

RELATÓRIO CIRCUNSTANCIADO DAS CONTRIBUIÇÕES RECEBIDAS NA CONSULTA PÚBLICA ARSP Nº 02/2020

Nos termos do Regulamento da Consulta Pública nº 02/2020 foi disponibilizada em 24/01/2020 a minuta de resolução que dispõe sobre as normas para a padronização, implementação e operação do Sistema Automático de Arrecadação de Pedágio, nas rodovias estaduais concedidas e reguladas pela Agência de Regulação de Serviços Públicos – ARSP.

O objetivo da consulta foi propiciar aos interessados o encaminhamento de contribuições e sugestões, permitindo a obtenção de subsídios à elaboração da versão final do documento. Estabelecido inicialmente o intervalo entre os dias 24/01 a 14/02/2020 para a manifestação, por solicitação de alguns interessados o prazo foi prorrogado até 06/03/2020.

Todas as contribuições da consulta pública foram analisadas pela equipe técnica da ARSP, conforme exposto no Anexo I, observando-se as normas legais existentes. Adicionalmente, pequenas correções de texto e de organização foram realizadas, visando facilitar o entendimento da resolução.

Importante destacar que a Consulta Pública se deu em período anterior ao Decreto Nº 4593 - R, de 13 de Março de 2020, que instituiu o estado de emergência em saúde pública no Estado do Espírito Santo face à situação de pandemia da COVID-19, cujas providências adotadas para controle impactaram diretamente na economia mundial, afetando o cronograma de obras em andamento, devido à preservação da saúde dos trabalhadores, bem como à dificuldade de fornecimento de equipamentos e matérias primas. Sendo assim, considerando a necessidade de ação da Administração Pública para fins de preservação dos interesses coletivos de vida, integridade física, saúde pública e bem-estar, pelos quais todos devem estar unidos e investidos de espírito colaborativo, a presente Resolução entrará em vigor 60 (sessenta) dias após a sua publicação, diversamente do estabelecido na minuta disponibilizada na Consulta Pública, que definia a entrada em vigor na data de sua publicação.

Em 19 de maio de 2020.

Kátia Muniz Côco
Diretora de Saneamento Básico e Infraestrutura Viária
Coordenação e elaboração

Estela Regina Vicentini
Diretora de Saneamento Básico e Infraestrutura Viária - Respondendo
Elaboração

Jackeline Gonçalves Pereira Calmon
Ouvidora
Elaboração

Micheline Cordeiro Damazio Siqueira
Assessoria Técnica
Elaboração

ANEXO I - ANÁLISE DAS CONTRIBUIÇÕES RECEBIDAS

1 - Participante: Carlo Andrey da Silva Gonçalves - Greenpass Tecnologia em Meios de Pagamento S/A			
DISPOSITIVO DA MINUTA PROPOSTO PELA ARSP	REDAÇÃO SUGERIDA PARA O DISPOSITIVO	JUSTIFICATIVA PARA O TEXTO SUGERIDO	ANÁLISE ARSP
<p>TÍTULO II</p> <p>Art. 4º Os equipamentos e subsistemas abaixo, destinados à coleta eletrônica de pedágio a serem utilizados nas rodovias estaduais concedidas do Estado do Espírito Santo, deverão atender às especificações constantes na Resolução SLT nº 013/2011 e seus Anexos e à Resolução ARTESP Nº 1/2014:</p> <p>I - Sistema Computacional de Gestão de Dados (“SCGD”);</p> <p>II - Transponder de Identificação Veicular (“TIV”);</p> <p>III - Sistema de Leitura de</p>	<p>TÍTULO II</p> <p>Art. 4º Os equipamentos e subsistemas abaixo, destinados à coleta eletrônica de pedágio a serem utilizados nas rodovias estaduais concedidas do Estado do Espírito Santo, deverão atender às especificações constantes na Resolução SLT nº 013/2011 e seus Anexos e à Resolução ARTESP Nº 1/2014:</p> <p>I - Sistema Computacional de Gestão de Dados (“SCGD”);</p> <p>II - Transponder de Identificação Veicular (“TIV”);</p> <p>III - Sistema de Leitura de</p>	<p>Os anexos listados no Artigo 4º não estão compatíveis com os anexos da resolução SLT nº 013/2011 e ARTESP Nº 1/2014. A resolução SLT nº 013/2011 possui 12 anexos e não 6, como é listado ao lado. Entendemos ser desnecessário listar os anexos, bastando referenciar que eles devem ser atendidos, como já está descrito no Artigo 4º.</p> <p>Sugerimos, portanto, a completa remoção da lista de anexos. Caso os anexos citados sejam da minuta proposta pela ARSP, sugerimos deixar mais claro no texto que a lista de anexos se refere à resolução da ARSP e não aos anexos das resoluções da ARTESP.</p>	<p>Não aceita. O Artigo 4º não faz referência ao número de anexos, mas aos equipamentos e subsistemas que devem atender às especificações contidas na Resolução SLT nº 013/2011 e na Resolução ARTESP Nº 1/2014. Sendo assim, entendemos que se trata de questão interpretativa.</p>

<p>Transponder para Aplicações Primárias ou Secundárias (“SLT”);</p> <p>IV - Componente Interrogador RFID (leitor) (“CIR”);</p> <p>V - Equipamento de Configuração de Transponder (“ECT”);</p> <p>VI - Console de Solicitação de Serviço (“CSS”)</p>	<p>Transponder para Aplicações Primárias ou Secundárias (“SLT”);</p> <p>IV - Componente Interrogador RFID (leitor) (“CIR”);</p> <p>V - Equipamento de Configuração de Transponder (“ECT”);</p> <p>VI - Console de Solicitação de Serviço (“CSS”).</p>		
<p>CONSIDERANDO que a Resolução ARTESP Nº 1 de 12 de fevereiro de 2014 estabeleceu as normas de padronização da arquitetura de comunicação do Sistema Automático de Arrecadação de Pedágios nas rodovias do Estado de São Paulo.</p> <p>TÍTULO II</p> <p>Art. 4º Os equipamentos e subsistemas abaixo, destinados à coleta eletrônica de pedágio a serem utilizados nas rodovias estaduais concedidas do Estado do Espírito Santo, deverão atender às especificações constantes na Resolução SLT nº</p>	<p>Ver comentário ao lado sobre a estrutura geral do documento e preocupações no que se refere à Resolução ARTESP Nº 1/2014.</p>	<p>A minuta apresentada pela ARSP tem como foco principal o estabelecido pela resolução SLT nº 013/2011, que trouxe avanços significativos para o sistema de pagamento automático de pedágio, permitindo a concorrência no setor e a interoperabilidade entre os sistemas, além de estabelecer claramente o papel das partes envolvidas. Já a resolução ARTESP Nº 1/2014 é citada rapidamente em dois trechos da resolução, sem muito destaque.</p> <p>Ocorre que a resolução ARTESP Nº 1/2014 promoveu uma grande evolução tecnológica e é tão relevante quanto a resolução SLT nº 013/2011, tendo estabelecido diversos novos conceitos não citados na minuta da ARSP, além de novas responsabilidades aos participantes e um novo e completo</p>	<p>Não aceita. O participante não sugeriu nova redação. Entretanto, ressaltamos que Art. 4º estabelece, claramente, que os equipamentos e subsistemas deverão atender tanto a Resolução SLT nº 013/2011 e seus Anexos quanto à Resolução ARTESP Nº 1/2014. Ademais, antes de definir a versão a ser disponibilizada para a Consulta Pública, a minuta da resolução recebeu críticas, sugestões e recomendações da ARTESP, cujas contribuições realizadas conferiram ao documento o entendimento adequado.</p>

<p>013/2011 e seus Anexos e à Resolução ARTESP Nº 1/2014:</p>		<p>protocolo de comunicação entre as partes. Temos receio de que a simples citação existente no Artigo 4º não seja suficiente para deixar claro que todas as definições e responsabilidades definidas na resolução ARTESP Nº 1/2014 devam ser atendidas e implementadas pelas Administradoras de Rodovias reguladas pela ARSP. Sugerimos que a ARSP considere a inclusão na minuta, principalmente do que foi estabelecido entre o Artigo 4º e o Artigo 9º da resolução ARTESP 001/2014.</p>	
<p>TÍTULO IV</p> <p>§ 1º. Poderão ser autorizadas pela ARSP a operar como OSAs no Sistema Automático de Arrecadação de Pedágio as mesmas operadoras autorizadas pela ARTESP, dispostas no sítio daquela autarquia (www.artesp.sp.gov.br).</p> <p>§ 2º. As Administradoras de Rodovias reguladas pela ARSP poderão operar com todas as empresas autorizadas pela ARTESP como OSA.</p>	<p>TÍTULO IV</p> <p>§ 1º. Poderão ser autorizadas pela ARSP a operar como OSAs no Sistema Automático de Arrecadação de Pedágio as mesmas operadoras autorizadas pela ARTESP, dispostas no sítio daquela autarquia (www.artesp.sp.gov.br).</p> <p>§ 2º. As Administradoras de Rodovias reguladas pela ARSP poderão operar com todas as empresas autorizadas pela ARTESP como OSA.</p>	<p>Enquanto o parágrafo 1º dá a entender que é necessária autorização da ARSP para operação como OSA nas Administradoras de Rodovia reguladas por ela, o parágrafo 2º dá a entender que basta que a OSA esteja autorizada pela ARTESP para que as Administradoras de Rodovia possam operar com ela. Considerando o descrito no Artigo 9º, entendemos que é necessária a homologação junto à ARSP e, portanto, sugerimos a remoção completa do Artigo 2º. Esta remoção não causará qualquer problema, visto o assunto estar sendo tratado de forma mais específica no Artigo 12: “As Administradoras de Rodovias reguladas pela ARSP ficam obrigadas a operar com todas as empresas que comprovem sua homologação em operar o Sistema Computacional de Gestão de Dados-</p>	<p>Aceita parcialmente. As Administradoras de Rodovias poderão operar com todas as OSAs autorizadas pela ARTESP (§ 2º), desde que com prévia autorização da ARSP (§1º). Isso fica claro na leitura dos Artigos 9º e 10, onde constam as orientações acerca da instauração do processo administrativo e respectiva documentação. Entretanto, ainda que se trate de questão interpretativa, entendemos que a sugestão não altera o procedimento de autorização e, portanto, o § 2º (e não o Artigo 2º), será subtraído.</p>

		SCGD como OSA”.	
--	--	-----------------	--

2 - Participante: CONCESSIONÁRIA RODOVIA DO SOL S.A. - RODOSOL			
DISPOSITIVO DA MINUTA PROPOSTO PELA ARSP	REDAÇÃO SUGERIDA PARA O DISPOSITIVO	JUSTIFICATIVA PARA O TEXTO SUGERIDO	ANÁLISE ARSP
<p>II - Será permitida a permanência dos leitores de frequência 5,8 GHz e dos protocolos 915 MHz nas cabines de pedágio por até 24 (vinte e quatro) meses após a entrada em vigor desta Resolução</p>	<p>II - Será permitida a permanência concomitante dos leitores de frequência 5,8 GHz e dos protocolos 915 MHz nas cabines de pedágio por até 12 (doze) meses após a entrada em vigor desta Resolução.</p>	<p>A redução do prazo visa acelerar o tempo de transição entre as operações, o que irá reduzir os conflitos que poderão existir no período de operação conjunta. A permanência conjunta de duas antenas e sistemas fazendo leituras de aparelhos com frequências diferentes propicia a ocorrência de falhas que podem afetar a operação da praça.</p>	<p>Aceita. O participante se refere ao Inciso II do Art. 5º. A possibilidade da ocorrência de falhas no sistema de leitura devido à existência de conflitos operacionais vai de encontro à prestação de serviço adequado aos usuários. Sendo assim, acatamos a redução do prazo, ficando o Inciso II com a redação sugerida.</p>
<p>IV – A instalação de todos os equipamentos de pista, sistemas e processos destinados à efetiva operação do padrão 915 MHz deverá ser efetivada em até 120 (cento e vinte) dias após a entrada em vigor desta</p>		<p>A Rodosol se reserva a condição de, em razão de se tratar de uma adequação de praça existente, podem ocorrer atrasos no fornecimento ou adequação na implantação do projeto. Isto ocorrendo a concessionária irá documentar demonstrando os atrasos e solicitar sua</p>	<p>Não se aplica. Para fins de contribuição à resolução entendemos que a sugestão não se aplica. A possível solicitação de prazo adicional será analisada pela Agência, caso justificada e devidamente documentado pela</p>

Resolução.		recomposição de prazo sem que haja qualquer penalidade sobre a concessionária.	Concessionária.
<p>Art. 10. O requerimento formulado pela OSA deverá ser instruído, minimamente, com os seguintes documentos:</p>	<p>XI - Certificação de registro da OSA junto a ARTESP;</p>	<p>Sugerimos a inclusão do Item XI na relação de documentos de certificação de registro junto a ARTESP como OSA, como forma de garantir a participação somente de empresas habilitadas.</p>	<p>Não aceita. O Parágrafo único do Art. 10 estabelece que a ARSP poderá exigir outros documentos não previstos durante o processo de autorização. Considerando o § 1º do Art. 8º: <i>“Poderão ser autorizadas pela ARSP a operar como OSAs no Sistema Automático de Arrecadação de Pedágio as mesmas operadoras autorizadas pela ARTESP, dispostas no sítio daquela autarquia (www.artesp.sp.gov.br). ”</i>, assim como consulta realizada ao sítio da ARTESP em maio de 2020, verificamos a existência de cinco empresas autorizadas por aquela agência, sendo, portanto, de fácil reconhecimento.</p>

<p>Art. 12. As Administradoras de Rodovias reguladas pela ARSP ficam obrigadas a operar com todas as empresas que comprovem sua homologação em operar o Sistema Computacional de Gestão de Dados- SCGD como OSA</p>	<p>Art. 12. As Administradoras de Rodovias reguladas pela ARSP ficam obrigadas a operar com todas as empresas que comprovem sua homologação, em operar o Sistema Computacional de Gestão de Dados- SCGD como OSA, que atendam ao Art. 10 desta Resolução e as condições de operação e comerciais negociadas com as administradoras de rodovias.</p>	<p>Sugerimos esta complementação para estabelecer critérios que aumentem a segurança jurídica das administradoras de rodovias ao firmar seus acordos comerciais com as OSA's.</p>	<p>Aceita parcialmente.</p> <p>Estamos de acordo com a inserção do trecho "... que atendam ao Art. 10." Entretanto, entendemos que o trecho "... e as condições de operação e comerciais negociadas com as administradoras de rodovias." não se aplica, tendo em vista que cabe a Concessionária o disposto no Art. 6º e as condições comerciais às OSAs, respeitadas as condições dispostas nesta resolução.</p>
<p>Art. 13. A OSA que venha a assumir os clientes atualmente cadastrados no sistema de cobrança automática Via Expressa, mantido e operado pela Concessionária Rodovia do Sol S.A., deverá ofertar opção de serviço semelhante ao atualmente comercializado, permitindo a isenção de mensalidade, taxa de adesão e taxa de recarga àqueles usuários que optarem pelo uso exclusivo do serviço nas praças de pedágio do Sistema Rodovia do Sol.</p>		<p>Solicitamos a revisão com objetivo de retirar a cláusula, pois, o contrato de concessão 001/98 não prevê a implantação de um sistema de cobrança automática com isenção do pagamento de taxas de administração e adesão pelo usuário. O que ocorreu à época da implantação do sistema Via Expressa é que foi firmado um TAC – termo de Ajustamento de Conduta com o MP – Ministério Público, com prazo de vigência determinado, que continha a isenção de cobrança de taxas ao usuário. Ao término do prazo de vigência do TAC, por liberalidade da concessionária este benefício foi estendido até o presente</p>	<p>Aceita parcialmente</p> <p>O participante sugere a exclusão total do Art. 13. No entanto, será excluído somente o trecho "permitindo a isenção de mensalidade, taxa de adesão e taxa de recarga" do referido artigo, para evitar a interferência na relação comercial mantida entre os usuários e as OSAs, as quais terão liberdade de ofertar um serviço condizente com o direito dos atuais usuários, evitando quaisquer prejuízos aos mesmos com a mudança do sistema.</p>

		<p>momento.</p> <p>A hipótese de manutenção deste modelo de isenção caracteriza intervenção na álea econômica do contrato, ensejando a necessidade de reequilíbrio pelas perdas impostas por esta decisão do poder concedente. Destacamos ainda que este dispositivo tem a capacidade de gerar insegurança por parte das OSA's em operar onde há intervenção sobre assunto de ordem econômica.</p>	
<p>Art. 5º - A transição do modelo tecnológico do Sistema Automático de Arrecadação de Pedágio deverá observar o seguinte procedimento:</p> <p>I - Será permitida a comercialização dos TIVs operando na faixa de 5,8 GHz nas rodovias estaduais reguladas pela ARSP por até 180 (cento e oitenta) dias após a entrada em vigor desta Resolução.</p>	<p>Art. 5º - A transição do modelo tecnológico do Sistema Automático de Arrecadação de Pedágio deverá observar o seguinte procedimento:</p> <p>I - Será permitida a comercialização dos TIVs operando na faixa de 5,8 GHz nas rodovias estaduais reguladas pela ARSP até o início da entrada em operação das antenas na faixa de 915 Mhz.</p>	<p>Solicitamos este ajuste no texto, pois a redução de prazos visa reduzir os conflitos que poderão existir no período em que houver operação conjunta dos sistemas.</p>	<p>Aceita. Conforme já exposto em item anterior, a possibilidade da ocorrência de falhas no sistema de leitura devido à existência de conflitos operacionais vai de encontro à prestação de serviço adequado aos usuários. Sendo assim, entendemos prudente a suspensão da comercialização dos TIVs de 5,8 GHz assim que as antenas de 915 MHz já estejam em operação.</p>

3 – Participante: VELOE			
DISPOSITIVO DA MINUTA PROPOSTO PELA ARSP	REDAÇÃO SUGERIDA PARA O DISPOSITIVO	JUSTIFICATIVA PARA O TEXTO SUGERIDO	ANÁLISE ARSP
Art. 5, Inciso II, da Resolução ARSP nº xxx	II - Será permitida a permanência dos leitores de frequência 5,8 GHz dos protocolos 915 MHz nas cabines de pedágio por até 12 (doze) meses após a entrada em vigor desta Resolução.	Tendo em vista os prazos propostos no artigo 5º, pela Agência, para substituição de sistema e comercialização de TIVs, sugerimos reduzir o prazo de retirada das antenas para 12 (doze) meses.	Aceita. Redação aceita em item anterior (ver página 6 deste relatório).