

## **ANEXO 04**

### **ESTRUTURA TARIFÁRIA**

## **ANEXO IV**

### **ESTRUTURA TARIFÁRIA**

CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL n° [•]/2016 – Lote Itaporanga - Franca

**CONCESSÃO PARA A PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS PÚBLICOS DE OPERAÇÃO, MANUTENÇÃO E REALIZAÇÃO DOS INVESTIMENTOS NECESSÁRIOS PARA A EXPLORAÇÃO DO SISTEMA RODOVIÁRIO DO LOTE DENOMINADO ITAPORANGA - FRANCA, CONFORME ESPECIFICADO NO EDITAL**

## 1. APRESENTAÇÃO

O presente ANEXO tem por objetivo definir as condições e as normas que deverão reger a ESTRUTURA TARIFÁRIA pertinente a CONCESSÃO.

O modelo de cobrança prevê instalação de 4 (quatro) Praças de Pedágio na Rodovia SP 333. Além disso, após o encerramento do Contrato de Concessão nº 002/CR/1998 e com a assinatura do Termo Transferência do Sistema Remanescente, a CONCESSIONÁRIA passará a operar 4 (quatro) Praças de Pedágio já existentes localizadas nas Rodovias SP 322 e SP 330.

## 2. SISTEMA OPERACIONAL DE ARRECADAÇÃO

O sistema operacional de arrecadação será composto de cabines para pagamento manual e automático com controle e contagem eletromecânico dos veículos, os quais são classificados pelo número de eixos.

## 3. SISTEMA FUTURO

A CONCESSIONÁRIA deverá implantar sistema de pedágio que atenda ao modelo operacional especificado no ANEXO 05 - SERVIÇOS CORRESPONDENTES A FUNÇÕES OPERACIONAIS, promovendo sua permanente atualização e sua crescente automação, bem como adequação às políticas e programas implantados pelo Poder Concedente que tenha impacto na forma de arrecadação das tarifas de pedágio.

A METODOLOGIA DE EXECUÇÃO deverá apresentar descrição das metodologias, instalações e tecnologias que o LICITANTE se propõe a utilizar quando da implantação, especificando metas e datas de implantação, as quais deverão estar também refletidas no PLANO DE INVESTIMENTOS INICIAIS.

### 3.1 *Praças de Pedágio e Sentido de Cobrança*

O modelo de pedagiamento do Sistema Rodoviário prevê pedágios de passagem nos trechos e localizações especificados no Item 1 deste Anexo.

O Usuário pagará uma Tarifa, conforme regramento deste ANEXO, correspondente aos trechos utilizados.

A cobrança será realizada nas Praças de Pedágio de passagem. A base para o cálculo das tarifas cobradas está discriminada nas Fórmulas 1, 2 e 3 deste anexo, que considera a aplicação da Tarifa

Quilométrica da praça e o TCP de cada praça.

### **3.2 Início de Operação Comercial das Praças de Pedágio**

A CONCESSIONÁRIA somente poderá solicitar autorização para dar início à operação das Praças de Pedágio quando:

- (i) Tiver concluído o Programa Intensivo Inicial (PII), especificado no Anexo 05 – SERVIÇOS CORRESPONDENTES A FUNÇÕES OPERACIONAIS – e no Anexo 06 - SERVIÇOS CORRESPONDENTES A FUNÇÕES DE CONSERVAÇÃO;*
- (ii) Tiver realizado e concluído os investimentos necessários para a implantação do sistema operacional de arrecadação;*
- (iii) Estiver quites com o PODER CONCEDENTE e CONTRATANTE quanto ao cronograma de pagamentos devidos ao Estado em razão da CONCESSÃO, nos termos do CONTRATO;*
- (iv) Para as praças de pedágio localizadas na Malha Rodoviária que figura como escopo do Contrato de Concessão nº 002/CR/1998, após assinatura do Termo de Transferência do Sistema Remanescente;*

Após recebida a solicitação apresentada pela CONCESSIONÁRIA, a ARTESP deverá, no prazo de até 30 dias, verificar o efetivo cumprimento das obrigações descritas nas alíneas acima.

Com a validação das obrigações cumpridas quanto as alíneas acima descritas, a ARTESP encaminhará os documentos ao Poder Concedente para sua homologação no prazo máximo de 30 (trinta) dias.

Em caso de não validação quanto ao efetivo cumprimento das obrigações descritas nas alíneas acima a ARTESP comunicará à CONCESSIONÁRIA quanto as inconsistências e inadequações com as suas devidas justificativas, cabendo a CONCESSIONÁRIA regularizar e pleitear novamente a autorização para dar início à operação das Praças de Pedágio.

O início da cobrança de pedágio ocorrerá após o prazo mínimo de um ano contado da Data de Assinatura do Termo de Transferência Inicial.

O atraso na entrega das obras constantes no PII implicará em postergação do início da cobrança em período igual ao dobro do atraso das obras constantes no PII.

O Sistema Operacional de Arrecadação de Pedágio deverá atender a todas as normas e especificações mencionadas nos Anexos do Edital, especialmente, mas sem se limitar, ao ANEXO 05 - SERVIÇOS CORRESPONDENTES A FUNÇÕES OPERACIONAIS.

### **3.3 Alterações Futuras**

Após a assinatura do CONTRATO de CONCESSÃO, a CONCESSIONÁRIA poderá propor reposicionamento, revisão de especificação, ou redimensionamento de Praças de Pedágio, conforme prévia e expressa aprovação da ARTESP, sempre em conformidade com os critérios básicos do presente Anexo e sem prejuízo do nível dos serviços oferecidos ao Usuário e do cumprimento dos indicadores de desempenho estabelecidos no Anexo 3 - INDICADORES DE QUALIDADE E DESEMPENHO.

O PODER CONCEDENTE, observado o regramento do CONTRATO, poderá estabelecer a necessidade de realização, pela CONCESSIONÁRIA ou por quem o PODER CONCEDENTE indicar, de investimentos e implantação de equipamentos que permitam a cobrança das Tarifas por meios tecnologicamente atualizados, tais como, mas sem se limitar, à arrecadação baseada no conceito *free flow*, sempre observando o conforto dos USUÁRIOS e a prestação dos serviços adequados.

Sem prejuízo do disposto acima, e da necessidade de atendimento, pela Concessionária, das definições estabelecidas pelo PODER CONCEDENTE que eventualmente impactem os sistemas de arrecadação, sempre mantendo os critérios básicos do CONTRATO e, especialmente, do presente Anexo e observando a necessidade de atendimento aos Indicadores de Desempenho, a CONCESSIONÁRIA poderá propor sistema operacional de arrecadação baseado no conceito de *Free Flow* (fluxo livre) e na cobrança de tarifas que reflitam a quilometragem percorrida pelos Usuários, sugerindo a implantação da tecnologia necessária para substituição (ou convivência com) de praças de pedágio, tais como pórticos ou sistemas que combinem o uso de radiofrequência e gravação de imagens para registrar a passagem dos veículos pelo Sistema Rodoviário, sendo que sua efetiva implementação dependerá de anuência prévia pela ARTESP, que considerará em sua análise o regramento contratual e a observância do equilíbrio econômico-financeiro nos termos do CONTRATO.

A Concessionária poderá, também, propor um Plano de Tarifas Variáveis, sujeito a prévia aprovação da ARTESP e com apuração de eventual desequilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO, com objetivo de otimizar o uso, induzir demanda e melhorar a fluidez e níveis de serviço do SISTEMA RODOVIÁRIO, observando-se o princípio da isonomia.

O Plano de Tarifas Variáveis poderá definir valores diferentes dos previstos em CONTRATO para as tarifas de pedágio para diferentes categorias, dias da semana e horários, bem como apresentar cobranças tarifárias que considerem parâmetros distintos da sistemática de cobranças por eixos, tais como cobrança por categoria, peso e volume, se viável operacionalmente.

O parâmetro de tarifa por eixo e por classificação de veículos (por veículo equivalente, prevista no contrato) será, em qualquer caso, o utilizado para fins de aferição do equilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO.

## **4. CRITÉRIOS PARA DEFINIÇÃO DE TARIFA E ATUALIZAÇÃO MONETÁRIA DO CONTRATO**

### **4.1 *Modelo de Pedagiamento.***

O modelo de pedagiamento a ser adotado corresponderá a cobrança das Tarifas nas Praças de Pedágio do Tipo Passagem nos trechos e localizações indicadas neste Anexo, observado o quanto disposto, especialmente, no item 3 deste Anexo.

### **4.2 *Tarifa Quilométrica de pedágio***

As tarifas de cada praça de pedágio são definidas tendo como referência uma tarifa quilométrica base definida para o mês de julho de 2015, cujos valores foram considerados na elaboração do estudo de viabilidade financeira e têm como valor de referência R\$ 12,92/100 km (doze reais e noventa e dois centavos por cada cem quilômetros), bidirecional, pista dupla e do Sistema Operacional de Cobrança Manual, equivalente a uma tarifa de R\$ 9,23/100 km (nove reais e vinte e três centavos por cada cem quilômetros) para pista simples.

A cobrança pelo Sistema de Cobrança Eletrônica (AVI) deverá considerar um desconto mínimo de 05% (cinco por cento) em relação aos valores praticados no Sistema Operacional de Cobrança Manual, considerando as regras de arredondamento previstas no item 5 deste Anexo.

### **4.3 *Trecho de Cobertura de Pedágio***

O trecho de cobertura das praças de pedágio será dividido da seguinte forma:

PRAÇA		TCP INICIAL								
RODOVIA	KM	%	Pista Simples				Pista Dupla			
			KM INIC	KM FIM	EXT (KM)	TCP PISTA SIMPLES	KM INIC	KM FIM	EXT (KM)	TCP PISTA DUPLA
SP 255	45,500	100,0%				32,090	2,800	48,350	45,550	57,130
		100,0%	48,350	75,600	27,250					
		100,0%					75,600	83,200	7,600	
		100,0%	83,200	86,300	3,100					
		20,0%	10,500	19,200	8,700					
		20,0%					19,200	39,100	19,900	
SP 255	117,000	100,0%	86,300	137,950	51,650	61,000				2,000
		100,0%	137,950	147,300	9,350					
		100,0%					0,000	2,000	2,000	
SP 255	167,000	100,0%	155,770	179,600	23,830	37,730				2,020
		100,0%	179,600	193,500	13,900					
		100,0%					293,910	295,930	2,020	
SP 255	228,000	100,0%	193,500	237,430	43,930	43,930				0,340
		100,0%					237,430	237,770	0,340	
SP 255	290,000	100,0%	144,150	146,960	2,810	48,365				0,000
		100,0%	288,190	297,250	9,060					
		100,0%	297,250	320,000	22,750					
		50,0%	43,360	70,850	27,490					
SP 255	330,000	100,0%	146,960	158,400	11,440	48,365				0,000
		100,0%	334,250	357,430	23,180					
		50,0%	43,360	70,850	27,490					
SP 318	255,000	100,0%				30,900	235,400	249,100	13,700	13,700
		100,0%	249,100	251,000	1,900					
		100,0%	251,000	280,000	29,000					
SP 330	253,000	100,0%				1,740	240,500	279,500	39,000	42,980
		20,0%	10,500	19,200	8,700					
		20,0%					19,200	39,100	19,900	
SP 330	281,000	100,0%				1,740	279,500	318,500	39,000	42,980
		20,0%	10,500	19,200	8,700					
		20,0%					19,200	39,100	19,900	
SP 334	344,000	100,0%				1,740	318,000	362,000	44,000	47,980
		20,0%	10,500	19,200	8,700					
		20,0%					19,200	39,100	19,900	
SP 334	375,000	100,0%				1,740	362,000	406,000	44,000	47,980
		20,0%	10,500	19,200	8,700					
		20,0%					19,200	39,100	19,900	

## Observações:

- Os acessos não são considerados na composição dos Trechos de Cobertura de Pedágio.

2. Os pesos apontam qual a porcentagem de cada trecho sendo contabilizado para o TCP de cada praça de pedágio.
3. A localização exata das praças de pedágio será especificada nos projetos funcionais que figuram como Anexos ao Edital podendo, nas hipóteses especificadas neste anexo e no Contrato, ter sua localidade alterada conforme demandado pelo Poder Concedente ou sugerido pela Concessionária, mediante prévia aprovação pela ARTESP.

#### **4.4 Tarifa Bidirecional**

A tarifa a ser cobrada será bidirecional, para cada Praça de Pedágio do trecho conforme previsto no Edital e no Contrato de CONCESSÃO.

#### **4.5 Classificação dos Veículos**

A Tarifa que será considerada para fins de atualização monetária do contrato e controle econômico-financeiro pela Agência Reguladora corresponderá à Tarifa Básica, diferenciada em razão da cobrança automática e na sua proporção, multiplicada pelo Multiplicador da Tarifa correspondente a cada tipo de veículo, conforme estabelece a tabela a seguir, que categoriza os veículos pelo tipo, pelo número de eixos e pela característica de rodagem.

**TABELA 2 - CLASSIFICAÇÃO DOS VEÍCULO**

CAT	TIPO	Nº EIXOS	RODAGEM	MULTIPLICADOR
1	AUTOMÓVEL, CAMINHONETA, TRICICLO E FURGÃO	2	SIMPLES	1
2	CAMINHÃO LEVE, MICRO ÔNIBUS, ÔNIBUS, CAMINHÃO TRATOR E FURGÃO	2	DUPLA	2
3	CAMINHÃO TRATOR, CAMINHÃO TRATOR COM SEMI REBOQUE E ÔNIBUS	3	DUPLA	3
4	CAMINHÃO COM REBOQUE, CAMINHÃO TRATOR COM SEMI REBOQUE	4	DUPLA	4
5	CAMINHÃO COM REBOQUE, CAMINHÃO TRATOR COM SEMI REBOQUE	5	DUPLA	5
6	CAMINHÃO COM REBOQUE, CAMINHÃO TRATOR COM SEMI REBOQUE	6	DUPLA	6
7	AUTOMÓVEL OU CAMINHONETE COM SEMI REBOQUE	3	SIMPLES	1,5



8	AUTOMÓVEL OU CAMINHONETE COM REBOQUE	4	SIMPLES	2
9	MOTOCICLETA, MOTONETA E BICICLETA A MOTOR	2	SIMPLES	0,5
-	VEÍCULOS OFICIAIS DO ESTADO DE SÃO PAULO, FORÇAS ARMADAS E POLÍCIA MILITAR – ISENTOS	-	-	0

**OBSERVAÇÕES:**

- I. Rodagem traseira de pneus, do tipo “single” ou “supersingle”, é equivalente a dupla, para efeito da estrutura tarifária aqui definida.*
- II. Sem prejuízo da Tarifa Básica calculada conforme a tabela acima, incidirá adicional equivalente a 5 (cinco) vezes a tarifa básica de cada Praça de Pedágio, por tonelada acima de 45 t do peso total do veículo, excluídos os veículos denominados “rodotrem” ou “treminhão”, enquadrados na Resolução 631-84 do Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, ou outra que a substitua, desde que atendam aos limites legais de carga por eixo.*

**FÓRMULA 1:**

A tarifa básica a ser considerada em cada praça de pedágio, por veículo, deverá ser equivalente (multiplicador da tarifa) deverá seguir a Fórmula 1:

$$\text{Tarifa de Pedágio} = TQP \cdot TCP$$

Na qual,

*Tarifa de Pedágio* é a tarifa básica de pedágio para a categoria 1

*TQP* é a tarifa quilométrica de pedágio em 4.2

*TCP* é o trecho de cobertura da praça de pedágio em 4.3

**FÓRMULA 2:**

A tarifa a ser cobrada de cada categoria deverá seguir a seguinte Fórmula 2:

$$\text{Tarifa} = \text{Tarifa de Pedágio} \times \text{Multiplicador}$$

## 4.6 Validade e Atualização Tarifária

### 4.6.1 Preservação das Tarifas e atualização monetária do Contrato

Os valores das tarifas médias de pedágio e o valor monetário do Contrato de Concessão deverão ser preservados pelas regras de reajuste e de revisão previstas nesse Anexo e no Edital, com a finalidade de assegurar, em caráter permanente, a manutenção do equilíbrio econômico e financeiro do CONTRATO de CONCESSÃO.

Os valores das Tarifas Quilométricas de cada Praça de Pedágio deverão ser ajustados, utilizando-se a fórmula e os procedimentos explicitados a seguir.

#### FÓRMULA 3:

A tarifa quilométrica será reajustada através da seguinte fórmula, sendo o primeiro reajuste realizado na data de início de operação comercial das praças de pedágio, e os demais realizados anualmente a partir da data do reajuste anterior, sem prejuízo da possibilidade de redução desse prazo, nos termos do inciso III do §3º e §5º do artigo 28, conjugados com o §1º do artigo 70 da Lei n 9.069 de 29 de junho de 1.995, ou de ampliação do mesmo prazo, por força de instituto legal superveniente:

$$TQP_t = TQ_{jul/2015} \times \frac{IPCA_t}{IPCA_{jul/2015}}$$

$TQP_t$  é a tarifa quilométrica das praças de pedágio

$TQ_{jul/2015}$  é a tarifa quilométrica base em julho de 2015

$IPCA_t$  IPCA do segundo mês anterior à data de assinatura do contrato

$IPCA_{jul/2015}$  IPCA referente à julho de 2015

A Receita Tarifária Bruta utilizada na composição da Receita Bruta deverá considerar a Tarifa Quilométrica obtida pelo cálculo da Fórmula 3.

A Receita Tarifária Devida deverá considerar a Tarifa Quilométrica Devida de Pedágio, que será calculada pela Fórmula 4 deste Anexo. No primeiro reajuste tarifário, a Tarifa Quilométrica Devida será igual à Tarifa Quilométrica.

### 4.6.2 Incidência de Coeficiente De Desempenho Dos Serviços Prestados (CSP) e Desconto por Atraso e Inexecução de obras

A concessionária fará jus à Receita Tarifária Devida, correspondente à somatória da Receita

Tarifária calculada com base na Tarifa Quilométrica Devida reajustada pela Fórmula 4 aplicada a cada tipo de veículo, descontada dos Coeficiente de Desempenho de Serviços Prestados (CSP) e Descontos por Atraso ou Inexecução dos Investimentos (DA), conforme o presente Anexo.

- I - A incidência do ÍNDICE DE QUALIDADE E DESEMPENHO (IQD), composto pelo COEFICIENTE DE DESEMPENHO DOS SERVIÇOS PRESTADOS (CSP) previsto no Anexo 3 - INDICADORES DE QUALIDADE E DESEMPENHO;
- II - A incidência de um Desconto por Atraso e Inexecução de obras;
- III - Revisões extraordinárias, de iniciativa do Poder Concedente ou por solicitação da CONCESSIONÁRIA, com base em análise do equilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO poderão ser pleiteadas desde que presentes os requisitos do artigo 65, inciso II, alínea “d” da Lei Federal 8.666/93.

#### FÓRMULA 4:

$$TQDP_t = TQDP_{t-1} * \left[ \left( \frac{IPCA_t}{IPCA_{t-1}} \right) * (0,93 + 0,4 IQD + 0,3 DA) \right]$$

Na qual:

$TQDP_t$  é a tarifa quilométrica devida da praça de pedágio reajustada para o ano t do contrato, com quatro casas decimais

$TQDP_{t-1}$  é a tarifa quilométrica devida da praça de pedágio do ano anterior

$IPCA_t$  é o IPCA do segundo mês anterior à data de reajuste

$IPCA_{t-1}$  é o IPCA do segundo mês anterior à data do reajuste do ano anterior

$IQD$  é o Índice De Qualidade e Desempenho (IQD), composto pelo Coeficiente de Desempenho dos Serviços Prestados (CSP) previsto no Anexo 3 - INDICADORES DE QUALIDADE E DESEMPENHO

$DA$  é o Desconto por Atraso e Inexecução de obras

Os valores pagos pelos usuários a título de Tarifa de Pedágio, que compõem a Receita Tarifária Bruta deverão ser depositados nas Contas de Não Livre Movimentação da Instituição Financeira responsável pelo gerenciamento da Conta Centralizadora. O processamento dos recursos transitados pela Conta Centralizadora está regrado conforme a minuta que figura como apêndice deste Anexo, sendo certo que à Concessionária serão transferidos a Receita Tarifária Devida.

Não haverá reequilíbrio econômico por perda de receita pela aplicação do Coeficiente de Desempenho dos Serviços Prestados (CSP) e Desconto por Atraso e Inexecução de obras (DA).

#### *4.6.3 Aprovação das Tarifas*

Os cálculos dos valores atualizados das Tarifa Quilométrica das Praças de Pedágio e Tarifa Quilométrica Devida da Praça de Pedágio serão elaborados pela CONCESSIONÁRIA em conformidade com a metodologia especificada neste Anexo e apresentados à apreciação da ARTESP, para verificação de consistência e encaminhamento à aprovação do PODER CONCEDENTE.

#### *4.6.4 Alteração do Índice de Atualização Monetária Contratual*

Na ausência do índice selecionado para cálculo de reajuste, a ARTESP e a CONCESSIONÁRIA, de comum acordo, escolherão outro índice que melhor reflita a variação indicada atualmente pelo IPCA.

#### *4.6.5 Isenções, privilégios tarifários, promoções e descontos*

##### **Isenções**

Terão trânsito livre e ficam, portanto, isentos do pagamento de pedágio os veículos:

- a) de propriedade do Poder Concedente, da SLT e da ARTESP;*
- b) de propriedade Comando de Policiamento Rodoviário da Polícia Militar do Estado de São Paulo;*
- c) de atendimento público de emergência, tais como, do corpo de bombeiros e ambulâncias, quando em serviço;*
- d) das forças militares, quando em instrução ou manobra; e*
- e) de categoria oficial, integrantes da frota dos Poderes Executivo, Legislativo, Judiciário e do Ministério Público e da Defensoria Pública, todos do Estado de São Paulo, bem como os locados em caráter não eventual, para utilização em serviço público permanente ou de longa duração desde que cadastrados no Grupo Central de Transportes Internos - GCTI, do Estado de São Paulo, devendo todos ser credenciados pela ARTESP, na forma regulamentada.*

##### **Privilégios Tarifários Específicos**

Será vedado ao CONTRATANTE estabelecer privilégios tarifários que beneficiem segmentos específicos de Usuários, exceto se no cumprimento de Lei, que especifique as fontes de recursos para ressarcimento da CONCESSIONÁRIA, ou se previamente autorizado pela ARTESP, no contexto de Plano de Tarifas Variáveis.

### ***Promoções e Descontos***

A CONCESSIONÁRIA, a seu único critério, por sua conta e risco, poderá conceder isenções e descontos tarifários, bem como realizar promoções tarifárias de caráter sazonal, não relacionado a Plano de Tarifa Variável, sem que isso possa gerar qualquer direito à solicitação de compensação nos valores das Tarifas e da Revisões ordinárias

## **5. CRITÉRIO DE ARREDONDAMENTO**

A tarifa será expressa em reais e centavos, sendo arredondada mediante a aplicação do seguinte critério:

- a. Quando o algarismo na casa dos centavos for menor ou igual a 5 (cinco), substituir-se-á por 0 (zero);
- b. Quando o algarismo na casa dos centavos for superior a 5 (cinco), substituir-se-á por 0 (zero) e aumentar-se a de 1 (um) o algarismo da casa das dezenas de centavos.

Para a definição das TARIFAS do Sistema de Cobrança Eletrônica (AVI) e Sistema de pagamento free flow, deverão ser desconsideradas as casas além dos centavos e, em seguida, não efetuado nenhum arredondamento.

## **6. CONTROLE E OPERAÇÃO DO PEDÁGIO**

### ***6.1. Responsabilidades da CONCESSIONÁRIA***

A CONCESSIONÁRIA responderá pelo controle do Sistema de Controle e Arrecadação de Pedágio e operação de tráfego na área das Praças de Pedágio, cabendo-lhe:

- a) *Manter placas informativas com valores atualizados das Tarifas;*
- b) *Sinalizar as pistas;*
- c) *Controlar a abertura e o fechamento de pistas e cabines;*

- d) *Fiscalizar a arrecadação;*
- e) *Garantir a segurança da circulação de valores e sua transferência para a sede da CONCESSIONÁRIA, ou banco;*
- f) *Elaborar mapas estatísticos de tráfego e receita;*
- g) *Registrar as ocorrências principais e mais significativas;*
- h) *Controlar e manter vigilância sobre os equipamentos;*
- i) *Controlar a arrecadação e o recolhimento de numerário por cabine, por turno de trabalho e por agente arrecadador;*
- j) *Prestar atendimento ao Usuário;*
- k) *Garantir o cumprimento das NORMAS OPERACIONAIS aprovadas pela ARTESP;*
- l) *Disponibilizar as seguintes informações de registros físicos e financeiros de tráfego registrado nas Praças de Pedágios, em tempo real (on-line) por meio eletrônico, para a ARTESP ou a quem ela designar, nos três níveis de registro, a saber:*
  - (i) Informação física do registro da passagem do veículo quando da ocorrência do sensor de pista;*
  - (ii) Informação do registro das imagens das câmeras instaladas nas praças de pedágio e informação do registro físico de tráfego;*
  - (iii) Do registro financeiro de arrecadação correspondente gerado pelo operador da cabine de pedágio.*
- m) *Permitir a integração das informações com o Centro de Controle de Informações- CCI da ARTESP conforme os termos estabelecidos no Edital e em seus Anexos.*

## **6.2. Normas Operacionais**

A CONCESSIONÁRIA deverá, antes da assinatura do CONTRATO, apresentar à ARTESP, para aprovação, as NORMAS OPERACIONAIS que estabelecerão as instruções para os procedimentos de rotina e para casos excepcionais, como uso de pista livre, tráfego de cargas especiais, evasões, cancelamento de registros indevidos, troco abandonado, falta de dinheiro do usuário no momento do pagamento, acidentes e outros.