

ANEXO 04

ESTRUTURA TARIFÁRIA

ANEXO IV

ESTRUTURA TARIFÁRIA

CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL nº [-]/2019 – LOTE PIRACICABA – PANORAMA

CONCESSÃO PARA A PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS PÚBLICOS DE OPERAÇÃO, MANUTENÇÃO E REALIZAÇÃO DOS INVESTIMENTOS NECESSÁRIOS PARA A EXPLORAÇÃO DO SISTEMA RODOVIÁRIO DO LOTE DENOMINADO PIRACICABA – PANORAMA, 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 à CONCESSÃO.

O modelo de cobrança prevê instalação de 3 (três) Praças de Pedágio na Rodovia SP 304, 1 (uma) Praça de Pedágio na SP 308, 7 (sete) Praças de Pedágio na Rodovia SP 294, 2 (duas) Praças de Pedágio na Rodovia SP 425 e 2 (duas) Praças de Pedágio na Rodovia SP 284. Além disso, após o encerramento do Contrato de Concessão nº 008/CR/1998 e com a assinatura do Termo Transferência do Sistema Remanescente, a CONCESSIONÁRIA passará a operar 5 (cinco) Praças de Pedágio existentes localizadas nas Rodovias SP 225 e SP 310.

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 tenham impacto na forma de arrecadação das tarifas de pedágio.

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 Trecho de Cobertura de Pedágio (TCP) de cada praça, além de Multiplicador relacionado à categoria dos veículos.

3.2 Início de Operação Comercial das Praças de Pedágio do SISTEMA EXISTENTE

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 adimplente com o PODER CONCEDENTE e CONTRATANTE quanto ao cronograma de pagamentos devidos ao Estado em razão da CONCESSÃO, nos termos do CONTRATO;*
- (iv) Estiver comprovadamente em dia com as obrigações e exigências preparatórias para a execução dos investimentos previstos para o 2º ano de CONCESSÃO, tais como ter dado início a procedimentos para a obtenção das licenças necessárias, bem como para a apresentação e/ou aprovação tempestiva de projetos perante os órgãos da Administração Pública, inclusive perante a ARTESP, considerando os requisitos e a antecedência mínima necessária para a realização de cada ato;*

Após recebida a solicitação apresentada pela CONCESSIONÁRIA, a ARTESP deverá, no prazo de até 30 (trinta) 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 às inconsistências e inadequações com as suas devidas justificativas, cabendo à CONCESSIONÁRIA regularizar e pleitear novamente a autorização para dar início à operação das Praças de Pedágio.

O atraso na entrega dos investimentos constantes no PII implicará a postergação do início da operação das PRAÇAS DE PEDÁGIO do SISTEMA EXISTENTE em período igual ao dobro do atraso dos investimentos constantes no PII.

3.2 Início de Operação Comercial das Praças de Pedágio do SISTEMA

REMANESCENTE

Para as PRAÇAS DE PEDÁGIO localizadas na Malha Rodoviária que figura como escopo do Contrato de Concessão nº 008/CR/1998, após assinatura do TERMO DE TRANSFERÊNCIA DO SISTEMA REMANESCENTE, a CONCESSIONÁRIA passará a operar as respectivas praças de pedágio e deverá transferir integralmente os valores arrecadados por meio da cobrança de TARIFA DE PEDÁGIO destas PRAÇAS DE PEDÁGIO à CONTA CENTRALIZADORA, nos termos do Contrato de Administração de Contas e do disposto no ANEXO 18.

3.3 Alterações Futuras

Após a assinatura do CONTRATO, 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.

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 a, 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 2018, cujos valores foram considerados na elaboração do estudo de viabilidade econômico-financeira e têm como valor de referência, para o Sistema Operacional de Cobrança Manual, o equivalente a R\$ 14,53/100 km (quatorze reais e cinquenta e três centavos por cada cem quilômetros), bidirecional, para pista dupla e o equivalente a uma tarifa de R\$ 10,37/100 km (dez reais e trinta e sete centavos por cada cem quilômetros), bidirecional, para pista simples.

A cobrança pelo Sistema de Cobrança Eletrônica (AVI) deverá considerar um desconto mínimo de 5% (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.

4.2.1. Requalificação Tarifária

A Requalificação Tarifária é o momento em que a CONCESSIONÁRIA, para fins de composição da TARIFA DE PEDÁGIO, passa a contabilizar a Tarifa Quilométrica bidirecional para pista dupla e do Sistema Operacional de Cobrança Manual, para o trecho em que foram concluídas as obras de duplicação.

A Requalificação Tarifária apenas ocorrerá com a expressa anuência da Artesp, necessariamente após a competente vistoria, que atestará a conclusão de implantação de 100% (cem por cento) do Projeto Executivo da duplicação, assim como a implantação de todos os dispositivos, equipamentos e sistemas que compõem o trecho duplicado, essenciais à liberação e à entrada em operação em segurança.

O atraso na entrega das obras de duplicação em relação ao cronograma do Plano de Investimentos implicará a postergação da Requalificação Tarifária em período igual ao dobro do atraso dos investimentos de duplicação, sendo certo que a referida postergação da Requalificação Tarifária estará limitada a 1 (um) ano.

4.3 Trecho de Cobertura de Pedágio

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

Praça	TCP inicial referencial		TCP final referencial		Trecho		
	Pista simples	Pista dupla	Pista simples	Pista dupla	Rodovia	KMI	KMF
SP 310 - km 181	6.61	46.29	6.61	46.29	SP 261	150.60	157.21
					SP 310	153.25	199.54
SP 310 - km 217	6.61	28.26	6.61	28.26	SP 261	157.21	163.82
					SP 310	199.54	227.80
SP 225 - km 106	6.61	39.56	6.61	39.56	SP 225	91.43	130.99
					SP 261	163.82	170.43
SP 225 - km 143	6.61	46.41	6.61	46.41	SP 225	130.99	177.40
					SP 261	170.43	177.04
SP 225 - km 199	6.61	57.64	6.61	57.64	SP 225	177.40	235.04
					SP 261	177.04	183.65
SP 308 - km 182,25	39.57	4.78	23.77	20.58	SP 191	74.72	98.49
					SP 308	173.62	194.20
SP 304 - km 182,36	21.45	22.66	14.48	29.63	SP 191	101.13	115.61
					SP 304	168.51	198.14
SP 304 - km 212,34	66.90	0.00	20.02	46.88	SP 197	0.00	20.02
					SP 304	198.14	245.02
SP 304 - km 259,06	48.89	0.00	0.00	48.89	SP 304	245.02	293.91
SP 294 - km 362	9.47	56.11	9.47	56.11	SP 293	0.10	3.64
					SP 294	347.03	403.14
					SP 331	165.00	170.93
SP 294 - km 428	9.47	48.56	9.47	48.56	SP 293	3.64	7.17
					SP 294	403.14	451.70
					SP 331	170.93	176.87
SP 294 - km 489	61.42	3.02	61.42	3.02	SP 293	7.17	10.71
					SP 294	458.00	481.30
					SP 294	485.01	516.68
					SP 331	176.87	182.80
SP 294 - km 541	51.63	1.20	51.63	1.20	SP 293	10.71	14.24
					SP 294	516.68	560.04
					SP 331	182.80	188.73
SP 294 - km 589	64.31	2.82	9.47	57.66	SP 293	14.24	17.78

Praça	TCP inicial referencial		TCP final referencial		Trecho		
	Pista simples	Pista dupla	Pista simples	Pista dupla	Rodovia	KMI	KMF
					SP 294	560.04	617.70
					SP 331	188.73	194.67
					SP 293	17.78	21.31
SP 294 - km 665	40.34	2.93	18.54	24.73	SP 294	617.70	651.50
					SP 331	194.67	200.60
					SP 425	412.33	450.30
SP 425 - km 434	17.20	20.78	0.00	37.98	SP 284	447.24	498.22
SP 284 - km 457	50.98	0.00	0.00	50.98	SP 284	498.22	550.53
SP 284 - km 532	49.79	2.52	0.00	52.31	SP 425	374.35	412.33
SP 425 - km 400	37.98	0.00	0.00	37.98	SP 293	21.31	24.85
SP 294 - km 670	43.27	0.00	9.47	33.80	SP 294	651.50	685.30
					SP 331	200.60	206.53

Observações:

1. Os acessos não são considerados na composição dos Trechos de Cobertura de Pedágio (TCP).
2. A localização exata das praças de pedágio será especificada no ANEXO 2 – SITUAÇÃO ATUAL, 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, e com o eventual desequilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO calculado com base nos dados coletados dos sensores de tráfego instalados nos termos do subitem 6.2.1 do ANEXO 5.

4.4 Tarifa Bidirecional

A tarifa a ser cobrada será bidirecional, para cada Praça de Pedágio do SISTEMA RODOVIÁRIO 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 Quilométrica, 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

CATEGORIA	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 de pedágio calculada conforme a tabela acima, incidirá adicional equivalente a 2 (duas) vezes a tarifa de pedágio de cada Praça de Pedágio, por tonelada acima de 57 (cinquenta e sete) toneladas 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.*

4.6 Cálculo da Tarifa de Pedágio

A Receita Tarifária Bruta utilizada na composição da Receita Bruta deverá considerar a Tarifa de Pedágio obtida por meio do cálculo exposto na Fórmula 1 a seguir, que resulta na tarifa a ser cobrada de cada categoria nas praças de pedágio:

FÓRMULA 1:

$$TP_t = TQ_t \times TCP \times \text{Multiplicador}$$

Onde,

TP_t	é a tarifa de pedágio a ser cobrada de cada categoria no ano t
TQ_t	é a tarifa quilométrica de pedágio descrita em 4.2 supra e atualizada conforme 4.7
TCP	é o trecho de cobertura da praça de pedágio em 4.3 supra
Multiplicador	é o valor estipulado para cada categoria em 4.5

4.7 Validade e Atualização Tarifária**4.7.1 Preservação das Tarifas e atualização monetária do Contrato**

Os valores das tarifas de pedágio e o valor monetário do CONTRATO deverão ser preservados pelas regras de reajuste e de revisão previstas nesse ANEXO e no CONTRATO.

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

FÓRMULA 2:

Para o primeiro ano contratual, a tarifa quilométrica será atualizada por meio da seguinte fórmula:

$$TQ_0 = TQ_{\text{mar}/2016} \times \frac{IPCA_0}{IPCA_{\text{mar}/2016}}$$

Onde,

TQ_0	é a tarifa quilométrica no primeiro ano contratual
$TQ_{\text{mar}/2016}$	é a tarifa quilométrica base em julho de 2018, conforme 4.2
$IPCA_0$	é o número índice ¹ do IPCA do segundo mês anterior à data de assinatura do contrato

¹ Dezembro de 93 = 100

$IPCA_{mar/2016}$ é o número índice¹ do IPCA referente à julho de 2018

FÓRMULA 3:

A tarifa quilométrica será reajustada por meio da seguinte fórmula, sendo o primeiro reajuste realizado no primeiro mês do segundo ano contratual, 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:

$$TQ_t = TQ_{mar/2016} \times \frac{IPCA_t}{IPCA_{mar/2016}}$$

Onde,

TQ_t	é a tarifa quilométrica de pedágio no ano contratual t
$TQ_{mar/2016}$	é a tarifa quilométrica base em julho de 2018, conforme 4.2
$IPCA_t$	é o número índice ² do IPCA do segundo mês anterior à data de reajuste no ano contratual t
$IPCA_{mar/2016}$	é o número índice ¹ do IPCA referente à julho de 2018

4.8 Incidência de Coeficiente De Desempenho Dos Serviços Prestados (CSP) e Desconto por Atraso e Inexecução das Etapas Construtivas

A Receita Tarifária Devida deverá considerar a Tarifa Devida da Praça de Pedágio, que será calculada de acordo com as Fórmulas 4 e 5 deste ANEXO. No primeiro ano contratual, a Tarifa Devida Da Praça De Pedágio será igual à Tarifa de Pedágio.

A Receita Tarifária Devida à Concessionária levará em consideração:

- I - A incidência do ÍNDICE DE QUALIDADE E DESEMPENHO (IQD), composto pelo COEFICIENTE DE DESEMPENHO DOS SERVIÇOS PRESTADOS (CSP) previsto no ANEXO 3;
- II - A incidência de um DESCONTO POR ATRASO E INEXECUÇÃO DAS ETAPAS

² Dezembro de 93 = 100

CONSTRUTIVAS, conforme previsto no ANEXO 3; e

A Concessionária, até a conclusão da implantação do PLANO ORIGINAL DE INVESTIMENTO, fará jus à Receita Tarifária Devida, correspondente à somatória das receitas obtidas por meio da tarifa calculada de acordo com a Fórmula 4.

Após a conclusão da implantação do PLANO ORIGINAL DE INVESTIMENTO, a Concessionária fará jus à Receita Tarifária Devida, correspondente à somatória das receitas obtidas por meio da tarifa calculada de acordo com a Fórmula 5.

FÓRMULA 4:

$$TDP_t = TQ_t \times (0,90 + 0,03 IQD + 0,07 DA) \times TCP \times Multiplicador$$

Onde,

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

TQ_t é a tarifa quilométrica das praças de pedágio reajustada para o ano t do contrato

IQD é o Índice De Qualidade e Desempenho (IQD), composto pelo Coeficiente de Desempenho dos Serviços Prestados (CSP) previsto no ANEXO 3

DA é o DESCONTO POR ATRASO E INEXECUÇÃO DAS ETAPAS CONSTRUTIVAS previsto no ANEXO 3

TCP é o trecho de cobertura da praça de pedágio, conforme disposto no item 4.3

$Multiplicador$ é o valor estipulado para cada categoria, conforme disposto no item 4.5

FÓRMULA 5:

$$TDP_t = TQ_t \times (0,90 + 0,10 IQD) \times TCP \times Multiplicador$$

Onde,

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

TQ_t é a tarifa quilométrica das praças de pedágio reajustada para o ano t do contrato

IQD é o Índice De Qualidade e Desempenho (IQD), composto pelo Coeficiente de Desempenho dos Serviços Prestados (CSP) previsto no ANEXO 3

<i>TCP</i>	é o trecho de cobertura da praça de pedágio, conforme disposto no item 4.3
<i>Multiplicador</i>	é o valor estipulado para cada categoria, conforme disposto no item 4.5

Os valores pagos pelos usuários a título de Tarifa de Pedágio, que compõem a Receita Tarifária Bruta, deverão ser depositados na Conta Centralizadora. O processamento dos recursos transitados pela Conta Centralizadora está regrado conforme a minuta que figura como apêndice deste ANEXO.

A aplicação do Índice de Qualidade e Desempenho (IQD) e Desconto por Atraso ou Inexecução das Etapas Construtivas (DA) poderá ser revista a pedido da CONCESSIONÁRIA, em processo administrativo próprio, caso haja a comprovação de que a não consecução dos índices máximos referentes ao IQD e DA foi ocasionada pela materialização de algum risco assumido pelo PODER CONCEDENTE, conforme regramento do CONTRATO.

A instauração de processo administrativo com base na disposição acima não suspende a apuração e aplicação dos valores referentes ao IQD e DA para o respectivo ano contratual.

4.8.1 Saldo Tarifário em Favor do Poder Concedente

O SALDO TARIFÁRIO EM FAVOR DO PODER CONCEDENTE será calculado de acordo com a seguinte fórmula:

$$SRPC_d = \sum RTB - RTD$$

Onde:

SRPC_d é SALDO TARIFÁRIO EM FAVOR DO PODER CONCEDENTE calculado no dia *d*.

RTB é a Receita Tarifária Bruta conforme disposto em 4.6

RTD é a Receita Tarifária Devida conforme disposto em 4.8

SRPC_d deverá ser apurado diariamente e o valor resultante transferido, em até 2 (dois) dias úteis contados do recebimento, pela CONCESSIONÁRIA, dos valores na CONTA CENTRALIZADORA, pelo Agente Financeiro para conta corrente de titularidade da ARTESP a ser criada e mantida durante a vigência do CONTRATO (CONTA DE AJUSTE DA CONCESSÃO).

Ao final de cada ano contratual, em até 30 dias serão apurados os valores finais de SALDO TARIFÁRIO EM FAVOR DO PODER CONCEDENTE pela CONCESSIONÁRIA. Caso haja diferença entre o os valores depositados na CONTA DE AJUSTE DA CONCESSÃO naquele ano e o SALDO EM FAVOR DO PODER CONCEDENTE final calculado para o mesmo ano:

- (i) Se positiva, a ARTESP deverá, em até 5 (cinco) dias úteis, transferir o valor excedente para conta corrente de livre movimentação da CONCESSIONÁRIA;
- (ii) Se negativa, a CONCESSIONÁRIA deverá, em até 5 (cinco) dias úteis, transferir o valor faltante para a CONTA DE AJUSTE DA CONCESSÃO.

Os recursos depositados na CONTA DE AJUSTE DA CONCESSÃO deverão ser utilizados

exclusivamente para a gestão do CONTRATO.

Os recursos depositados na CONTA DE AJUSTE DA CONCESSÃO poderão ser utilizados, sempre na ocasião das REVISÕES ORDINÁRIAS, a critério da ARTESP, para os seguintes fins, em ordem de prioridade, sendo o item “i” o de maior prioridade:

- i. modicidade tarifária;
- ii. investimentos relacionados às demandas apresentados por meio do SISDEMANDA; e
- iii. recomposição do equilíbrio econômico-financeiro da CONCESSÃO;

Após a extinção do CONTRATO, havendo saldo CONTA DE AJUSTE DA CONCESSÃO, o valor nela depositado será transferido para o PODER CONCEDENTE.

4.9 Aprovação das Tarifas

Os cálculos dos valores atualizados da Tarifa Quilométrica de Pedágio e Tarifa 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.

4.10 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.

4.11 Isenções, privilégios tarifários, promoções e descontos

4.11.1 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.

4.11.2 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.

4.11.3 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 das REVISÕES ORDINÁRIAS. Nessa hipótese, para apuração da Tarifa Devida e cálculo das Fórmulas 4 e 5 será considerado o respectivo desconto ou isenção praticados.

4.11.4 Desconto para Usuário Frequente

Os USUÁRIOS que optarem pelo Sistema de Cobrança Eletrônica (AVI) e que trafegarem em veículos da Categoria 1 no SISTEMA RODOVIÁRIO receberão descontos no valor da Tarifa de Pedágio conforme a frequência de utilização mensal.

O desconto máximo ao qual o USUÁRIO fará jus será estabelecido neste ANEXO, para cada Praça de Pedágio, e será calculado proporcionalmente à viagem de menor extensão entre municípios distintos realizada estritamente dentro do trecho de cobertura da Praça de Pedágio em questão. O desconto máximo será oferecido aos USUÁRIOS que, dentro de um mesmo mês calendário, trafegarem por determinada Praça de Pedágio, em um sentido, um mínimo de 20 (vinte) vezes.

O Desconto para Usuário Frequente será oferecido aos USUÁRIOS que, dentro de um mesmo mês calendário, trafegarem por determinada praça de pedágio, em um sentido, um mínimo de 2 (duas) vezes. No referido período e a partir da segunda ocasião na qual trafegar por determinada Praça de Pedágio, em um sentido, o USUÁRIO fará jus a descontos majorados a cada vez mais que trespassar referida Praça de Pedágio, até o limite de 20 (vinte) vezes, momento a partir do qual fará jus ao desconto máximo até o encerramento do respectivo mês calendário.

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* (fluxo livre), 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 e das pistas de rolamento com cobrança automática, indicando as Operadoras do Serviços de Arrecadação – OSAs autorizadas a operar no Estado de São Paulo;*
- 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.