

## **ANEXO 4**

### **ESTRUTURA TARIFÁRIA**

## **ANEXO 4**

### **ESTRUTURA TARIFÁRIA**

CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL nº 01/2019

**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 16 (dezesseis) PRAÇAS DE PEDÁGIO, nas localizações dispostas no item 4.3. 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, semiautomático e automático com controle e contagem 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 5, 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 do Tipo Barreira nos trechos e localizações especificados no Item 4.3 deste ANEXO.

O USUÁRIO pagará uma Tarifa, conforme regramento deste ANEXO e APÊNDICE F.

A cobrança será realizada nas PRAÇAS DE PEDÁGIO de passagem. A base para o cálculo das Tarifas 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 nos ANEXOS 5 e 6;
- (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 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, conforme POI aprovado pela ARTESP.

Após recebida a solicitação apresentada pela CONCESSIONÁRIA, a ARTESP deverá verificar o efetivo cumprimento das obrigações descritas nas alíneas acima.

O PODER CONCEDENTE deverá realizar a homologação em 30 (trinta) dias com base nas informações e

documentos fornecidos pela ARTESP.

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. Após a regularização pela CONCESSIONÁRIA, esta deverá comunicar à ARTESP, aplicando-se o prazo acima para homologação.

### **3.2 Início de Operação Comercial das Praças de Pedágio do Sistema Remanescente**

Em relação à 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.

### **3.3 Alterações Futuras**

Após a assinatura do CONTRATO, a CONCESSIONÁRIA poderá propor reposicionamento, revisão de especificação, ou redimensionamento de PRAÇAS DE PEDÁGIO, sempre em conformidade com os critérios básicos do presente ANEXO e no ANEXO 7 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 pódicos 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 Barreira nos trechos e localizações indicadas neste ANEXO, sem prejuízo ao disposto no item 3 acima.

#### 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 março de 2019 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\$ 14,91/100 km (quatorze reais e noventa e um centavos), bidirecional, para pista dupla e o equivalente a uma tarifa de R\$ 10,65/100 km (dez reais e sessenta e cinco centavos), bidirecional, para pista simples.

A cobrança pelo 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, para o trecho em que foram concluídas as obras de duplicação, conforme ANEXO 21. Consideram-se concluídos individualmente os investimentos previstos nos subitens “i” a “xiii”, da subseção “a. Duplicações e faixas adicionais”, e subitens “i” a “iv”, da subseção “b. Novas pistas”, item “1.1. Pistas”, do item “1. Ampliação Principal”, do Anexo 21, quando entregues e recebidos por completo.

A Requalificação Tarifária apenas ocorrerá com a expressa anuência da ARTESP, necessariamente após a competente vistoria, que atestará, conforme o caso e de acordo com o item 9 do Apêndice J, a conclusão das duplicações no âmbito dos investimentos em Ampliações Principais, conforme ANEXO 21, bem como as condições de segurança da via para o tráfego seguro dos USUÁRIOS. Considera-se segura a liberação do tráfego ao USUÁRIO somente quando implantados todos os dispositivos, equipamentos e sistemas que compõem o trecho duplicado essenciais à entrada em operação em segurança.

Após a autorização da ARTESP para a liberação do tráfego nas vias duplicadas, a Requalificação Tarifária será aplicável nos respectivos trechos.

O atraso na conclusão das obras de duplicação em relação ao cronograma do POI implicará a postergação da Requalificação Tarifária em período igual ao dobro do atraso dos investimentos de duplicação, 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 Código	Praça	TCP inicial referencial		TCP final referencial		Trecho		
		Pista simples	Pista dupla	Pista simples	Pista dupla	Rodovia	KMI	KMF
PC01	SP 310 - km 181,5	9,18	46,73	9,18	46,73	SP 197	0,000	2,566
						SP 261	150,600	157,210
						SP 310	153,250	199,980
PC02	SP 310 - km 217,0	9,18	25,67	9,18	25,67	SP 197	2,566	5,132
						SP 261	157,210	163,820
						SP 310	202,130	227,800

Praça Código	Praça	TCP inicial referencial		TCP final referencial		Trecho		
		Pista simples	Pista dupla	Pista simples	Pista dupla	Rodovia	KMI	KMF
PC03	SP 225 - km 106,9	9,18	39,30	9,18	39,30	SP 197	5,132	7,698
						SP 225	91,430	128,580
						SP 261	163,820	170,430
						SP 310	199,980	202,130
PC04	SP 225 - km 143,8	9,18	45,48	9,18	45,48	SP 197	7,698	10,264
						SP 225	128,580	174,060
						SP 261	170,430	177,040
PC05	SP 225 - km 199,4	8,38	60,98	8,38	60,98	SP 197	10,264	12,030
						SP 225	174,060	235,040
						SP 261	177,040	183,650
P02	SP 308 - km 180,4	40,50	4,78	0,00	47,97	SP 191	74,720	96,320
						SP 308	173,622	194,200
						SPI 194/308	0,000	3,100
P03	SP 304 - km 183,3	21,22	22,66	0,00	49,89	SP 191	101,359	115,610
						SP 304	168,512	198,140
P04	SP 304 - km 210,8	54,87	0,00	7,99	51,88	SP 197	12,030	20,020
						SP 304	198,140	245,020
P05	SP 304 - km 256,4	48,89	0,00	0,00	48,89	SP 304	245,020	293,910
P07	SP 294 - km 366,9	5,93	55,25	5,93	55,25	SP 294	347,030	402,280
						SP 331	165,000	170,933
P08	SP 294 - km 426,2	5,93	49,42	5,93	49,42	SP 294	402,280	451,700
						SP 331	170,933	176,866
P09	SP 294 - km 477,2	5,93	50,29	5,93	57,31	SP 294	458,000	481,300
						SP 294	485,010	512,000
						SP 331	176,866	182,799
P10	SP 294 - km 551,6	5,93	48,04	5,93	48,04	SP 294	512,000	560,040
						SP 331	182,799	188,732
P11	SP 294 - km 581,8	50,71	0,18	5,93	44,96	SP 294	560,040	605,000
						SP 331	188,732	194,665
P12	SP 294 - km 623,3	29,40	19,53	5,93	43,00	SP 294	605,000	648,000
						SP 331	194,665	200,598
P13	SP 425 - km 433,5	17,20	20,78	0,00	37,98	SP 425	412,325	450,300
P15	SP 284 - km 457,2	50,98	0,00	0,00	50,98	SP 284	447,238	498,219
P16	SP 284 - km 532,2	49,79	2,52	0,00	52,31	SP 284	498,219	550,530
P22	SP 425 - km 400,0	37,98	0,00	0,00	37,98	SP 425	374,350	412,325
P23	SP 294 - km 668,4	42,53	0,70	5,93	37,30	SP 294	648,000	685,300
						SP 331	200,598	206,532
P31	SP 293 - km 001,4	24,75	0,00	0,00	24,75	SP 293	0,100	24,850

## Observações:

- Os acessos não são considerados na composição dos Trechos de Cobertura de Pedágio (TCP).
- A localização exata das PRAÇAS DE PEDÁGIO será especificada no ANEXO 12, podendo, nas hipóteses e de acordo com as regras especificadas no CONTRATO, especialmente no ANEXO 7, ter

sua localidade alterada, conforme demandado pelo PODER CONCEDENTE ou sugerido pela CONCESSIONÁRIA. A alteração de localização proposta pela CONCESSIONÁRIA, se respeitada a regra do ANEXO 7, não configura EVENTO DE DESEQUILÍBRIO. Em qualquer outra hipótese, previamente à alteração deverão ser instalados sensores de tráfego para apuração de possível EVENTO DE DESEQUILÍBRIO, calculado com base nos dados coletados dos sensores de tráfego instalados. A eventual alteração da localização das PRAÇAS DE PEDÁGIO não modificará os respectivos TCPs.

As colunas de “TCP final referencial” da Tabela acima consideram a incorporação de novos trechos em decorrência da implantação de novas pistas, conforme tabela abaixo:

Intervenção	Praça	Δ TCP estimado
SP-304   Anel Norte de Piracicaba   km 0,000 a km 0,015	P02	(+) 2,69
	P03	(+) 3,29
SP-304   Anel de Águas de S.Pedro   km 0,000 a km 0,017	P03	(+) 2,72
	P04	(+) 0,29
SP-304   Nova Pista Serra de Santa Maria   km 0,000 a km 0,013	P04	(+) 4,71
SP-294   Contorno Pompéia-Paulópolis   km 0,000 a km 0,020	P09	(+) 7,02

Nota:

O “TCP final referencial” não será alterado em decorrência de diferença na extensão efetivamente implantada em relação às intervenções previstas nos Anexos 2, 12 e 21.

#### 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 ARTESP 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



CATEGORIA	TIPO	Nº EIXOS	RODAGEM	MULTIPLICADOR
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, bem como por meio do regramento disposto no Apêndice F a este anexo, 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, que também deverão ser aplicados ao regramento disposto no Apêndice F a este ANEXO.

**FÓRMULA 2:**

Para o primeiro ano contratual, a TARIFA QUILOMÉTRICA será atualizada por meio da seguinte fórmula:



$$TQ_0 = TQ_{\text{mar}/2019} \times \frac{IPCA_0}{IPCA_{\text{mar}/2019}}$$

Onde,

$TQ_0$  é a TARIFA QUILOMÉTRICA no primeiro ano contratual

$TQ_{\text{mar}/2019}$  é a TARIFA QUILOMÉTRICA base em março de 2019, conforme 4.2

$IPCA_0$  é o número índice<sup>1</sup> do IPCA do segundo mês anterior à data de assinatura do CONTRATO

$IPCA_{\text{mar}/2019}$  é o número índice<sup>1</sup> do IPCA referente à março de 2019

### FÓRMULA 3:

A TARIFA QUILOMÉTRICA será reajustada por meio da seguinte fórmula, sendo o primeiro reajuste realizado a partir do início 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:

$$TQ_t = TQ_{\text{mar}/2019} \times \frac{IPCA_t}{IPCA_{\text{mar}/2019}}$$

Onde,

$TQ_t$  é a TARIFA QUILOMÉTRICA de pedágio no ano contratual t

$TQ_{\text{mar}/2019}$  é a tarifa quilométrica base em março de 2019, conforme 4.2

$IPCA_t$  é o número índice<sup>2</sup> do IPCA do segundo mês anterior à data de reajuste no ano contratual t

$IPCA_{\text{mar}/2019}$  é o número índice<sup>1</sup> do IPCA referente à março de 2019

### 4.8 Incidência de Coeficiente De Desempenho Dos Serviços Prestados e Desconto por Atraso e Inexecução das Obras

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; e

II - A incidência de um DESCONTO POR ATRASO E INEXECUÇÃO DAS OBRAS, conforme previsto no ANEXO 3.

A Concessionária, nos anos de CONTRATO nos quais haja a execução de obras de Ampliação Principal, conforme classificação disposta no ANEXO 21, fará jus à RECEITA TARIFÁRIA DEVIDA, correspondente à somatória das receitas obtidas por meio da tarifa calculada de acordo com a Fórmula 4.

Nos anos de CONTRATO nos quais não houver execução de obras de Ampliação Principal, conforme classificação disposta no ANEXO 21, 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.

Nos anos que não tiverem obras previstas no ANEXO 21, o DA será igual a 1.

### FÓRMULA 4:

$$TDP_t = TQ_t \times (0,90 + 0,06 \text{ IQD} + 0,04 \text{ DA}) \times \text{TCP} \times \text{Multiplicador}$$

Onde,

---

<sup>1</sup> Dezembro de 93 = 100

<sup>2</sup> Dezembro de 93 = 100

$TDP_t$  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 OBRAS (DA) 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:

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

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

$TCP$  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

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 regado conforme a minuta que figura como Apêndice D deste ANEXO.

A aplicação do ÍNDICE DE QUALIDADE E DESEMPENHO (IQD) e DESCONTO POR ATRASO OU INEXECUÇÃO DAS OBRAS (DA) poderá ser revista a pedido da CONCESSIONÁRIA, em processo administrativo próprio, caso haja a comprovação de que os índices referentes ao IQD e DA foram impactados 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 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; e
- (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. recomposição do equilíbrio econômico-financeiro da CONCESSÃO;
- ii. investimentos relacionados às demandas apresentados por meio do SISDEMANDA; e
- iii. modicidade tarifária.

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.

No caso de atraso na requalificação ou reajuste tarifários a recomposição do equilíbrio do CONTRATO será realizada preferencialmente mediante utilização de recursos do saldo CONTA DE AJUSTE DA CONCESSÃO ou das CONTAS RESERVA DE OUTORGA.

#### **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 Desconto de Usuário Frequente**

Os USUÁRIOS que optarem pelo Sistema de Cobrança Eletrônica (AVI) e que trafegarem em veículos da Categoria 1 no SISTEMA RODOVIÁRIO terão direito ao pagamento de valores diferenciados da Tarifa de Pedágio, em todas as PRAÇAS DE PEDÁGIO em operação no SISTEMA RODOVIÁRIO, conforme a frequência de utilização mensal (“DESCONTO DE USUÁRIO FREQUENTE” ou “DUF”) a partir do início da operação da primeira PRAÇA DE PEDÁGIO localizada no SISTEMA EXISTENTE (DATA DE INÍCIO DUF), até o fim da vigência do CONTRATO.

O DESCONTO DE USUÁRIO FREQUENTE será oferecido aos USUÁRIOS acima especificados que, dentro de um mesmo mês calendário, trafegarem por determinada PRAÇA DE PEDÁGIO, em um mesmo sentido de fluxo, um mínimo de 2 (duas) vezes. Os valores aplicáveis às tarifas decorrentes do DUF estão dispostos no Apêndice F.

As viagens relativas a um determinado mês calendário não serão consideradas cumulativamente para meses calendário seguintes, ou seja, considerar-se-á, a partir do primeiro dia de todo mês calendário, que o USUÁRIO não trafegou em qualquer PRAÇA DE PEDÁGIO do SISTEMA RODOVIÁRIO no respectivo mês, aplicando-se a tarifa pertinente, nos termos do Apêndice F.

A CONCESSIONÁRIA, no âmbito do regimento previsto neste ANEXO e respectivos apêndices, previamente ao início da operação de qualquer PRAÇA DE PEDÁGIO do SISTEMA EXISTENTE e como condição para a realização da compensação prevista no item a seguir, submeterá à aprovação da ARTESP o detalhamento dos procedimentos para implementação da compensação prevista neste item, incluindo em sua proposta, entre outros elementos: (i) modelos de relatórios e demonstrativos que atestem as informações necessárias, (ii) etapas, (iii) prazos e (iv) responsáveis pela execução de todos os procedimentos associados ao DUF e respectivas compensações.

#### **4.11.1.1 Compensação para o Desconto de Usuário Frequente (CDUF)**

##### **A) Desconto de Usuário Frequente Efetivo (DUFE)**

A Concessionária deverá apurar, durante o prazo da CONCESSÃO, a perda de receita decorrente do DUF, que consiste no somatório da diferença entre (i) os valores que seriam auferidos pela CONCESSIONÁRIA por meio da cobrança dos USUÁRIOS beneficiados pelo DUF da tarifa aplicável à cobrança AVI e (ii) os valores efetivamente auferidos de Tarifas pagas pelos USUÁRIOS beneficiados pelo DUF, nos termos do Apêndice F a este ANEXO (DUFE).

Para fins de cálculo da perda de receita decorrente da incidência do DUF, considera-se a RECEITA TARIFÁRIA BRUTA, e não a RECEITA TARIFÁRIA DEVIDA.

Até o 5º dia útil de cada mês, a CONCESSIONÁRIA deverá apurar o DUFE acumulado no respectivo mês e enviar os relatórios e demonstrativos pertinentes à ARTESP.

##### **B) Antecipação da Compensação para o Desconto de Usuário Frequente (ACDUF)**

As PARTES concordam que a CONCESSIONÁRIA receberá, a partir da implantação do DUF, e até o fim do CONTRATO, valor equivalente a 75% (setenta e cinco por cento) da OUTORGA VARIÁVEL depositada na CONTA RESERVA DE OUTORGA 1 a título de ACDUF, nos termos do Apêndice G.

A cada ciclo de REVISÃO ORDINÁRIA prevista no CONTRATO, o percentual acima disposto será devidamente revisado, de forma a representar o percentual médio do DUFE apurado durante o ciclo quadrienal anterior.

##### **C) Compensação Anual Final (CAF)**

Até o fim do primeiro mês subsequente aos aniversários do CONTRATO, a CONCESSIONÁRIA deverá apurar a diferença entre (i) o somatório dos valores a ela transferidos a título ACDUF durante o respectivo ano e (ii) o somatório dos valores apurados a título de DUFE no mesmo período (CAF), e enviar os relatórios e demonstrativos pertinentes à ARTESP.

Caso o valor correspondente à CAF seja positivo, a CONCESSIONÁRIA deverá transferi-lo à conta corrente indicada pelo PODER CONCEDENTE, após descontados eventuais saldos correspondentes a (a) recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO deliberados pela ARTESP e/ou (b) de compensações referentes ao mecanismo descrito no ANEXO 22, conforme o caso, nos termos do Apêndice G a este ANEXO.

Caso o valor correspondente à CAF seja negativo, a CONCESSIONÁRIA fará jus ao recebimento de montante equivalente ao módulo do referido valor, nos termos do Apêndice G a este ANEXO.

Mediante o recebimento dos relatórios e demonstrativos pertinentes, a ARTESP deverá, no prazo de até 30 (trinta) dias, apurar as informações prestadas e enviar ao BANCO DEPOSITÁRIO a NOTIFICAÇÃO ANUAL, contemplando, entre outros, o valor aplicável à CAF, nos termos do Apêndice G a este ANEXO.

#### **4.11.2 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 uso 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.

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

É vedado à ARTESP estabelecer privilégios tarifários que beneficiem segmentos específicos de USUÁRIOS, exceto se (i) no cumprimento de Lei, a qual deverá especificar as fontes de recursos para ressarcimento da CONCESSIONÁRIA, ou (ii) previamente autorizado pela ARTESP, no contexto de Plano de Tarifas Variáveis.

#### **4.11.4 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 recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO. Nessa hipótese, para apuração da Tarifa Devida e cálculo das Fórmulas 4 e 5 será considerado o respectivo desconto ou isenção praticados.

### **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); e
- 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 AVI e Sistema de pagamento *free flow* (fluxo livre), deverão ser desconsideradas as casas além dos centavos e, em seguida, não deve ser 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, adotando os meios e recursos que considere apropriados para tal;
- 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 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.