

ANEXO 4

ESTRUTURA TARIFÁRIA

CONCESSÃO DOS SERVIÇOS PÚBLICOS DE AMPLIAÇÃO, OPERAÇÃO, CONSERVAÇÃO, MANUTENÇÃO E REALIZAÇÃO DOS INVESTIMENTOS NECESSÁRIOS PARA A EXPLORAÇÃO DO SISTEMA RODOVIÁRIO DENOMINADO LOTE NOROESTE

ÍNDICE

1.	APRESENTAÇÃO.....	3
2.	SISTEMA OPERACIONAL DE ARRECADAÇÃO NAS PRAÇAS DE PEDÁGIO.....	3
3.	SISTEMA DE PEDÁGIO	3
3.1	Modelo de pedagiamento	4
3.2	Início de Operação Comercial das Praças de Pedágio.....	4
3.3	Alterações Futuras	4
4.	CRITÉRIOS PARA DEFINIÇÃO DE TARIFA E ATUALIZAÇÃO MONETÁRIA DO CONTRATO	5
4.1	Modelo de Pedagiamento	5
4.2	Tarifa Quilométrica de Pedágio	5
4.3	Trecho de Cobertura de Pedágio	5
4.4	Tarifa de Pedágio	6
4.5	Classificação dos Veículos	6
4.6	Cálculo da Tarifa de Pedágio	7
4.7	Validade e Atualização Tarifária.....	8
4.8	Incidência de Coeficiente de Desempenho dos Serviços Prestados.....	8
4.9	Aprovação das Tarifas.....	10
4.10	Alteração do Índice de Atualização Monetária Contratual	10
4.11	Isenções, privilégios tarifários, promoções e descontos	10
5.	CRITÉRIO DE ARREDONDAMENTO.....	13
6.	CONTROLE E OPERAÇÃO DAS PRAÇAS DE PEDÁGIO.....	13
6.1.	Responsabilidades da Concessionária.....	13
6.2.	Normas Operacionais	14

1. APRESENTAÇÃO

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

A partir da assinatura do TERMO DE TRANSFERÊNCIA INICIAL, a CONCESSIONÁRIA passará a operar 7 (sete) PRAÇAS DE PEDÁGIO existentes no SISTEMA REMANESCENTE TRIÂNGULO DO SOL; e, a partir da assinatura do TERMO DE TRANSFERÊNCIA DO SISTEMA REMANESCENTE TEBE, a CONCESSIONÁRIA passará a operar as outras 3 (três) PRAÇAS DE PEDÁGIO existentes no SISTEMA REMANESCENTE TEBE, totalizando 10 (dez) PRAÇAS DE PEDÁGIO.

As praças estão localizadas nas seguintes RODOVIAS, conforme os SISTEMA REMANESCENTES:

i. SISTEMA REMANESCENTE TRIÂNGULO DO SOL:

- a. SP 310 (Praças Agulha, Araraquara e Catiguá);
- b. SP 326 (Praças Dobrada e Taiúva); e
- c. SP 333 (Praças Itápolis e Jaboticabal).

ii. SISTEMA REMANESCENTE TEBE:

- a. SP 323 (Praça Monte Alto);
- b. SP 326 (Praça Colina); e
- c. SP 351 (Praça Pirangi).

Conforme o estabelecido no ANEXO 24, a CONCESSIONÁRIA será responsável por realizar a CONVERSÃO das PRAÇAS DE PEDÁGIO, a fim de implantar o SISTEMA AUTOMÁTICO LIVRE em todo o SISTEMA RODOVIÁRIO.

Até que a CONVERSÃO seja integralmente realizada, as diretrizes em relação às PRAÇAS DE PEDÁGIO devem observar o disposto neste ANEXO. Após a CONVERSÃO, a forma de cálculo da TARIFA DE PEDÁGIO permanecerá sendo regrada por este ANEXO.

A cobrança da TARIFA DE PEDÁGIO nas PRAÇAS DE PEDÁGIO e/ou no âmbito do SISTEMA AUTOMÁTICO LIVRE não altera a forma de cálculo da TARIFA DE PEDÁGIO estabelecida neste ANEXO.

2. SISTEMA OPERACIONAL DE ARRECADAÇÃO NAS PRAÇAS DE PEDÁGIO

O sistema operacional de arrecadação nas PRAÇAS DE PEDÁGIO 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 DE PEDÁGIO

A CONCESSIONÁRIA deverá operar sistema de pedágio atendendo ao modelo operacional especificado no ANEXO 5, observado o disposto no ANEXO 24, promovendo sua permanente atualização, bem como adequação às políticas e programas implantados pelo PODER CONCEDENTE e pela ARTESP que tenham impacto na forma de arrecadação das TARIFAS DE PEDÁGIO, sem prejuízo ao equilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO e assegurada a observância às obrigações e aos limites de atualidade tecnológica previstas no CONTRATO.

3.1 Modelo de pedagiamento

O modelo de pedagiamento do SISTEMA RODOVIÁRIO prevê a operação de PRAÇAS DE PEDÁGIO TIPO BARREIRA nos trechos e localizações especificados neste ANEXO, bem como a CONVERSÃO e implantação do SISTEMA AUTOMÁTICO LIVRE, nos termos do ANEXO 24.

O USUÁRIO pagará uma TARIFA DE PEDÁGIO, conforme regramento deste ANEXO e APÊNDICE F.

A cobrança será realizada nas PRAÇAS DE PEDÁGIO e/ou nos PÓRTICOS que compõem o SISTEMA AUTOMÁTICO LIVRE, nos termos do ANEXO 24.

A base para o cálculo das TARIFAS DE PEDÁGIO está discriminada nas Fórmulas 1, 2 e 3 deste ANEXO, considerando a aplicação da TARIFA QUILOMÉTRICA aplicável, o TRECHO DE COBERTURA DE PEDÁGIO (TCP) e o multiplicador relacionado à categoria dos veículos.

3.2 Início de Operação Comercial das Praças de Pedágio

O início da operação da(s) PRAÇA(S) DE PEDÁGIO estará autorizado a partir da assinatura do TERMO DE TRANSFERÊNCIA INICIAL, para o SISTEMA REMANESCENTE TRIÂNGULO DO SOL; e do TERMO DE TRANSFERÊNCIA DO SISTEMA REMANESCENTE TEBE, para o SISTEMA REMANESCENTE TEBE.

3.3 Alterações Futuras

Após a assinatura do CONTRATO, a CONCESSIONÁRIA poderá propor o reposicionamento, revisão de especificação ou redimensionamento de PRAÇAS DE PEDÁGIO e dos PÓRTICOS, observado o ANEXO 24, sempre em conformidade com os critérios básicos do presente ANEXO e do ANEXO 7, sem prejuízo do nível de serviço oferecido ao USUÁRIO e do cumprimento dos INDICADORES DE DESEMPENHO estabelecidos no ANEXO 3.

O PODER CONCEDENTE e/ou a ARTESP, observado o regramento do CONTRATO, poderá(ão) estabelecer a necessidade de realização, pela CONCESSIONÁRIA ou por quem o PODER CONCEDENTE e/ou a ARTESP indicar, de investimentos e implantação de equipamentos que permitam a cobrança das TARIFAS DE PEDÁGIO por meios tecnologicamente atualizados, tais como, mas sem se limitar a, arrecadação baseada na quilometragem percorrida por cada USUÁRIO, sempre observando o conforto dos USUÁRIOS e a prestação do SERVIÇO ADEQUADO.

Sem prejuízo da necessidade de atendimento, pela CONCESSIONÁRIA, das definições estabelecidas pelo PODER CONCEDENTE ou pela ARTESP 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 cobrança pela quilometragem percorrida pelo USUÁRIO, tarifação dinâmica ou programas de tarifas variáveis, entre outros, 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 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 como parâmetro do equilíbrio econômico-financeiro inicial do CONTRATO, para fins de cálculo do impacto econômico-financeiro proporcionado pelo plano de tarifas variáveis.

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

4.1 Modelo de Pedagiamento

O modelo de pedagiamento a ser adotado corresponderá à cobrança das TARIFAS DE PEDÁGIO nas PRAÇAS DE PEDÁGIO e/ou nos PÓRTICOS, conforme o caso, nos trechos e nas localizações indicadas neste ANEXO, sem prejuízo do disposto no item 3 acima.

4.2 Tarifa Quilométrica de Pedágio

As TARIFAS DE PEDÁGIO são definidas tendo como referência uma TARIFA QUILOMÉTRICA base definida para o mês de março de 2022 cujos valores foram considerados na elaboração do estudo de viabilidade econômico-financeira e têm como valor de referência o equivalente a R\$ 0,2084/km (zero vírgula dois zero oito quatro centavos por quilômetro), bidirecional, para pista dupla, e o equivalente a uma tarifa de R\$ 0,1488/km (zero vírgula um quatro oito oito centavos por quilômetro), bidirecional, para pista simples.

A cobrança pelo AVI deverá considerar um desconto mínimo de 5% (cinco por cento) em relação aos valores indicados acima, considerando as regras de arredondamento previstas no item 5 deste ANEXO, sem prejuízo da aplicação do DUF.

O USUÁRIO do SISTEMA AUTOMÁTICO LIVRE que não optar pelo AVI e realizar o pagamento via PLATAFORMA, nos termos do ANEXO 24, não terá direito ao desconto mínimo de 5% (cinco por cento) disposto acima.

No âmbito do SISTEMA AUTOMÁTICO LIVRE as regras de arredondamento não serão mais aplicadas.

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 para pista dupla para o trecho em que tiverem sido concluídas as obras de duplicação, conforme ANEXO 21. Consideram-se concluídos os investimentos previstos nos itens do ANEXO 21, individualmente.

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 I, a conclusão das duplicações no âmbito dos investimentos em Ampliações, 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, Obras de Arte Especiais e sistemas que compõem o trecho duplicado, que sejam essenciais à entrada em operação em segurança.

Observado o disposto acima, após a autorização da ARTESP para a liberação do tráfego nas vias duplicadas, a Requalificação Tarifária será aplicável nos respectivos trechos.

4.3 Trecho de Cobertura de Pedágio

O TRECHO DE COBERTURA DE PEDÁGIO será dividido da seguinte forma:

Praça	Localização Praça	TCP Inicial Referencial		TCP Final Referencial		Trechos		
		Simples	Dupla	Simples	Dupla	Rodovia	KMI	KMF
Agulha	SP 310 km 346,40	0,0	55,3	0,0	55,3	SP 310	319,6	374,9
Araraquara	SP 310 km 282,40	0,0	91,8	0,0	91,8	SP 310	227,8	319,6
Catiguá	SP 310 km 398,50	0,0	79,4	0,0	79,4	SP 310	374,9	454,3
Dobrada	SP 326 km 307,60	0,0	45,1	0,0	45,1	SP 326	293,0	338,1
Itápolis	SP 333 km 179,03	54,9	0,0	0,0	54,9	SP 333	157,6	212,5
Jaboticabal	SP 333 km 110,60	13,6	61,0	0,0	74,5	SP 333	83,0	157,6
Taiuva	SP 326 km 357,00	0,0	41,2	0,0	41,2	SP 326	338,1	379,3
Colina	SP 326 km 407,48	0,0	47,0	0,0	47,0	SP 323	379,3	426,3
Monte Alto	SP 323 km 19,08	44,1	0,0	44,1	0,0	SP 323	0,0	44,1
Pirangi	SP 351 km 184,28	54,2	12,8	0,0	67,0	SP 351	151,0	218,0

Observações:

1. Os ACESSOS e SPAS não são considerados na composição dos TRECHOS DE COBERTURA DE PEDÁGIO.
2. A localização exata das PRAÇAS DE PEDÁGIO/PÓRTICOS poderá, nas hipóteses e de acordo com as regras especificadas no CONTRATO, especialmente no ANEXO 7 e no ANEXO 24, ter sua localidade alterada, conforme demandado pelo PODER CONCEDENTE, pela ARTESP 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/PÓRTICOS não modificará os respectivos TRECHOS DE COBERTURA DE PEDÁGIO.

4.4 Tarifa de Pedágio

A TARIFA DE PEDÁGIO a ser cobrada para cada PRAÇA DE PEDÁGIO e/ou nos PÓRTICOS do SISTEMA RODOVIÁRIO, conforme previsto no EDITAL, no CONTRATO e ANEXOS, considerará o disposto no item 0 e as TARIFAS QUILOMÉTRICAS conforme item 4.2.

4.5 Classificação dos Veículos

A TARIFA DE PEDÁGIO que será considerada para fins de atualização monetária do CONTRATO e controle econômico-financeiro pela ARTESP e pelo PODER CONCEDENTE corresponderá à TARIFA QUILOMÉTRICA multiplicada pelo multiplicador da TARIFA DE PEDÁGIO 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.

CLASSIFICAÇÃO DOS VEÍCULOS

CATEGORIA	TIPO	Nº EIXOS	RODAGEM	MULTIPLICADOR
1	AUTOMÓVEL, CAMINHONETA, TRICICLO E FURGÃO	2	SIMPLES	1
2	CAMINHÃO LEVE, MICROÔNIBUS, 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:

- Rodagem traseira de pneus, do tipo “single” ou “supersingle”, é equivalente à dupla, para efeito da estrutura tarifária aqui definida.
- Sem prejuízo da TARIFA DE PEDÁGIO calculada conforme a tabela acima, incidirá adicional, conforme norma do Conselho Nacional de Trânsito (“CONTRAN”) aplicável, em função do peso total dos veículos a ela sujeitos.

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, que resulta na TARIFA DE PEDÁGIO a ser cobrada de cada categoria:

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 no item 4.2 e atualizada conforme o item 4.7.

TCP é o TRECHO DE COBERTURA DE PEDÁGIO no item 4.3.

Multiplicador é o valor estipulado para cada categoria no item 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 neste ANEXO e no CONTRATO.

Os valores das TARIFAS QUILOMÉTRICAS deverão ser ajustados, utilizando-se a fórmula e os procedimentos explicitados a seguir, que também deverão ser aplicados ao regramento disposto no APÊNDICE F.

FÓRMULA 2:

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

$$TQ_0 = TQ_{\text{março/2022}} \times \frac{IPCA_0}{IPCA_{\text{março/2022}}}$$

Onde,

TQ_0 é a TARIFA QUILOMÉTRICA no primeiro ano contratual.

$TQ_{\text{março/2022}}$ é a TARIFA QUILOMÉTRICA base em março/2022, conforme disposto no item 4.2.

$IPCA_0$ é o número índice¹ do IPCA do segundo mês anterior à DATA DE ASSINATURA DO CONTRATO.

$IPCA_{\text{março/2022}}$ é o número índice¹ do IPCA referente a março/2022.

FÓRMULA 3:

A TARIFA QUILOMÉTRICA será reajustada por meio da seguinte fórmula, sendo o primeiro reajuste realizado a partir 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 nº 9.069, de 29 de junho de 1995, ou de ampliação do mesmo prazo, por força de instituto legal superveniente:

$$TQ_t = TQ_{\text{março/2022}} \times \frac{IPCA_t}{IPCA_{\text{março/2022}}}$$

Onde,

TQ_t é a TARIFA QUILOMÉTRICA de pedágio no ano contratual “t”.

$TQ_{\text{março/2022}}$ é a tarifa quilométrica base em março/2022, conforme disposto no item 4.2.

$IPCA_t$ é o número índice² do IPCA do segundo mês anterior à data de reajuste no ano contratual “t”.

$IPCA_{\text{março/2022}}$ é o número índice¹ do IPCA referente a março/2022.

4.8 Incidência de Coeficiente de Desempenho dos Serviços Prestados

A RECEITA TARIFÁRIA DEVIDA deverá considerar a TARIFA DEVIDA, que será calculada de acordo com a Fórmula 4 deste ANEXO. No primeiro ano contratual, a TARIFA DEVIDA será igual à TARIFA DE PEDÁGIO.

A RECEITA TARIFÁRIA DEVIDA à CONCESSIONÁRIA levará em consideração a incidência do ÍNDICE DE QUALIDADE E DESEMPENHO (IQD), composto pelo COEFICIENTE DE DESEMPENHO DOS SERVIÇOS PRESTADOS (CSP) previsto no ANEXO 3.

¹ Dezembro de 93 = 100

² Dezembro de 93 = 100

FÓRMULA 4:

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

Onde,

TDP_t é a TARIFA DEVIDA reajustada para o ano t do CONTRATO, com quatro casas decimais.

TQ_t é a TARIFA QUILOMÉTRICA 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 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 BANCÁRIA CENTRALIZADORA. O processamento dos recursos transitados pela CONTA BANCÁRIA CENTRALIZADORA está regrado conforme a minuta que figura como APÊNDICE D.

A aplicação do ÍNDICE DE QUALIDADE E DESEMPENHO (IQD) poderá ser revista a pedido da CONCESSIONÁRIA, em processo administrativo próprio, visando a comprovar que os índices referentes ao IQD foram impactados pela materialização de algum risco assumido pelo PODER CONCEDENTE ou pela ocorrência de erros na apuração dos referidos índices, 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 para o respectivo ano contratual. Diante de eventual confirmação de que os índices referentes ao IQD foram impactados pela materialização de algum risco assumido pelo PODER CONCEDENTE ou pela ocorrência de erros na apuração dos referidos índices, conforme regramento do CONTRATO, passará a ser aplicado o IQD correto, assegurada a compensação retroativa dos descontos aplicados.

4.8.1 Saldo em Favor da Concessão

O SALDO EM FAVOR DA CONCESSÃO será calculado de acordo com a seguinte fórmula:

$$SRPC_d = \sum RTB - RTD$$

Onde:

$SRPC_d$ é o SALDO EM FAVOR DA CONCESSÃO calculado no dia d.

RTB é a RECEITA TARIFÁRIA BRUTA, conforme disposto no item 4.6.

RTD é a RECEITA TARIFÁRIA DEVIDA, conforme disposto no item 4.8.

O SALDO EM FAVOR DA CONCESSÃO deverá ser apurado na forma que restar definido, conforme disposto no APÊNDICE D, e o valor resultante transferido, pelo BANCO DEPOSITÁRIO, da CONTA BANCÁRIA CENTRALIZADORA para a CONTA DE AJUSTE DA CONCESSÃO, nos termos do APÊNDICE D.

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

- i. se positiva, a ARTESP deverá, em até 5 (cinco) dias úteis, transferir o valor excedente para a CONTA 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.

4.9 Aprovação das Tarifas

Os cálculos dos valores atualizados da TARIFA QUILOMÉTRICA e da TARIFA DEVIDA 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 disponíveis na CONTA DE AJUSTE DA CONCESSÃO.

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/PÓRTICOS em operação no SISTEMA RODOVIÁRIO, conforme a frequência de utilização mensal (“DESCONTO DE USUÁRIO FREQUENTE” ou “DUF”) a partir do TERMO DE TRANSFERÊNCIA INICIAL (“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/PÓRTICO, 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/PÓRTICO do SISTEMA RODOVIÁRIO no respectivo mês, aplicando-se a TARIFA pertinente, nos termos do APÊNDICE F.

A CONCESSIONÁRIA, no âmbito do regramento previsto neste ANEXO e respectivos APÊNDICES, como condição para a realização da compensação prevista no item a seguir, submeterá à aprovação da ARTESP, observados os regramentos do CONTRATO para aprovação de atos pela 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.

O USUÁRIO do SISTEMA AUTOMÁTICO LIVRE que não optar pelo AVI e realizar o pagamento via PLATAFORMA, nos termos do ANEXO 24, não terá direito ao benefício do DUF.

4.11.1.1 Compensação para o Desconto de Usuário Frequente (CDUF)**A) Desconto de Usuário Frequente Efetivo (DUFE)**

Anualmente a CONCESSIONÁRIA deverá enviar relatórios e demonstrativos à ARTESP indicando o valor correspondente à COMPENSAÇÃO DUF, a ser apurada nos termos abaixo:

1ª Etapa

Cálculo da diferença entre (i) os valores que seriam auferidos pela CONCESSIONÁRIA por meio da cobrança dos USUÁRIOS beneficiados pelo DUF, caso não existisse o benefício do DUF; e (ii) os valores efetivamente auferidos pela CONCESIONÁRIA por meio da cobrança dos USUÁRIOS beneficiados pelo DUF.

O resultado do cálculo acima será chamado de IMPACTO DUF.

Para fins de cálculo do IMPACTO DUF, considera-se a RECEITA TARIFÁRIA BRUTA, e não a RECEITA TARIFÁRIA DEVIDA.

2ª Etapa

Posteriormente ao cálculo da 1ª Etapa, a CONCESSIONÁRIA deverá identificar a diferença entre o (i) IMPACTO DUF e (ii) os valores previstos na tabela abaixo:

Descontos tarifários - DUF - Todos os veículos elegíveis (MM R\$ ano) – data base março de 2022

Ano	Estimativa Impacto DUF
1	14,507
2	15,542
3	17,871
4	19,441
5	20,833
6	22,288
7	24,190
8	25,830
9	27,616
10	29,508
11	31,509
12	33,628
13	35,492
14	37,451
15	39,341
16	41,067
17	41,839
18	42,878
19	43,851
20	44,818
21	45,774
22	46,717

Ano	Estimativa Impacto DUF
23	47,645
24	48,557
25	49,450
26	50,326
27	51,183
28	52,023
29	52,846
30	53,655

Total R\$ 1.107,677

Nota: os valores constantes da tabela acima serão reajustados na mesma forma e regramento aplicável ao reajuste da tarifa.

O resultado do procedimento acima será objeto de compensação no âmbito das REVISÕES ORDINÁRIAS (COMPENSAÇÃO DUF).

Caso o IMPACTO DUF seja superior aos valores previstos na tabela acima, a ARTESP deverá enviar a NOTIFICAÇÃO DUF ao BANCO DEPOSITÁRIO para que haja transferência dos valores da CONTA DUF para CONTA DE LIVRE MOVIMENTAÇÃO da CONCESSIONÁRIA, nos termos do APÊNDICE D.

Caso o IMPACTO DUF seja inferior aos valores indicados na tabela, haverá desequilíbrio em favor do PODER CONCEDENTE, a ser processado em conjunto com os demais pleitos no âmbito da REVISÃO ORDINÁRIA.

4.11.2 Isenções

Terão trânsito livre e ficam, portanto, isentos do pagamento de TARIFA DE PEDÁGIO os veículos:

- i. de propriedade da Secretaria de Logística e Transportes, e da ARTESP;
- ii. de uso do Comando de Policiamento Rodoviário da Polícia Militar do Estado de São Paulo;
- iii. de atendimento público de emergência, tais como, do corpo de bombeiros e ambulâncias, quando em serviço;
- iv. das forças militares, quando em instrução ou manobra; e
- v. 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.

Caberá à CONCESSIONÁRIA tomar as medidas necessárias para a implementação das isenções no âmbito do SISTEMA AUTOMÁTICO LIVRE.

4.11.3 Privilégios Tarifários Específicos

É vedado à ARTESP ou ao PODER CONCEDENTE 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 DE PEDÁGIO será expressa em reais e centavos, sendo arredondada mediante a aplicação do seguinte critério:

- i. quando o algarismo na casa dos centavos for menor ou igual a 5 (cinco), substituir-se-á por 0 (zero); e
- ii. 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 do SISTEMA AUTOMÁTICO LIVRE, deverão ser desconsideradas as casas além dos centavos e, em seguida, não deve ser efetuado nenhum arredondamento.

6. CONTROLE E OPERAÇÃO DAS PRAÇAS DE 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:

- i. Manter placas informativas com valores atualizados das TARIFAS e das pistas de rolamento com cobrança automática, realizando a sinalização nos termos da regulamentação aplicável;
- ii. Sinalizar as pistas;
- iii. Controlar a abertura e o fechamento de pistas e cabines;
- iv. Fiscalizar a arrecadação;
- v. Garantir a segurança da circulação de valores e sua transferência para a sede da CONCESSIONÁRIA, ou banco;
- vi. Elaborar mapas estatísticos de tráfego e receita;
- vii. Registrar as ocorrências principais e mais significativas;
- viii. Controlar e manter vigilância sobre os equipamentos, adotando os meios e recursos que considere apropriados para tal;
- ix. Controlar a arrecadação e o recolhimento de numerário por cabine, por turno de trabalho e por agente arrecadador;
- x. Prestar atendimento ao USUÁRIO;
- xi. Garantir o cumprimento das NORMAS OPERACIONAIS aprovadas pela ARTESP;

- xii. 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:
 - a. Informação física do registro da passagem do veículo quando da ocorrência do sensor de pista;
 - b. Informação do registro das imagens das câmeras instaladas nas praças de pedágio e informação do registro físico de tráfego;
 - c. Registro financeiro de arrecadação correspondente gerado pelo operador da cabine de pedágio.
- xiii. permitir a integração das informações com o CCI da ARTESP, conforme os termos estabelecidos no EDITAL e nos ANEXOS.

6.2. Normas Operacionais

A CONCESSIONÁRIA deverá, no âmbito do PROGRAMA INTENSIVO INICIAL, 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.