

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 ROTA SOROCABANA

ÍNDICE

1. APRESENTAÇÃO	3
2. SISTEMA OPERACIONAL DE ARRECADAÇÃO NAS PRAÇAS DE PEDÁGIO	5
3. SISTEMA DE PEDÁGIO	5
3.1. Modelo de Pedagiamento	5
3.2. Início de Operação Comercial das Praças de Pedágio	5
3.3. Alterações Futuras	6
4. CRITÉRIOS PARA DEFINIÇÃO DE TARIFA E ATUALIZAÇÃO MONETÁRIA DO CONTRATO	6
4.1. Modelo de Pedagiamento	6
4.2. Tarifa Quilométrica de Pedágio	7
4.3. Requalificação Tarifária	7
4.4. Trecho de Cobertura de Pedágio das PRAÇAS DE PEDÁGIO	8
4.5. Tarifa de Pedágio	11
4.6. Classificação dos Veículos	11
4.7. Cálculo da Tarifa de Pedágio	12
4.8. Validade e Atualização Tarifária	12
4.8.1. Preservação das TARIFAS e atualização monetária do CONTRATO	12
4.9. Incidência de Coeficiente de Desempenho dos Serviços Prestados	13
5. CRITÉRIO DE ARREDONDAMENTO	16
6. CONTROLE E OPERAÇÃO DAS PRAÇAS DE PEDÁGIO	17
6.1. Responsabilidades da Concessionária	17
6.2. Normas Operacionais	18

1. APRESENTAÇÃO

- 1.1. O presente ANEXO tem por objetivo definir as condições e as normas que deverão reger a ESTRUTURA TARIFÁRIA pertinente à CONCESSÃO.
- 1.2. O modelo de cobrança prevê instalação de 23 (vinte e três) PÓRTICOS, nas localizações dispostas no item 1.3. A partir da assinatura do TERMO DE TRANSFERÊNCIA INICIAL, a CONCESSIONÁRIA passará a operar 5 (cinco) PRAÇAS DE PEDÁGIO existentes no SISTEMA REMANESCENTE até que seja implantado o SISTEMA AUTOMÁTICO LIVRE, conforme disposto no ANEXO 20, quais sejam:

Código	Praça de Pedágio Existente	Rodovia	Cobrança	Sentido de Cobrança	Localização
P02	Itu	SP-280	Unidirecional	Leste	Km 72,805
P03	Sorocaba	SP-075	Unidirecional	Sul	Km 13,325
P06	São Roque	SP-270	Unidirecional	Oeste	Km 47,555
P09	Aluminio	SP-270	Unidirecional	Leste	Km 79,145
P12	Araçoiaba	SP-270	Bidirecional	Bidirecional	Km 111,890

- 1.1. Conforme o estabelecido no ANEXO 20, a CONCESSIONÁRIA será responsável por implantar o SISTEMA AUTOMÁTICO LIVRE em todo o SISTEMA RODOVIÁRIO nos termos e prazos ali delimitados, considerando os pórticos nas seguintes localizações:

Código	Rodovia	km início
P01	SP 280	57,56
P02	SP 280	73,74
P03	SP 075	13,56
P04	SPI 091/270	2,71
P05	SP 075	3,52

Código	Rodovia	km início
P06	SP 270	47,47
P07	SP 270	58,27
P08	SP 270	73,31
P09	SP 270	80,12
P10	SP 270	95,23
P11	SP 270	100
P12	SP 270	111,72
P13	SP 079	109,96
P14	SP 079	138
P15	SP 079	205,52
P16	SP 264	110,01
P17	SP 264	131,84
P18	SP 250	119,93
P19	SP 250	162,56
P20	SP 250	192
P21	SP 139	127,25
P22	SP 250	53,9
P23	SP 250	92

- 1.2. Conforme o estabelecido no ANEXO 20, a CONCESSIONÁRIA será responsável por implantar o SISTEMA AUTOMÁTICO LIVRE em todo o SISTEMA RODOVIÁRIO nos termos e prazos ali delimitados.
- 1.3. Até que o SISTEMA AUTOMÁTICO LIVRE seja implantado, as diretrizes em relação à operação das PRAÇAS DE PEDÁGIO devem observar o disposto neste ANEXO.

1.4. As diretrizes relacionadas à implantação do SISTEMA AUTOMÁTICO LIVRE, como prazos de implantação, processo de CONVERSÃO, pagamento da TARIFA DE PEDÁGIO estão previstas no ANEXO 20.

1.5. 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 ARRECAÇÃO NAS PRAÇAS DE PEDÁGIO

2.1. 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

3.1. Modelo de Pedagiamento

3.1.1. 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 20.

3.1.2. O USUÁRIO pagará uma TARIFA DE PEDÁGIO, conforme regramento deste ANEXO.

3.1.3. A cobrança será realizada nas PRAÇAS DE PEDÁGIO e/ou nos PÓRTICOS que compõem o SISTEMA AUTOMÁTICO LIVRE, nos termos do ANEXO 20.

3.1.4. 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, independentemente de sua cobrança em PRAÇA DE PEDÁGIO ou PÓRTICO.

3.2. Início de Operação Comercial das Praças de Pedágio

3.2.1. O início da operação da(s) PRAÇA(S) DE PEDÁGIO estará autorizado a partir da assinatura do TERMO DE TRANSFERÊNCIA INICIAL.

3.2.2. A CONCESSIONÁRIA deverá transferir integralmente os valores arrecadados por meio da cobrança de TARIFA DE PEDÁGIO,

seja nas PRAÇAS DE PEDÁGIO, seja nos PÓRTICOS, à CONTA CENTRALIZADORA, nos termos do APÊNDICE D.

3.2.3.A CONCESSIONÁRIA concorda que, caso venha a receber diretamente quaisquer valores provenientes da arrecadação da TARIFA DE PEDÁGIO nas PRAÇAS DE PEDÁGIO e/ou nos PÓRTICOS, deverá providenciar o depósito da totalidade dos valores recebidos na CONTA CENTRALIZADORA no prazo de 2 (dois) dias úteis contados do recebimento, sendo vedada a realização de compensação quanto a quaisquer créditos que possa ter em face do PODER CONCEDENTE ou da ARTESP.

3.3. Alterações Futuras

3.3.1.Após a implantação do SISTEMA AUTOMÁTICO LIVRE, a CONCESSIONÁRIA poderá propor o redimensionamento dos TCP e reposicionamento dos PÓRTICOS, conforme regramento do ANEXO 20.

3.3.2.Também poderá ser proposto plano de TARIFAS DE PEDÁGIO variáveis ou dinâmicas, sujeito a prévia aprovação da ARTESP e, conforme o caso, do PODER CONCEDENTE, 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.

3.3.3.Os termos dos eventuais planos de TARIFAS DE PEDÁGIO variáveis ou dinâmicas, sejam eles de ordem operacional, de investimentos, econômico-financeira, entre outros, serão acordados entre as PARTES, inclusive quanto a eventual reconhecimento de desequilíbrio econômico-financeiro.

3.3.4.O plano de tarifas variáveis ou dinâmicas 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.

3.3.5.A avaliação de eventual pleito de reequilíbrio econômico-financeiro decorrente de planos de tarifas variáveis ou dinâmicas levará em conta o volume de veículos por eixos equivalentes e o valor da TARIFA DE PEDÁGIO fixada para CATEGORIA 1.

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

4.1. Modelo de Pedagiamento

4.1.1.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 e no ANEXO 20, sem prejuízo

do disposto no item 3 acima.

4.2. Tarifa Quilométrica de Pedágio

4.2.1. As TARIFAS DE PEDÁGIO são definidas tendo como referência uma TARIFA QUILOMÉTRICA base definida para o mês de [data base] cujos valores foram considerados na elaboração do estudo de viabilidade econômico-financeira e têm como valor de referência o equivalente a R\$ 0,1432/km, bidirecional, para pista simples.

4.2.2. A cobrança pelo AVI deverá considerar um desconto mínimo de 5% (cinco por cento) em relação ao valor acima indicado, sem prejuízo da aplicação adicional do DUF.

4.2.3. O USUÁRIO do SISTEMA AUTOMÁTICO LIVRE que não optar pelo AVI e realizar o pagamento via PLATAFORMA, nos termos do ANEXO 20, não terá direito ao desconto mínimo de 5% (cinco por cento) disposto acima.

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

4.3. Requalificação Tarifária

4.3.1. A Requalificação Tarifária ocorrerá:

4.3.1.1. Após a finalização das obras duplicação, cenário em que a CONCESSIONÁRIA, passará a contabilizar a TARIFA QUILOMÉTRICA com um incremento de 40% para o trecho em que tiverem sido concluídas as obras de duplicação; e/ou

4.3.1.2. Após a finalização da implantação de faixas adicionais, momento em que a CONCESSIONÁRIA passará a contabilizar a TARIFA QUILOMÉTRICA com um incremento de 10%;

4.3.1.3. Consideram-se concluídos os investimentos previstos nos itens do ANEXO 21, individualmente

4.3.2. A Requalificação Tarifária, em qualquer de suas modalidades, 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 H, a conclusão das duplicações e das faixas adicionais no âmbito dos investimentos em Ampliações, conforme ANEXO 21, bem como as condições de segurança da via para o tráfego seguro dos USUÁRIOS.

4.3.3. 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 ou as faixas adicionais, que sejam essenciais à entrada em operação em segurança, ainda que a integralidade dos investimentos exigíveis para a Requalificação Tarifária não tenha sido concluída.

4.3.3.1. A constatação pela ARTESP de “não conformidades” que não representem risco à liberação segura ao tráfego da via não impedirá a Requalificação Tarifária.

4.3.3.2. Na hipótese do item 4.3.3.1, acima, a CONCESSIONÁRIA deverá providenciar as devidas correções em até 30 (trinta) dias após a liberação segura ao tráfego, prorrogáveis a critério da ARTESP, sob pena de aplicação das penalidades dispostas no ANEXO 11.

4.3.4. Não obstante o disposto acima, em qualquer caso, caso haja autorização da ARTESP para liberação do tráfego nas vias duplicadas ou nas faixas adicionais, a Requalificação Tarifária será aplicável.

4.4. Trecho de Cobertura de Pedágio

4.4.1. O TRECHO DE COBERTURA DE PEDÁGIO das PRAÇAS DE PEDÁGIO serão divididos da seguinte forma:

Praça de Pedágio existente	Localização	Km início	Km fim	TCP Inicial		TCP Final	
				Simplex	Dupla	Simplex	Dupla
Itu	SP 280	54,14	79,74		25,6		25,6
São Roque	SP 270	46,520	64,01		17,49		17,49
Aluminio	SP 270	64,01	96,11		32,1		32,1
Araçoiaba	SP 270	96,11	115,490		19,380		19,380
Sorocaba	SP 075	0	15,695		15,695		15,695

4.4.2. A partir da implantação integral do SISTEMA AUTOMÁTICO LIVRE, nos temos do ANEXO 20, os Trechos de Cobertura de Pedágio serão divididos da seguinte forma:

Código	Rodovia	km início	km fim	Extensão	Início da Operação do Pórtico			Fim da Concessão				
					Pista Simples	Implantação de Faixa Adicional em Pista Simples	Pista Dupla	Implantação de Faixa Adicional em Pista Dupla	Pista Simples	Implantação de Faixa Adicional em Pista Simples	Pista Dupla	Implantação de Faixa Adicional em Pista Dupla
P01	SP 280	54,14	66,57	12,43			12,43				12,43	
P02	SP 280	66,57	79,74	13,17			13,17				13,17	
P03	SP 075	6,36	15,695	9,335			9,335					9,335
P04	SPI 091/270	0	6,165	6,165			6,165				6,165	
P05	SP 075	0	6,36	6,36			6,36				6,36	
P06	SP 270	46,52	55,73	9,21			9,21				9,21	
P07	SP 270	55,73	63,2	7,47			7,47				7,47	
P08	SP 270	63,2	74,5	11,3			11,3				11,3	
P09	SP 270	74,5	91,7	17,2			17,2				17,2	
P10	SP 270	91,7	98,9	7,2			7,2					7,2
P11	SP 270	98,9	103	4,1			4,1					4,1
P12	SP 270	103	115,49	12,49			12,49				8,61	3,88
P13	SP 079 e SPI 103/079	97,65 0	121,77 2,495	26,615	26,615						26,615	
P14	SP 079	121,77	153	31,23	31,23				31,23			
P15	SP 079	153	213,565	60,565	60,565				32,825	27,74		
P16	SP 264	102,05	123,22	21,17	3,91		17,26				21,17	
P17	SP 264	123,22	143,525	20,305	20,305				20,305			

Código	Rodovia	km início	km fim	Extensão	Início da Operação do Pórtico			Fim da Concessão				
					Pista Simples	Implantação de Faixa Adicional em Pista Simples	Pista Dupla	Implantação de Faixa Adicional em Pista Dupla	Pista Simples	Implantação de Faixa Adicional em Pista Simples	Pista Dupla	Implantação de Faixa Adicional em Pista Dupla
P18	SP 250	102,28	141,6	39,32	39,32				39,32			
P19	SP 250	141,6	176,37	34,77	34,77				34,77			
P20	SP 250	176,37	192,03	15,66	15,66				15,66			
P21	SP 139	100,46	120,07	19,61	19,61				19,61			
P22	SP 250	45	69,35	24,35	24,35						24,35	
P23	SP 250	69,35	101,18	31,83	31,83						31,83	

Observações:

- i. Os TRECHOS DE COBERTURA DE PEDÁGIO serão recalculados após a implantação do SISTEMA AUTOMÁTICO LIVRE, nos termos do ANEXO 20, de acordo com a tabela acima.
- ii. Os ACESSOS não são considerados na composição dos TRECHOS DE COBERTURA DE PEDÁGIO.
- iii. O PÓRTICO P15 deve observar o seguinte acréscimo de TCP, após a implementação dos investimentos previstos no item [] do ANEXO 21. O trecho da SP-079 em Juquiá entre os km 210,946 ao km 213,565 não comporá mais o SISTEMA RODOVIÁRIO após a implantação dos referidos investimentos.

Pórtico	Rodovia	Município	km i	km f	Extensão contorno	Extensão original	Diferença entre extensões
P15	SP-079	Juquiá	0,000	3,200	3,200	2,619	+0,581

- iv. Os PÓRTICOS poderão ser reposicionados em um intervalo de até 200 (duzentos) metros a partir da localização indicada no item 1.2 (no sentido crescente ou decrescente) sem a necessidade de aprovação da ARTESP, desde que não prejudique a segurança viária.
- v. A CONCESSIONÁRIA poderá propor alteração dos TCPs e o reposicionamento dos PÓRTICOS fora do intervalo previsto acima, conforme prévia e expressa aprovação do PODER CONCEDENTE, 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. Os termos dos eventuais reposicionamentos, sejam eles de ordem operacional, de investimentos, econômico-financeira, entre outros, serão acordados entre as PARTES, inclusive quanto a eventual reconhecimento de desequilíbrio econômico-financeiro.

4.5. Tarifa de Pedágio

4.5.1.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 3.1.4 e as TARIFAS QUILOMÉTRICAS conforme item 4.2.

4.6. Classificação dos Veículos

4.6.1.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

CATEGORIA	TIPO	Nº EIXOS	RODAGEM	MULTIPLICADOR
9	MOTOCICLETA, MOTONETA E BICICLETA A MOTOR - ISENTO	-	-	0
-	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.
- O cálculo da TARIFA DE PEDÁGIO para veículos com mais de 6 (seis) eixos deverá considerar como multiplicador o número de eixos.

4.7. Cálculo da Tarifa de Pedágio

4.7.1.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 DE PEDÁGIO a ser cobrada de cada categoria:

FÓRMULA 1:

$$TP_t = (TQ_t \times TCP_{s,t} + 1,1 \times TQ_t \times TCP_{sFA,t} + 1,4 \times TQ_t \times TCP_{d,t} + 1,54 \times TQ_t \times TCP_{dFA,t}) \times \text{Multiplicador}$$

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 4.8.

$TCP_{s,t}$ é o TRECHO DE COBERTURA DE PEDÁGIO em pista simples no ano “t,” conforme o item 4.4.

$TCP_{sFA,t}$ é o TRECHO DE COBERTURA DE PEDÁGIO em pista simples com intervenção de faixa adicional no ano “t,” conforme o item 4.4.

$TCP_{d,t}$ é o TRECHO DE COBERTURA DE PEDÁGIO em pista dupla no ano “t,” conforme o item 4.4.

$TCP_{dFA,t}$ é o TRECHO DE COBERTURA DE PEDÁGIO em pista dupla com intervenção de faixa adicional no ano “t,” conforme o item 4.4.

Multiplicador é o valor estipulado para cada categoria no item 4.6

4.8. Validade e Atualização Tarifária

4.8.1. 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.

4.8.1.2. Os valores das TARIFAS QUILOMÉTRICAS 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:

$$TQ_0 = TQ_{[data-base]} \times \frac{IPCA_0}{IPCA_{[data-base]}}$$

Onde,

TQ_0 é a TARIFA QUILOMÉTRICA no primeiro ano contratual.

$TQ_{[data-base]}$ é a TARIFA QUILOMÉTRICA base em [data-base], conforme disposto no item 4.2.

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

$IPCA_{[data-base]}$ é o número índice¹ do IPCA referente a [data-base].

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:

$$TQ_t = TQ_{[data-base]} \times \frac{IPCA_t}{IPCA_{[data-base]}}$$

Onde,

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

$TQ_{[data-base]}$ é a tarifa quilométrica base em [data-base], conforme disposto no item 4.2.

$IPCA_t$ é o número índice¹ do IPCA do segundo mês anterior à data de reajuste no ano contratual “t”.

$IPCA_{[data-base]}$ é o número índice² do IPCA referente a [data-base].

4.9. Incidência de Coeficiente de Desempenho dos Serviços Prestados

4.9.1.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.

4.9.2.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.

FÓRMULA 4:

¹ Dezembro de 93 = 100

² Dezembro de 93 = 100

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

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 4.4.

Multiplicador é o valor estipulado para cada categoria, conforme disposto no item 4.6.

4.9.3. 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.

4.9.4. 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.

4.9.5. 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.

4.10. Saldo em Favor da Concessão

4.10.1. 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 4.7.

RTD é a RECEITA TARIFÁRIA DEVIDA, conforme disposto no item 4.9.

4.10.2. 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.

4.10.3. 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.

4.11. Aprovação das Tarifas

4.11.1. 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.

4.11.2. 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.

4.12. Alteração do Índice de Atualização Monetária Contratual

4.12.1. 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.

4.13. Isenções, privilégios tarifários, promoções e descontos

4.13.1. Desconto de Usuário Frequente

4.13.2. Os USUÁRIOS que optarem pelo Sistema de Cobrança Eletrônica (AVI) e trafegarem em veículos da Categoria 1,7 e 8 no SISTEMA RODOVIÁRIO terão direito ao DESCONTO DO USUÁRIO FREQUENTE, de acordo com a quantidade de passagens realizadas no mesmo PÓRTICO ou PRAÇA DE PEDÁGIO, no mesmo sentido de fluxo e dentro de um mesmo mês calendário.

4.13.3. O DESCONTO DO USUÁRIO FREQUENTE incidirá sobre a TARIFA DE PEDÁGIO de cada PÓRTICO ou PRAÇA DE PEDÁGIO da seguinte forma:

- (i) A partir da [.]ª passagem no mesmo PÓRTICO ou PRAÇA DE PEDÁGIO, no mesmo sentido de fluxo e dentro de um mesmo mês calendário será aplicado um desconto de [.]% ([.] por cento).
- (ii) A partir da [.]ª passagem no mesmo PÓRTICO ou PRAÇA DE PEDÁGIO, no mesmo sentido de fluxo e dentro de um mesmo mês calendário será aplicado um desconto de [.]% ([.] por cento).

4.13.4. O DESCONTO DO USUÁRIO FREQUENTE será aplicável a todos os PÓRTICOS ou PRAÇA DE PEDÁGIO até o fim da vigência do CONTRATO.

4.13.5. O USUÁRIO do SISTEMA AUTOMÁTICO LIVRE que não optar pela utilização do AVI e

realizar o pagamento via PLATAFORMA, nos termos do ANEXO 20, não terá direito ao benefício do DUF.

4.13.6. A COMPENSAÇÃO DUF será paga nos termos do APÊNDICE D.

4.14. Isenções

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

- i. de propriedade do PODER CONCEDENTE 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;
- v. que se enquadrem na categoria de motocicleta, motoneta e bicicleta a motor; e
- vi. 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.

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

4.15. Privilégios Tarifários Específicos

4.15.1. 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.

4.16. Promoções e Descontos

4.16.1. 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

5.1. 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.

5.2. 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

6.1. 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

- 6.1.1.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.