

ANEXO 7 – SISTEMA TARIFÁRIO

Sumário

| | |
|---|-----------|
| Capítulo I – Princípios norteadores da política tarifária..... | 3 |
| Capítulo II – Do sistema de cobrança de pedágio sem barreiras físicas (<i>Free Flow</i>) | 3 |
| Capítulo III – Das categorias de usuários | 4 |
| Capítulo IV – Da Tarifa de Pedágio | 6 |
| Seção I – Do valor da Tarifa de Pedágio..... | 6 |
| Seção II – Das condições de pagamento da Tarifa de Pedágio..... | 10 |
| Seção III – Das isenções..... | 11 |
| Seção IV – Do arredondamento da Tarifa de Pedágio..... | 12 |
| Capítulo V - Reajuste..... | 12 |
| Capítulo VI – Controle e operação do pedágio..... | 15 |

Capítulo I – Princípios norteadores da política tarifária.

1.1. A Política Tarifária aplicável ao Sistema Rodoviário observará os seguintes princípios:

- (i) Modicidade Tarifária;
- (ii) Compatibilidade da tarifa com as vantagens econômicas e o conforto de viagem, transferidos aos usuários;
- (iii) Admissão de tarifas diferenciadas em função das características técnicas e dos custos específicos provenientes do atendimento aos distintos segmentos de usuários;
- (iv) Benefícios tarifários somente poderão ser atribuídos a uma classe ou coletividade de usuários dos serviços, vedado o benefício singular.

1.2. Observados os princípios norteadores, a tarifa de pedágio será fixada, reajustada e revisada segundo os critérios, as condições e os prazos previstos no EDITAL, no CONTRATO e, em especial, no presente ANEXO, observada a permanente manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO.

Capítulo II – Do sistema de cobrança de pedágio sem barreiras físicas (*Free Flow*)

2.1. A cobrança da tarifa de pedágio dos USUÁRIOS que utilizam o Sistema Rodoviário será realizada por meio da implantação de sistema de cobrança de pedágio sem barreiras físicas, proporcionando a transferência dos seguintes benefícios aos usuários do Sistema Rodoviário:

- (i) Maior modicidade tarifária, na medida em que, no sistema de cobrança de pedágio sem barreiras físicas, os principais investimentos estão ligados à aquisição e montagem dos equipamentos que compõem os pórticos, ou seja, neste modelo de pedagiamento requer-se menos investimentos em infraestrutura (desnecessidade de construção de áreas e pistas adicionais para a cobrança dos usuários “infraestrutura de garrafão”, entre outros) e menor custo de operação, em comparação com os investimentos e custos operacionais suportados em rodovias com praças de pedágio com barreiras físicas;

- (ii) Maior conforto e praticidade ao usuário, uma vez que o sistema de cobrança de pedágio sem barreiras físicas, por não interferir na fluidez da via, reduz o tempo de deslocamento dos USUÁRIOS em comparação com rodovias com barreiras físicas;
- (iii) Maior equidade e proporcionalidade da tarifa, uma vez que, com a implantação de sistema de cobrança de pedágio via pórticos e identificação eletrônica, é possível cobrar quilometricamente, conforme trecho percorrido pelo USUÁRIO.

2.2. O sistema de cobrança de pedágio sem barreiras físicas apresenta as seguintes características básicas:

- (i) Ausência de praças físicas de pedágio (cabines e cancelas), sendo utilizados pórticos (portais) equipados com equipamentos de identificação, classificação e fiscalização dos veículos (Pistas de Cobrança Automática).
- (ii) Não há necessidade de parada do veículo por parte do usuário para fins de pagamento da tarifa de pedágio, sendo a transação reconhecida com o veículo em movimento e o pagamento da tarifa de pedágio realizada por meio de canais eletrônicos pelo usuário.

2.3. O sistema de cobrança de pedágio sem barreiras físicas será implantado pela CONCESSIONÁRIA nos prazos e condições detalhadas no PER.

Capítulo III – Das categorias de usuários

3.1. Os USUÁRIOS do Sistema Rodoviário serão classificados de acordo com a quantidade de eixos dos veículos dos USUÁRIOS e do método de pagamento utilizado, assegurando a transferência das vantagens econômicas e o conforto de viagem a cada categoria de USUÁRIOS.

3.1.1. Em relação aos eixos dos veículos, os USUÁRIOS serão divididos nas seguintes categorias:

| Categoria | Classe de Veículos | Nº de Eixos | Rodagem | Multiplicador da Tarifa |
|------------------|---|--------------------|----------------|--------------------------------|
| 1 | AUTOMÓVEL, CAMINHONETA, TRICICLO E FURGÃO | 2 | Simple | 1,0 |
| 2 | CAMINHÃO LEVE, MICRO ÔNIBUS, ÔNIBUS, CAMINHÃO TRATOR E FURGÃO | 2 | Dupla | 2,0 |
| 3 | CAMINHÃO TRATOR, CAMINHÃO TRATOR COM SEMI REBOQUE E ÔNIBUS | 3 | Dupla | 3,0 |
| 4 | CAMINHÃO COM REBOQUE, CAMINHÃO TRATOR COM SEMI REBOQUE | 4 | Dupla | 4,0 |
| 5 | CAMINHÃO COM REBOQUE, CAMINHÃO TRATOR COM SEMI REBOQUE | 5 | Simple | 5,0 |
| 6 | CAMINHÃO COM REBOQUE, CAMINHÃO TRATOR COM SEMI REBOQUE | 6 | Dupla | 6,0 |
| 7 | AUTOMÓVEL OU CAMINHONETE COM SEMI REBOQUE | 3 | Simple | 1,5 |
| 8 | AUTOMÓVEL OU CAMINHONETE COM REBOQUE | 4 | Simple | 2,0 |
| 9 | MOTOCICLETA, MOTONETA E BICICLETA A MOTOR | 2 | Simple | 0,5 |
| 10 | VEÍCULOS OFICIAIS DO ESTADO DE MINAS GERAIS, FORÇAS ARMADAS E POLÍCIA MILITAR – ISENTOS | - | - | 0,0 |

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 pista de cobrança automática, 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.

III. Para os veículos comerciais com mais de 6 (seis) eixos, será adotado o Multiplicador de Tarifa equivalente à categoria 6, acrescido do resultado da multiplicação entre: (i) o Multiplicador de Tarifa correspondente à Categoria 1 e (ii) o número de eixos do veículo que excederem a 6 (seis) eixos.

3.1.2. Em relação aos métodos de pagamento, os USUÁRIOS serão divididos em diferentes categorias, tendo por objetivo transferir as vantagens econômicas

vinculadas à cada modalidade de pagamento, por meio de descontos tarifários abaixo identificados:

| Categoria | Método de pagamento | Desconto (Deflator da Tarifa) |
|------------------|----------------------------|--------------------------------------|
| A | BOLETO BANCÁRIO | 0,0 |
| B | CARTÃO DE CRÉDITO / DÉBITO | 0,0 |
| C | TAG | -0,08 |

3.1.2.1. As condições de pagamento da tarifa de pedágio são definidas no capítulo IV, seção II do presente ANEXO.

Capítulo IV – Da Tarifa de Pedágio

Seção I – Do valor da Tarifa de Pedágio

4.1. As tarifas de cada pista de cobrança automática são definidas tendo como referência uma TARIFA QUILOMÉTRICA de R\$ 0,35 / km, na data base de junho de 2021, bidirecional para cada pista eletrônica, equivalente a categoria 1-A de usuários.

| TABELA DE CATEGORIA DE USUÁRIO | | | | | |
|---------------------------------------|---|--------------------|----------------|----------------------------|--------------------------------|
| Categoria | Classe de Veículos | Nº de Eixos | Rodagem | Método de pagamento | Multiplicador da Tarifa |
| 1-A | AUTOMÓVEL, CAMINHONETA, TRICICLO E FURGÃO | 2 | Simples | Outros | 1,0 |
| 1-B | AUTOMÓVEL, CAMINHONETA, TRICICLO E FURGÃO | 2 | Simples | TAG | 0,92 |
| 2-A | CAMINHÃO LEVE, MICRO ÔNIBUS, ÔNIBUS, CAMINHÃO TRATOR E FURGÃO | 2 | Dupla | Outros | 2,0 |
| 2-B | CAMINHÃO LEVE, MICRO ÔNIBUS, ÔNIBUS, CAMINHÃO TRATOR E FURGÃO | 2 | Dupla | TAG | 1,84 |
| 3-A | CAMINHÃO TRATOR, CAMINHÃO TRATOR COM SEMI REBOQUE E ÔNIBUS | 3 | Dupla | Outros | 3,0 |
| 3-B | CAMINHÃO TRATOR, CAMINHÃO TRATOR COM SEMI REBOQUE E ÔNIBUS | 3 | Dupla | TAG | 2,76 |
| 4-A | CAMINHÃO COM REBOQUE, CAMINHÃO TRATOR COM SEMI REBOQUE | 4 | Dupla | Outros | 4,0 |
| 4-B | CAMINHÃO COM REBOQUE, CAMINHÃO TRATOR COM SEMI REBOQUE | 4 | Dupla | TAG | 3,68 |
| 5-A | CAMINHÃO COM REBOQUE, CAMINHÃO TRATOR COM SEMI REBOQUE | 5 | Simples | Outros | 5,0 |

| TABELA DE CATEGORIA DE USUÁRIO | | | | | |
|--------------------------------|---|-------------|---------|---------------------|-------------------------|
| Categoria | Classe de Veículos | Nº de Eixos | Rodagem | Método de pagamento | Multiplicador da Tarifa |
| 5-B | CAMINHÃO COM REBOQUE, CAMINHÃO TRATOR COM SEMI REBOQUE | 5 | Simple | TAG | 4,6 |
| 6-A | CAMINHÃO COM REBOQUE, CAMINHÃO TRATOR COM SEMI REBOQUE | 6 | Dupla | Outros | 6,0 |
| 6-B | CAMINHÃO COM REBOQUE, CAMINHÃO TRATOR COM SEMI REBOQUE | 6 | Dupla | TAG | 5,52 |
| 7-A | AUTOMÓVEL OU CAMINHONETE COM SEMI REBOQUE | 3 | Simple | Outros | 1,5 |
| 7-B | AUTOMÓVEL OU CAMINHONETE COM SEMI REBOQUE | 3 | Simple | TAG | 1,38 |
| 8-A | AUTOMÓVEL OU CAMINHONETE COM REBOQUE | 4 | Simple | Outros | 2,0 |
| 8-B | AUTOMÓVEL OU CAMINHONETE COM REBOQUE | 4 | Simple | TAG | 1,84 |
| 9-A | MOTOCICLETA, MOTONETA E BICICLETA A MOTOR | 2 | Simple | Outros | 0,5 |
| 9-B | MOTOCICLETA, MOTONETA E BICICLETA A MOTOR | 2 | Simple | TAG | 0,46 |
| 10 | VEÍCULOS OFICIAIS DO ESTADO DE MINAS GERAIS, FORÇAS ARMADAS E POLÍCIA MILITAR – ISENTOS | - | - | - | 0,0 |

4.2. A Tarifa de Pedágio cobrada de cada usuário, em cada pista de cobrança automática, será obtida por meio do cálculo exposto na Fórmula 1 a seguir:

Fórmula 1

$$TP_t = TQ_t \times TRU \times Multiplicador$$

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 4.1, supra, e atualizada conforme previsto no item 5, abaixo.

TRU = é o Trecho Rodado pelo Usuário utilizando a infraestrutura rodoviária em quilômetros.

$Multiplicador$ = é o valor estipulado para cada categoria de usuário identificado no item 4.1. acima.

4.2.1. A tarifa de pedágio também será objeto da incidência de desconto obrigatório (Desconto para Usuários Frequentes) para os usuários que possuírem método de pagamento por TAG, de acordo com a quantidade de viagens por ele realizadas nos mesmos: (i) pista de cobrança automática, (ii) sentido de fluxo e (iii) mês calendário, de acordo com as seguintes condições:

4.2.1.1. A Fórmula 2 a seguir demonstra o cálculo da tarifa a ser cobrada de um usuário frequente de acordo com a quantidade de viagens por ele realizadas nos mesmos (i) pistas de cobrança automática, (ii) sentido de fluxo e (iii) mês calendário.

Fórmula 2

$$TP_v = TP_t \times (1 - PDU)_{v-1}$$

Sendo que: $0 \leq PDU < 1$ e $v \leq 30$

Onde,

TP_v = é a Tarifa de Pedágio cobrada do usuário frequente da v-ésima viagem no mês

TP_t = é a Tarifa de Pedágio do ano t de determinada pista de cobrança automática, calculada conforme previsto no presente ANEXO (Fórmula 1)

PDU = é o Percentual de Desconto Unitário

4.2.1.2. Diante das condições abaixo dispostas, a Tarifa de Pedágio cobrada do usuário frequente será reduzida progressivamente até a 30ª (trigésima) viagem no mês, conforme percentual fixo de redução em relação à Tarifa de Pedágio cobrada na viagem anterior, ocasião em que será atingida a Tarifa de Pedágio mínima para determinada pista automática, calculada de acordo com a Fórmula 3.

4.2.1.3. A partir da 31ª (trigésima primeira) viagem no mês, a Tarifa de Pedágio mínima será cobrada em todas as viagens adicionais até o final do respectivo mês calendário.

Fórmula 3

$$TP_{min} = TP_t \times (1 - PDU)_{29}$$

Sendo que: $TP_1 \geq TP_v > TP_{min}$ para $1 \leq v \leq 30$

$$TP_v = TP_{min} \text{ para } v \geq 30$$

Onde,

TP_{min} = é a Tarifa de Pedágio mínima a ser cobrada dos usuários frequentes, a partir da 30ª (trigésima) passagem em determinada pista automática, em um mesmo mês calendário e sentido de fluxo

4.2.1.4. O Percentual de Desconto Unitário (PDU) será o mesmo para cada pista automática, variando pela frequência, conforme a tabela abaixo:

| Quantidade de Viagens | PDU |
|------------------------------|------------|
| 0 – 5 | 0% |
| 6 – 10 | 2% |
| 11 – 15 | 3% |
| 16 – 20 | 5% |
| 21 – 25 | 6% |
| 26 – 29 | 7% |
| ≥ 30 | 10% |

4.2.1.5. Os valores aplicáveis às Tarifas de Pedágio para o Desconto de Usuário Frequente serão ajustados sempre que as Tarifas de Pedágio sofrerem modificação, isto é, por ocasião das revisões ordinárias, extraordinárias e/ou reajustes, nos termos previstos no CONTRATO e no presente ANEXO.

4.2.1.6. Os valores resultantes da aplicação do Desconto para Usuários Frequentes não estão sujeitos às regras de arredondamento da Tarifa de Pedágio previstas no presente Anexo.

4.2.2. A tarifa de pedágio também será objeto da incidência de desconto obrigatório (Desconto para Usuários de Longa Distância) para os usuários que possuírem método de pagamento por TAG ou outras tecnologias implementadas pela concessionária e que utilizarem 100% da extensão do sistema rodoviário em um mesmo sentido, de acordo com as seguintes condições:

4.2.2.1. As viagens consideradas de longa distância não serão contabilizadas para o cálculo da quantidade de viagens para usuários frequentes e não poderá receber os descontos referentes à frequência.

4.2.2.2. Será aplicado o desconto de 12% (doze por cento) no valor da TP_t calculada na Fórmula 1 deste ANEXO.

Seção II – Das condições de pagamento da Tarifa de Pedágio

4.3. A tarifa de pedágio calculada na forma do capítulo IV, seção I, será paga pelo usuário por meio dos seguintes mecanismos:

- (i) Dispositivo Eletrônico de identificação (TAG) vinculado à uma Operadora de Serviços de Arrecadação / Administradora de Meios de Pagamento para Arrecadação de Pedágio.
- (ii) Boleto Bancário, emitido pelo usuário por meio de sítio eletrônico e App (aplicativo) disponibilizado pela CONCESSIONÁRIA, com acesso gratuito pelos USUÁRIOS.
- (iii) Cartão de crédito/débito, por meio de sítio eletrônico e App (aplicativo) disponibilizado pela CONCESSIONÁRIA, com acesso gratuito pelos USUÁRIOS.
- (iv) Outros meios de pagamento admitidos por lei, mediante consulta à CONCESSIONÁRIA.

4.3.1. Novos meios de pagamento poderão ser incluídos pela CONCESSIONÁRIA nos termos previstos no CONTRATO e no presente ANEXO, conforme aprovação prévia do ENTE REGULADOR

4.4. A tarifa de pedágio calculada na forma do capítulo IV, seção I, será paga pelo usuário em até 5 dias úteis contados do trânsito do USUÁRIO por qualquer trecho do SISTEMA RODOVIÁRIO.

4.5. Caso o pagamento não seja realizado pelo USUÁRIO no prazo indicado no item 4.4 acima, os débitos inadimplidos deverão ser pagos pelos USUÁRIOS corrigidos pela

aplicação da taxa em vigor para a mora do pagamento de tributos devidos à Fazenda Estadual.

Seção III – Das isenções

4.6. Terão trânsito livre no Sistema Rodoviário e ficam, portanto, isentos do pagamento de tarifa de pedágio, os seguintes veículos:

4.6.1. De propriedade do PODER CONCEDENTE, da SEINFRA e do ENTE REGULADOR;

4.6.2. De uso do Comando de Policiamento Rodoviário da Polícia Militar do Estado de Minas Gerais;

4.6.3. De atendimento público de emergência, tais como, do corpo de bombeiros e ambulâncias, quando em exercício;

4.6.4. De categoria oficial, integrantes dos Poderes Executivo, Legislativo, Judiciário e do Ministério Público e da Defensoria Pública, todos do Estado de Minas Gerais, devendo todos ser credenciados na SEINFRA.

4.7. Conforme previsão do artigo 35 da Lei Federal 9.074/95, a estipulação de novos benefícios tarifários pelo PODER CONCEDENTE e/ou pelo ENTE REGULADOR, fica condicionada à previsão, em lei, da origem dos recursos ou da simultânea revisão da estrutura tarifária da CONCESSIONÁRIA, de forma a preservar o equilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO.

4.7.1. A concessão de qualquer benefício tarifário somente poderá ser atribuída a uma classe ou coletividade de usuários dos serviços, vedado, sob qualquer pretexto, o benefício singular.

4.8. Conforme previsão do artigo 17 da Lei Federal 13.103/15, os veículos de transporte de cargas que circularem vazios não pagarão tarifa de pedágio sobre os eixos que mantiverem suspensos, não fazendo a CONCESSIONÁRIA jus ao direito de reequilíbrio econômico-financeiro em função da impossibilidade de cobrança da tarifa de pedágio de tais usuários ou em função da deficiência na identificação de tais usuários.

4.9. A CONCESSIONÁRIA, a seu exclusivo critério e por sua conta e risco, poderá conceder isenções e descontos tarifários, bem como realizar promoções tarifárias de caráter sazonal, sem que isso, todavia, possa gerar qualquer direito ao reequilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO.

Seção IV – Do arredondamento da Tarifa de Pedágio

4.10. A Tarifa de Pedágio a ser praticada na categoria 1 será arredondada para múltiplos de 10 (dez) centavos de real e será obtida mediante a aplicação do seguinte critério de arredondamento:

- (i) Quando a segunda casa decimal for menor do que cinco, arredonda-se a segunda casa decimal para zero e se mantém o valor da primeira; ou
- (ii) Quando a segunda casa decimal for igual ou superior a cinco, arredonda-se a segunda casa decimal para zero e se aumenta primeira para o valor imediatamente superior.

4.11. Os efeitos econômicos decorrentes do arredondamento serão considerados na aplicação anual do Mecanismo de Recomposição de Receitas, conforme previsto na Seção V do presente capítulo e no Anexo 8 do CONTRATO.

Capítulo V - Reajuste

5.1. A cobrança da Tarifa de Pedágio terá início após a conclusão das OBRAS DE IMPLANTAÇÃO do RODOANEL METROPOLITANO DE BELO HORIZONTE, nas condições detalhadas no CONTRATO, no PER e no presente ANEXO.

5.2. A TARIFA QUILOMÉTRICA será reajustada anualmente, tendo como referência a data base de junho de 2021, considerando:

- (i) A correção monetária decorrente da aplicação da variação do IPCA/IBGE.
- (ii) A aplicação do Mecanismo de Recomposição de Receitas previsto no Anexo 8 do CONTRATO, quando aplicável.

(iii) A aplicação dos INDICADORES DE DESEMPENHO previstos no Anexo 6 do CONTRATO.

(iv) A recomposição da equação econômico-financeira do CONTRATO, decorrente da conclusão de processos de REVISÕES ORDINÁRIAS e EXTRAORDINÁRIAS do CONTRATO, quando aplicável.

5.2.1. A Tarifa de Pedágio, em cada pista automática, será reajustada anualmente, devendo ser calculada, pela seguinte fórmula:

Fórmula 4

$$TQ_t = (TQ_{jun/2021}) \times \left(\frac{IPCA_{t-1}}{IPCA_{jun/2021}} \right) + TQ_{jun/2021} \\ \times \left(\left(\frac{IPCA_t}{IPCA_{t-1}} - 1 \right) \times K \right) + (FCM + MRR)$$

Onde,

TQ_t = é a TARIFA QUILOMÉTRICA a ser cobrada de cada categoria no ano t

TQ_{t-1} = é a TARIFA QUILOMÉTRICA cobrada de cada categoria no ano t-1

$TQ_{jun/2021}$ = é a tarifa quilométrica base em junho de 2021, conforme 4.1

$IPCA_{t-1}$ = significa o número-índice do IPCA do: (i) segundo mês anterior à um ano da data de assinatura do CONTRATO, para o primeiro reajuste, e, (ii) segundo mês anterior à um ano da data de reajuste no ano contratual t, para o segundo e demais reajustes

$IPCA_{jun/2021}$ = significa o número-índice do IPCA referente a junho de 2021

$IPCA_t$ = significa o número-índice do IPCA do: (i) segundo mês anterior à data de assinatura do CONTRATO, para o primeiro reajuste, e, (ii) segundo mês anterior à data de reajuste no ano contratual t, para o segundo e demais reajustes

K = é o fator multiplicador de desconto tarifário decorrente da aplicação dos INDICADORES DE DESEMPENHO previstos no Anexo 6 do CONTRATO

FCM = é o montante de acréscimo ou redução tarifária decorrente da recomposição da equação econômico-financeira do CONTRATO, em função da conclusão de processos de REVISÕES ORDINÁRIAS e EXTRAORDINÁRIAS do CONTRATO. Para fins de cálculo desta fórmula, o FCM é dado em reais por quilômetro (R\$/Km), incluindo as respectivas correções monetárias passadas.

MRR = é o montante de acréscimo ou redução tarifária decorrente da aplicação do Mecanismo de Recomposição de Receitas previsto no Anexo 8 do CONTRATO. Para fins de cálculo desta fórmula, o FCM é dado em reais por quilômetro (R\$/Km), incluindo as respectivas correções monetárias passadas.

5.2.2. Para os fins previstos no presente item, a DATA-BASE de aplicação do reajuste será de junho de 2021.

5.2.2.1. A Tarifa de Pedágio terá o seu primeiro reajuste contratual na data do início do CONTRATO.

5.2.2.2. O segundo reajuste da Tarifa de Pedágio será realizado no mês de assinatura do CONTRATO subsequente ao primeiro reajuste, considerando ainda a condição cumulativa de que tenha decorrido ao menos 12 (doze) meses do primeiro reajuste.

5.2.2.3. Nos anos posteriores, os reajustes da Tarifa de Pedágio serão realizados sempre no mesmo dia e mês em que foi realizado o segundo reajuste.

5.3. Os cálculos dos valores atualizados da Tarifa de Pedágio serão elaborados pela CONCESSIONÁRIA em conformidade com a metodologia especificada neste ANEXO e apresentados à apreciação do ENTE REGULADOR, para verificação de consistência, cabendo ao ENTE REGULADOR manifestar-se pela não objeção dos valores no prazo máximo de 10 (dez) dias úteis.

5.3.1. Em relação ao valor da Tarifa de Pedágio, o PODER CONDENTE somente poderá se manifestar pela “objeção” no caso de: (i) incorreção na fórmula de cálculo utilizada pela CONCESSIONÁRIA para aferir a Tarifa de Pedágio. Neste caso, o PODER CEONCEDENTE deverá manifestar a sua “objeção” ao valor da Tarifa de Pedágio de forma fundamentada, no prazo estipulado no item acima, cabendo a CONCESSIONÁRIA corrigir a incorreção no prazo de 5 (cinco) dias úteis.

5.3.2. Em caso de divergência, o valor incontroverso da Tarifa de Pedágio poderá ser cobrado pela CONCESSIONÁRIA, observado o procedimento previsto no item

5.4 do presente capítulo, sendo que o valor controverso deverá ser submetido aos mecanismos de solução de divergências previstos no CONTRATO.

5.4. No caso de manifestação pela “não objeção” ao valor da Tarifa de Pedágio, ou em caso de ausência de manifestação pelo ENTE REGULADOR no prazo indicado no item 5.3, acima, a CONCESSIONÁRIA dará ampla divulgação da data de início da cobrança da tarifa de pedágio, com antecedência mínima de 30 (trinta) dias contados do início de sua cobrança dos USUÁRIOS.

5.5. A CONCESSIONÁRIA também dará ampla publicidade aos USUÁRIOS quanto ao processo de pesagem de veículos e outras informações pertinentes, inclusive sobre o sistema de atendimento ao USUÁRIO e do Sistema de pedagiamento sem barreiras – *Free Flow*.

Capítulo VI – Controle e operação do pedágio

6.1. A CONCESSIONÁRIA responderá pelo controle do Sistema de Controle e Arrecadação de Pedágio e operação de tráfego na área das pistas de cobrança automática, cabendo-lhe:

- a) Manter placas informativas com valores atualizados das Tarifas de Pedágio e métodos de pagamento da Tarifa de Pedágio;
- b) Sinalizar as pistas;
- c) Fiscalizar a arrecadação;
- d) Elaborar mapas estatísticos de tráfego e receita;
- e) Registrar as ocorrências principais e mais significativas;
- f) Prestar atendimento ao USUÁRIO;
- g) Garantir o cumprimento das NORMAS OPERACIONAIS aprovadas pela ENTE REGULADOR;

h) Disponibilizar as seguintes informações de registros físicos e financeiros de tráfego registrado nas pistas automáticas, em tempo real (on-line) por meio eletrônico, para o PODER CONDENTE 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 pistas automáticas e informação do registro físico de tráfego;
- (iii) Do registro financeiro de arrecadação.

6.2. Como medida de fomento a política tarifária prevista no presente ANEXO, a CONCESSIONÁRIA se obriga, a partir do início da cobrança da Tarifa de Pedágio até o fim do período de vigência do CONTRATO, a distribuir TAGs gratuitamente aos USUÁRIOS do Sistema Rodoviário, nas condições previstas no PER.

6.3. Conforme detalhado no PER, caberá a CONCESSIONÁRIA dar suporte às ações de fiscalização dos USUÁRIOS pelo ENTE REGULADOR.

6.4. A CONCESSIONÁRIA deverá, antes do início da cobrança da Tarifa de Pedágio, apresentar ao ENTE REGULADOR, 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, regras de pagamento dos USUÁRIOS, acidentes e outros.

6.5 A CONCESSIONÁRIA deverá sinalizar ao longo da via e nas pistas automáticas, os meios de pagamentos disponíveis, nos termos dispostos no presente ANEXO.