

**SECRETARIA DE ESTADO DOS TRANSPORTES
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM-DER/PR**

**PROGRAMA DE CONCESSÃO DE RODOVIAS NO ESTADO
DO PARANÁ**

**CONCORRÊNCIA PÚBLICA INTERNACIONAL Nº 002/96
EDITAL DE SEGUNDA ETAPA**

ANEXO VIII

ESTRUTURA TARIFÁRIA

LOTE 002

ANEXO VIII

ESTRUTURA TARIFÁRIA

1. INTRODUÇÃO

Este **Anexo VIII** define as condições e normas que regerão a estrutura tarifária do sistema de pedágio que as futuras Concessionárias deverão implantar para exploração e operação das rodovias componentes dos lotes que integram o **PROGRAMA DE CONCESSÃO DE RODOVIAS NO ESTADO DO PARANÁ**.

2. MODELO DE TARIFAÇÃO E PEDAGIAMENTO

O sistema de pedágio será do tipo aberto, com praças de pedágio tipo "barreira", nas quais a cobrança será bidirecional, ou seja, os usuários pagarão nos dois sentidos.

As tarifas são definidas neste **Anexo VIII**, por praça de pedágio, em função do trecho de cobertura geográfica de cada praça e do tipo de rodovia (pista simples ou dupla), com diferenciação por categoria de veículo.

3. VALORES DA TARIFA BÁSICA POR PRAÇA

A **tarifa básica** corresponde à Categoria 1 (um), que é atribuída aos veículos com 2 (dois) eixos e rodagem traseira simples (veículos leves de passeio).

Considerando o modelo de tarifação adotado, bem como a localização prevista para as Praças de Pedágio do **Lote nº 2** (conforme definido no **PROGRAMA DE EXPLORAÇÃO - PER**), foram definidos os valores da **tarifa básica inicial** em cada praça, os quais são apresentados no quadro a seguir.

Tarifas Básicas Iniciais por Praça de Pedágio

(Data-Base: Janeiro/1997)

Rodovia	Praça	Tarifa Básica Ano 1 (R\$)	Tarifa Básica Ano n ^(*) (R\$)
BR-369	2.1. Rolândia - Araçongas	2,00	-
BR-376	2.2. Mandaguari - Marialva	2,00	-
BR-376	2.3. Mandaguaçu - Pres. Castelo Branco	2,70	3,10
PR-317	2.4. Floresta - Ivailândia	3,00	3,90
BR-158/369	2.5. Campo Mourão - Mamboré	3,00	3,90
BR-369	2.6. Ubatã - Nova Aurora	3,00	3,90

(*) ano de conclusão das obras/entrega ao tráfego, para os casos em que há previsão de duplicação.

A **tarifa básica inicial** correspondente ao **Ano n**, definida para cada um dos trechos do **Lote nº 2** a serem de duplicados, somente poderá ser aplicada na respectiva praça, quando cada segmento estiver com sua duplicação totalmente concluída e em perfeitas condições de tráfego, conforme cronograma do **PER**, quais sejam:

- Praça de Pedágio **2.3.**: segmento da BR-376, entre Maringá (desde o final da pista dupla existente) e o acesso secundário a Nova Esperança;
- Praça de Pedágio **2.4.**: segmento da PR-317, entre Maringá (entroncamento com a BR-376) e Peabiru (final da PR-317/início da BR-158);
- Praça de Pedágio **2.5.**: segmento da BR-158, desde Peabiru (final da PR-317/início da BR-158) até o início do Contorno Leste de Campo Mourão, segmento do respectivo Contorno, e segmento da BR-369, desde o final do Contorno Leste de Campo Mourão até o acesso a Campina da Lagoa (entroncamento com a PR-239);
- Praça de Pedágio **2.6.**: segmento da BR-369, desde o acesso a Campina da Lagoa (entroncamento com a PR-239) até Cascavel (entroncamento com a BR-277/BR-467).

4. CATEGORIAS DE VEÍCULOS

A tarifa de pedágio a ser efetivamente cobrada de cada usuário será o resultado do produto da **tarifa básica** de cada praça pelo fator multiplicador da tarifa correspondente a cada categoria de veículo, conforme estabelecido no quadro a seguir, que classifica os veículos pelo tipo, número de eixos e rodagem.

Classificação dos Veículos

Categoria	Tipo de Veículo	Nº de Eixos	Rodagem ⁽¹⁾	Multiplicador da Tarifa
1	automóvel, caminhonete, furgão	2	simples	1,00
2	caminhão leve, ônibus, caminhão trator e furgão	2	dupla	2,00
3	automóvel com semi-reboque e caminhonete com semi-reboque	3	simples	3,00
4	caminhão, caminhão trator, caminhão trator com semi-reboque e ônibus	3	dupla	3,00
5	automóvel com reboque e caminhonete com reboque	4	simples	4,00
6	caminhão com reboque e caminhão trator com semi-reboque	4	dupla	4,00
7	caminhão com reboque e caminhão trator com semi-reboque	5	dupla	5,00
8	caminhão com reboque e caminhão trator com semi-reboque	6(2)	dupla	6,00
9	motocicleta, motoneta e bicicleta a motor	2	simples	0,50

Notas:

- (1) A rodagem traseira de pneus do tipo "single" ou "supersingle" é equivalente à dupla, para efeito da estrutura tarifária aqui definida;
- (2) Para os veículos com mais de 6 (seis) eixos, os que transportam carga perigosa e os denominados "veículos especiais", que transportam cargas superpesadas e indivisíveis, as Concessionárias cobrarão tarifa equivalente à Categoria 8 (oito), acrescida do valor da tarifa dos veículos da Categoria 1 (um), multiplicada pelo número de eixos que excederem a 6 (seis).

5. ISENÇÕES

Terão trânsito livre no sistema rodoviário e ficam, portanto, isentos do pagamento de pedágio, os seguintes veículos:

- de propriedade da Polícia Militar Rodoviária;
- de atendimento público de emergência, tais como do Corpo de Bombeiros e ambulâncias, quando em serviço;
- das forças militares, quando em instrução ou manobra;
- oficiais, desde que credenciados em conjunto, pelo Poder Concedente e pela Concessionária.

Será vedado ao **DER** estabelecer privilégios tarifários que beneficiem segmentos específicos de usuários, exceto se no cumprimento de lei que especifique as fontes de recursos para ressarcimento das Concessionárias.

Cada Concessionária, a seu único 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 à solicitação de compensação nos valores das tarifas.

6. VALIDADE E ATUALIZAÇÃO TARIFÁRIA

O valor da **tarifa básica** de cada praça será reajustado anualmente, contando-se a periodicidade do reajuste a partir da data-base inicial de referência, sem prejuízo da possibilidade de redução desse prazo, nos termos do disposto no caput e no § 5º do Artigo 28, e no § 1º do Artigo 70 da Lei nº 9.069, de 29 de junho de 1.995.

As **tarifas básicas iniciais** definidas no **item 3** deste **Anexo VIII** são válidas a partir de 01 de janeiro de 1997, considerada a data-base inicial de referência para efeito de reajuste.

As **tarifas básicas** serão reajustadas de acordo com a fórmula a seguir:

$$TB_R = TB \times \left\{ \left[0,10 \left(\frac{IT_i - IT_o}{IT_o} \right) + 0,20 \left(\frac{IP_i - IP_o}{IP_o} \right) + 0,20 \left(\frac{IOAE_i - IOAE_o}{IOAE_o} \right) + 0,10 \left(\frac{INCC_i - INCC_o}{INCC_o} \right) + 0,30 \left(\frac{IC_i - IC_o}{IC_o} \right) + 0,10 \left(\frac{IGP-M_i - IGP-M_o}{IGP-M_o} \right) \right] + 1 \right\},$$

onde:

- TBR** - é o valor da Tarifa Básica reajustada;
- TB** - é o valor da Tarifa Básica de Pedágio referente à data base de referência da Proposta Comercial, ou seja, Janeiro de 1997;
- ITo** - é o Índice de Terraplenagem para Obras Rodoviárias, relativo ao segundo mês anterior ao da data-base de referência, calculado pela Fundação Getúlio Vargas - FGV (coluna 38);
- ITi** - é o Índice de Terraplenagem para Obras Rodoviárias, relativo ao segundo mês anterior ao da data de reajuste, calculado pela Fundação Getúlio Vargas - FGV (coluna 38);
- IPo** - é o Índice de Pavimentação para Obras Rodoviárias, relativo ao segundo mês anterior ao da data-base de referência, calculado pela Fundação Getúlio Vargas - FGV (coluna 37);
- IPi** - é o Índice de Pavimentação para Obras Rodoviárias, relativo ao segundo mês anterior ao da data de reajuste, calculado pela Fundação Getúlio Vargas - FGV (coluna 37);

- IOAEo - é o Índice de Obras-de-Arte Especiais para Obras Rodoviárias, relativo ao segundo mês anterior ao da data-base de referência, calculado pela Fundação Getúlio Vargas - FGV (coluna 36);
- IOAEi - é o Índice de Obras-de-Arte Especiais para Obras Rodoviárias, relativo ao segundo mês anterior ao da data de reajuste, calculado pela Fundação Getúlio Vargas - FGV (coluna 36);
- INCCo - é o Índice Nacional do Custo da Construção, relativo ao segundo mês anterior ao da data-base de referência, calculado pela Fundação Getúlio Vargas - FGV (coluna 6);
- INCCi - é o Índice Nacional do Custo da Construção, relativo ao segundo mês anterior ao da data do reajuste, calculado pela Fundação Getúlio Vargas - FGV (coluna 6);
- ICo - é o Índice de Serviços de Consultoria para Obras Rodoviárias, relativo ao segundo mês anterior ao da data-base de referência, calculado pela Fundação Getúlio Vargas - FGV (coluna 39);
- ICi - é o Índice de Serviços de Consultoria para Obras Rodoviárias, relativo ao segundo mês anterior ao da data de reajuste, calculado pela Fundação Getúlio Vargas - FGV (coluna 39);
- IGP-Mo - é o Índice Geral de Preços de Mercado, relativo ao segundo mês anterior ao da data-base de referência, calculado pela Fundação Getúlio Vargas - FGV (coluna 7);
- IGP-Mi - é o Índice Geral de Preços de Mercado, relativo ao segundo mês anterior ao da data-base de reajuste, calculado pela Fundação Getúlio Vargas - FGV (coluna 7);
- 0,10 ; 0,20 ; 0,20 ; 0,10 ; 0,30 e 0,10 - parâmetros cuja soma é igual a 1 (um).

Poderão ocorrer revisões extraordinárias, anuais ou a qualquer momento, por iniciativa do **DER** ou por solicitação da Concessionária, com base em análise do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, de acordo com os procedimentos explicitados no Edital e seus anexos.

Os cálculos dos valores reajustados das **tarifas básicas** serão elaborados pela Concessionária, em conformidade com a metodologia aqui especificada, e apresentados à Fiscalização do **DER**, para verificação de consistência e posterior homologação.

7. ARREDONDAMENTOS PARA COBRANÇA

Para manter a adequada fluidez do trânsito e propiciar maior comodidade aos usuários, o valor da **tarifa básica** resultante dos cálculos de reajuste e/ou revisão poderá ser arredondado para mais, de acordo com critério a ser estabelecido de comum acordo entre o **DER** e a Concessionária.

Para fins de aplicação de reajustamentos e revisões devem ser sempre considerados os valores iniciais, não arredondados; todavia, na hipótese do arredondamento, as diferenças poderão ser compensadas, pelos seguintes procedimentos :

- a) compensação entre os valores das tarifas das diferentes categorias, objetivando sempre o arredondamento mais adequado (para mais ou para menos);
- b) compensação entre os valores das tarifas entre as diferentes praças, quando aplicável;
- c) quando da aplicação do próximo reajustamento ou revisão das **TARIFAS DE PEDÁGIO**, o primeiro que ocorrer.