

### 3.8 Sistema y tarifa de peaje

#### **3.8.1 Sistema de Cobro y Ubicación de las Casetas de Peaje**

El Concesionario adoptará **un sistema de cobro por uso efectivo**, en el cual se cobra a los usuarios de la vía según una aproximación de la distancia total o parcial que han recorrido dentro del proyecto concesionado. Con ese propósito, el Concesionario deberá mejorar y construir estaciones de cobro de peaje en los sitios indicados en la Tabla 3.2:

**Tabla 3.2<sup>1</sup>**  
**Ubicación de las Estaciones de Cobro de Peaje**

<b>TRAMO / SITIO</b>	<b>TIPO DE COBRO</b>
Escazú-Multiplaza (Estación de Peaje existente)	En ambas direcciones
Radial Ciudad Colón (Intersección Brasil)	Cobro en rampas de entrada y salida, viajes con origen o destino a San José únicamente
Ciudad Colón-Radial El Coyol	En ambas direcciones
Radial Atenas (Intercambio Antenas)	Cobro en rampas de entrada y salida, viajes con origen o destino a San José únicamente
Atenas-Orotina	En ambas direcciones
Pozón-Caldera	En ambas direcciones
Costanera Sur (Intercambio Pozón)	Cobro en rampas de entrada y salida, viajes con origen o destino a San José únicamente
Siquiaraes (Intercambio)	Cobro en rampas de entrada y salida, viajes con origen o destino Caldera
Guácima (Intercambio)	Cobro en rampas de entrada y salida, viajes con origen o destino Caldera”

Las rampas de entrada y salida en el acceso a Limonal desde la Ruta 27 podrían ocasionar una evasión de pago de la Estación de Peaje Costanera Sur que podría ocasionar al Concesionario un desequilibrio económico-financiero. Para evitar dicha evasión, el Concesionario implementará una estación de peaje, con cobro en rampas de entrada y salida, cuyo propósito será el bloqueo sobre la ruta de acceso a Limonal desde la Ruta 27. La tarifa de esta estación será equivalente a la tarifa de la estación Costanera Sur (Intercambio Pozón). Adicionalmente, deberá imposibilitar el acceso desde la carretera hacia las vías marginales en este sector. En caso de implementarse esta estación de peaje, los costos de construcción y mantenimiento deberán ser considerados como costos no previstos en la oferta original presentada por el Concesionario. Para implementar esta solución se deberá contar con la autorización de ARESEP y se deberá proveer de una solución que permita que los residentes de Limonal no deban pagar el peaje respectivo. La Administración Concedente hará sus mejores esfuerzos para obtener la aprobación requerida de ARESEP.

<sup>1</sup> Tabla sustituida mediante Addendum N° 3 del 9 de marzo del 2006.

El concesionario puede hacer otras propuestas sobre la ubicación de las estaciones de cobro de peaje y de estrategia de cobro, las que deberán ser aprobadas previamente por la Administración Concedente.

En caso de entrar en operación el proyecto de Anillo Periférico la Concesionaria tendrá derecho al restablecimiento del equilibrio económico del Contrato, para lo cual deberá presentar una solicitud debidamente fundamentada de conformidad como lo establece el Contrato de Concesión.<sup>2</sup>

### **3.8.2 Tarifa Máxima a Cobrar**

La tarifa básica máxima de peaje ( $T_{o \text{ max}}$ ) a cobrar a los usuarios de un vehículo liviano (automóviles, motos y vehículos de carga liviana) por un recorrido completo en cada sentido es de dos dólares con setenta centavos de los Estados Unidos de América del 29 de noviembre del año 2000 (US\$ 2.70). En ninguna circunstancia podrá el Concesionario cobrar una tarifa básica de peaje mayor a la indicada anteriormente, que es la ofrecida en su Oferta, salvo los casos expresamente autorizados por este Contrato y la Ley.

Las tarifas a pagar por los usuarios se expresarán y cobrarán en la unidad monetaria nacional redondeada al múltiplo de diez colones más cercano según el procedimiento descrito más adelante.

Dicho monto será ajustado periódicamente para reconocer entre otras las variaciones en el índice de precios del dólar de los Estados Unidos de América, y para compensar el redondeo aplicado al cobro en moneda costarricense y por devaluación del colón respecto al dólar según los procedimientos y fórmulas indicadas en la cláusula 3.9 de este contrato. También se establece un aumento no acumulativo en la tarifa como incentivo por las mejoras logradas en materia de seguridad vial. También es potestad de la Administración Concedente aplicar un esquema de tarifas de hora punta para mitigar la congestión bajo las condiciones establecidas en la cláusula 3.9.5.2 de este contrato. La tarifa de peaje máxima se aplicará a las distintas clases de vehículos de conformidad con lo estipulado en la cláusula 3.8.4 de este Contrato.

### **3.8.3 Estructura de las Tarifas por Tipo de Vehículo**

El Concesionario deberá adoptar las siguientes categorías para la clasificación de tipos de vehículos para efectos del cobro de tarifas:

**Tabla 3.1**  
**Clasificación Según Tipo de Vehículo**

<b>TIPO</b>	<b>CLASE DE VEHÍCULO</b>
-------------	--------------------------

<sup>2</sup> Párrafo incluido mediante Addendum N° 3 del 9 de marzo del 2006.

Tipo 1	Vehículos Livianos (Motos, bicimotos, automóviles y vehículos de carga liviana con un máximo de cuatro llantas de apoyo sobre el pavimento – placa CL-)
Tipo 2	Autobuses <sup>1</sup> (Ruta fija, turismo, excursiones y especiales)
Tipo 3	Camiones Pesados de 2 y 3 Ejes <sup>2</sup> (a partir de más de cuatro llantas de apoyo sobre el pavimento –placa C-)
Tipo 4	Camiones Pesados 5 o más Ejes <sup>3</sup> (cabezal con furgón)

<sup>1</sup> Comprende autobuses, busetas y microbuses de más de nueve pasajeros.

<sup>2</sup> Se entiende como ejes totales, suspendidos o no.

<sup>3</sup> Se entiende como ejes totales, suspendidos o no

En la eventualidad de que el MOPT, CONAVI o el CNC modifiquen a futuro sus criterios de clasificación de vehículos para efecto del cobro de tarifas de peaje, el Concesionario podrá solicitar acogerse a la nueva clasificación, manteniendo las restantes condiciones de este contrato.

### **3.8.4 Estructura Tarifaria por Tipo de Vehículo y por Uso Efectivo**

En la siguiente tabla se establecen las tarifas relativas por tipo de vehículo por sentido para un recorrido completo.

**Tabla 3.3**  
**Estructura de Tarifas por Tipo de Vehículo por Sentido de Cobro**

<b>TIPO</b>	<b>CLASE DE VEHÍCULO</b>	<b>TARIFA RELATIVA</b>	<b>TARIFA MÁXIMA 100% recorrido</b>
1	Vehículos Livianos	1 * T <sub>o</sub>	2.70
2	Autobuses (ver cita al pie No. 1 de tabla anterior)	2 * T <sub>o</sub>	5.40
3	Camiones Pesados de 2 Ejes y 3 Ejes (ver cita al pie No. 2 de tabla anterior)	2.5 * T <sub>o</sub>	6.75
4	Camiones Pesados de 5 o más Ejes (ver cita al pie No. 3 de tabla anterior)	6.33 * T <sub>o</sub>	17.09
T <sub>o</sub> = Tarifa de Peaje Básica a cobrar a los usuarios de un vehículo liviano por un recorrido completo en cada sentido			
Estas tarifas máximas son las cotizadas a precios de fecha 29 de noviembre del 2000			

El Concesionario deberá cobrar a los distintos tipos de vehículos proporcionalmente acorde con esta estructura, en todas las casetas de cobro de peaje y según las tarifas para cada estación, indicadas a continuación:

**Tabla 3.4**<sup>3</sup>

<sup>3</sup> Tabla sustituida mediante Addendum N° 3 del 9 de marzo del 2006.

**Estructura de Tarifas por Estaciones de Cobro de Peaje por Uso Efectivo para un Vehículo Liviano, por Sentido de Cobro (\$)**

<b>TRAMO</b>	<b>TARIFA RELATIVA</b>	<b>TARIFA MÁXIMA Vehículo liviano</b>
Escazú-Multiplaza	0,1658 * T <sub>o</sub>	0,448
Radial Ciudad Colón	0,0829 * T <sub>o</sub>	0,224
Ciudad Colón-Radial El Coyol	0,2512 * T <sub>o</sub>	0,678
Radial Atenas	0,1658 * T <sub>o</sub>	0,448
Atenas-Orotina	0,3318 * T <sub>o</sub>	0,896
Pozón-Caldera	0,2512 * T <sub>o</sub>	0,678
Costanera Sur	0,0829 * T <sub>o</sub>	0,224
Siquiaries	0,1959 * T <sub>o</sub>	0,529
Guácima	0,1874 * T <sub>o</sub>	0,506

En ninguna circunstancia el Concesionario podrá cobrar peajes mayores a los estipulados en su oferta, una vez aplicado los ajustes indicados en este Contrato, en el Cartel de Licitación y en la Ley.

Las tarifas mostradas en las tablas anteriores corresponden al monto de peaje expresado en dólares americanos y con un máximo de tres decimales. Sin embargo, durante la operación de la carretera y por conveniencia administrativa y de los usuarios, las tarifas reales a pagar se expresarán y cobrarán en colones, redondeados al múltiplo de diez colones (¢10,00) más cercano. El redondeo se hará hacia abajo (múltiplo de ¢10,00 inferior) si el residuo a redondear se encuentra entre ¢0,01 y ¢5,00, y se hará hacia arriba (múltiplo de ¢10,00 superior) si el valor residual de la tarifa se encuentra entre ¢5,01 y ¢9,99. A futuro el monto de la tarifa podría redondearse a un múltiplo mayor, dependiendo de las variaciones en la moneda de más baja denominación que ponga en circulación el Banco Central de Costa Rica, o por efecto de la inflación acumulada a través de los años, o bien si existiera alguna conveniencia demostrada de variar la moneda utilizada, el Concesionario propondrá a la Administración Concedente un nuevo sistema de redondeo por fraccionamiento de monedas, la cual será implementado sólo si es autorizado previamente por la Administración Concedente y el efecto de redondeo se ajustará como indica eeste párrafo. Como la concesión de este proyecto se basa en el método del Valor Presente de los Ingresos por Peaje, las diferencias creadas por el redondeo serán asumidas como parte de la amortización al Valor Presente de los Ingresos por Peaje,

El efecto del redondeo de la tarifa en colones acumulado será revisado una vez al año y tomará en cuenta los volúmenes reales por tipo de vehículo en cada estación de peaje, de acuerdo con los registros estadísticos de cada estación de cobro y los controles estadísticos de conteo de flujos.