

**ASAMBLEA LEGISLATIVA
DE LA
REPÚBLICA DE COSTA RICA**

PROYECTO DE LEY

**REFORMA DEL ARTÍCULO 5 DE LA LEY DE REMUNERACIÓN DE LOS
DIPUTADOS DE LA ASAMBLEA LEGISLATIVA, LEY N.º 7352, DE 9 DE
FEBRERO DE 1993, PARA INCORPORAR LA MOVILIDAD ELÉCTRICA COMO
ALTERNATIVA EQUIVALENTE AL USO DE COMBUSTIBLES FÓSILES**

DIPUTADO MANUEL MORALES DÍAZ

EXPEDIENTE N°25.259

**DEPARTAMENTO DE SERVICIOS PARLAMENTARIOS
UNIDAD DE PROYECTOS, EXPEDIENTES Y LEYES**

PROYECTO DE LEY

REFORMA DEL ARTÍCULO 5 DE LA LEY DE REMUNERACIÓN DE LOS DIPUTADOS DE LA ASAMBLEA LEGISLATIVA, LEY N.º 7352, DE 9 DE FEBRERO DE 1993, PARA INCORPORAR LA MOVILIDAD ELÉCTRICA COMO ALTERNATIVA EQUIVALENTE AL USO DE COMBUSTIBLES FÓSILES

Expediente N.º25.259

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La presente iniciativa legislativa tiene por objeto modernizar y adecuar la Ley N.º 7352, Ley de Remuneración de los Diputados de la Asamblea Legislativa, a las realidades contemporáneas del país y a los compromisos nacionales e internacionales en materia de sostenibilidad, equidad, eficiencia energética y justicia ambiental. A lo largo de más de tres décadas, Costa Rica ha avanzado hacia un modelo de desarrollo basado en el uso racional de los recursos, la innovación tecnológica y la reducción de emisiones, consolidando una matriz eléctrica renovable que la posiciona entre los líderes mundiales en descarbonización. No obstante, el marco legal que regula las condiciones de movilidad de las personas diputadas permanece inalterado desde 1993, reflejando un paradigma propio de una era dependiente de los combustibles fósiles.

El artículo 5 de la ley vigente otorga a las diputadas y los diputados una cuota mensual de quinientos litros de combustible para uso discrecional. Dicha disposición, aunque adecuada a su tiempo, ha quedado desfasada frente a la transición energética y tecnológica que vive el mundo y el país. En la actualidad, Costa Rica cuenta con un robusto cuerpo normativo que impulsa la movilidad eléctrica, encabezado por la Ley N.º 9518 “Incentivos y Promoción para el Transporte Eléctrico”, que declara de interés público la electrificación del transporte,

y por el Plan Nacional de Descarbonización 2018–2050, aprobado mediante el Decreto Ejecutivo N.º 41122-MINAE. Este nuevo contexto jurídico y político exige actualizar la legislación parlamentaria, de manera que las personas diputadas que opten por vehículos eléctricos puedan utilizar su asignación mensual de movilidad en igualdad de condiciones con quienes continúan empleando combustibles fósiles.

Mantener un esquema legal que solo reconoce el combustible como medio legítimo de movilidad constituye una desigualdad normativa que vulnera el principio de igualdad ante la ley, consagrado en el artículo 33 de la Constitución Política, y contradice el derecho a un ambiente sano reconocido en su artículo 50. En la práctica, esta omisión provoca que quienes deciden adoptar medios de transporte más limpios deban asumir personalmente los costos de energía eléctrica, mientras que sus colegas que usan vehículos de combustión reciben un subsidio estatal equivalente al total de su consumo de combustible. La diferencia de trato carece de justificación objetiva y razonable, dado que ambas personas realizan desplazamientos oficiales, requieren energía para ejercer sus funciones y cumplen idénticas responsabilidades parlamentarias.

El principio de igualdad, entendido en su dimensión material, implica que situaciones equivalentes deben recibir igual tratamiento, salvo que exista una razón de peso para establecer diferencias. En este caso, ninguna razón jurídica, económica ni ética avala una distinción entre combustibles fósiles y electricidad cuando ambas son fuentes energéticas destinadas al mismo fin: posibilitar la movilidad necesaria para el ejercicio del cargo legislativo. Por el contrario, la ley debe reflejar el avance social y tecnológico del país, reconociendo la equivalencia funcional entre las distintas fuentes de energía y garantizando a toda persona diputada el derecho a acceder al beneficio de movilidad bajo condiciones de igualdad, transparencia y trazabilidad administrativa.

Esta reforma no introduce un nuevo beneficio ni amplía la remuneración de los diputados. Se trata de una actualización conceptual que moderniza el beneficio

existente, permitiendo que el monto correspondiente al valor de quinientos litros de combustible pueda destinarse, total o parcialmente, al pago de la electricidad utilizada para la recarga de vehículos eléctricos. En consecuencia, la medida es fiscalmente neutra, ambientalmente coherente y jurídicamente necesaria. La administración legislativa podrá, mediante reglamento, establecer los mecanismos de equivalencia económica, control y verificación que aseguren una gestión responsable y transparente del recurso.

El fundamento jurídico de la propuesta es sólido y se enmarca en los pilares del derecho público costarricense. La Constitución Política, en su artículo 50, impone al Estado la obligación de garantizar un ambiente sano y ecológicamente equilibrado, lo que habilita la adopción de medidas proactivas para promover tecnologías limpias. La Ley N.º 9518 declara de interés público el transporte eléctrico y ordena a las instituciones del sector público fomentar su uso. El Decreto Ejecutivo N.º 41092-MINAE-H-MOPT reglamenta dicha ley y autoriza la instalación y uso institucional de centros de recarga. Asimismo, el Decreto Ejecutivo N.º 36499-MINAE-S, que establece el Programa de Gestión Ambiental Institucional (PGAI), obliga a todas las instituciones del Estado a incorporar acciones concretas de eficiencia energética y reducción de emisiones en su funcionamiento. Finalmente, las Leyes N.º 6227 y N.º 8131 establecen los principios de legalidad, eficiencia, economía y prevalencia del interés público en la gestión de recursos, garantizando que la orientación del gasto responda a los fines estratégicos del desarrollo nacional.

La reforma propuesta, además de ajustarse a estos principios, refleja una coherencia institucional necesaria entre las políticas que aprueba el Parlamento y las prácticas de sus miembros. Resultaría contradictorio que el mismo órgano que aprobó leyes de descarbonización y promoción del transporte eléctrico mantenga un esquema de remuneración que incentiva el consumo de combustibles fósiles. La adecuación que aquí se plantea, lejos de ser un cambio simbólico, constituye una

medida de justicia y coherencia normativa, pues alinea el funcionamiento interno del Poder Legislativo con los valores que promueve ante el país.

Desde una perspectiva ética, la medida fortalece el ejemplo público y la credibilidad institucional. Los representantes del pueblo no solo deben legislar conforme a los principios de sostenibilidad, sino también predicar con el ejemplo, demostrando que la adopción de tecnologías limpias es viable, justa y beneficiosa para el país. La coherencia entre el discurso legislativo y la conducta institucional refuerza la confianza ciudadana en la Asamblea Legislativa y proyecta un mensaje de liderazgo responsable ante la sociedad costarricense e incluso a nivel internacional.

En el plano económico, la medida promueve el uso racional del presupuesto público. La electricidad utilizada para la recarga de vehículos eléctricos tiene un costo significativamente menor por kilómetro recorrido que los combustibles fósiles. Al permitir que la asignación se use para cubrir electricidad, el Estado incentiva la eficiencia energética sin aumentar la remuneración, reduciendo indirectamente la huella de carbono institucional y fortaleciendo la soberanía energética nacional, al depender menos de la importación de hidrocarburos.

Desde la perspectiva de los derechos individuales, esta reforma también reivindica el derecho de toda persona diputada a ejercer sus funciones en condiciones de igualdad. El desempeño del cargo legislativo exige movilidad constante: desplazamientos al Plenario, a comisiones, a giras, reuniones territoriales y actividades de representación. Dichas necesidades son inherentes al mandato popular, y el Estado, por razones de equidad y funcionalidad, reconoce una compensación para solventarlas. Negar a quienes optan por tecnologías limpias la posibilidad de acceder al mismo beneficio sería una forma de desigualdad institucional incompatible con la ética pública y con el principio de razonabilidad que rige la administración de los recursos estatales.

Asimismo, la propuesta se inscribe dentro de los compromisos internacionales asumidos por Costa Rica en el Acuerdo de París sobre Cambio Climático, los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 —en especial los ODS 7 (energía asequible y no contaminante), 11 (ciudades sostenibles), 12 (producción y consumo responsables) y 13 (acción por el clima)— y el Plan Nacional de Descarbonización, que orienta al país hacia una economía baja en carbono. En este marco, el Estado costarricense, y particularmente el Poder Legislativo, están llamados a ser actores ejemplares en la implementación de políticas de movilidad sostenible.

En términos simbólicos y culturales, la reforma tiene un alto valor pedagógico. La Asamblea Legislativa es una institución de referencia nacional; sus decisiones envían señales a la sociedad sobre la dirección del cambio. Incorporar la movilidad eléctrica como alternativa equivalente en el régimen de remuneraciones no solo garantiza justicia entre diputados, sino que también comunica un mensaje claro de responsabilidad y compromiso con el futuro del país. Cada paso que dé el Parlamento hacia una gestión más sostenible representa una contribución concreta a la transformación del Estado y a la consolidación de una cultura pública moderna, ética y ambientalmente responsable.

En síntesis, esta reforma no altera la naturaleza de la asignación de movilidad establecida en la Ley N.º 7352, sino que la actualiza y la enriquece. Reconoce el derecho de las personas diputadas que opten por la movilidad eléctrica a gozar del mismo trato que aquellas que utilizan combustibles fósiles, fortalece la coherencia del ordenamiento jurídico, mejora la eficiencia del gasto público, y reafirma el compromiso del Poder Legislativo con la sostenibilidad, la igualdad y la innovación. Es, al mismo tiempo, una medida de justicia, de modernización institucional y de liderazgo ético frente a los desafíos del siglo XXI.

La aprobación de esta reforma reafirmará el papel de Costa Rica como ejemplo internacional de gobernanza sostenible, consolidará al Parlamento como una

institución moderna y congruente con los valores que proclama, y garantizará que ningún diputado o diputada sea tratado de manera desigual por ejercer su derecho a la movilidad eléctrica. De esta forma, la Asamblea Legislativa demostrará que la equidad, la responsabilidad y la coherencia no son solo principios que se legislan, sino también valores que se practican.

En virtud de lo anterior se somete a conocimiento de las diputadas y los diputados de la Asamblea Legislativa el siguiente proyecto de ley **“REFORMA DEL ARTÍCULO 5 DE LA LEY DE REMUNERACIÓN DE LOS DIPUTADOS DE LA ASAMBLEA LEGISLATIVA, LEY N.º 7352, DE 9 DE FEBRERO DE 1993, PARA INCORPORAR LA MOVILIDAD ELÉCTRICA COMO ALTERNATIVA EQUIVALENTE AL USO DE COMBUSTIBLES FÓSILES”**.

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA
DECRETA

**REFORMA DEL ARTÍCULO 5 DE LA LEY DE REMUNERACIÓN DE LOS
DIPUTADOS DE LA ASAMBLEA LEGISLATIVA, LEY N.º 7352, DE 9 DE
FEBRERO DE 1993, PARA INCORPORAR LA MOVILIDAD ELÉCTRICA COMO
ALTERNATIVA EQUIVALENTE AL USO DE COMBUSTIBLES FÓSILES.**

Artículo 1. Reforma del artículo 5 de la Ley N.º 7352, Ley de Remuneración de los Diputados de la Asamblea Legislativa

Refórmese el artículo 5 de la Ley N.º 7352, de 9 de febrero de 1993, para que se lea de la siguiente manera:

“Artículo 5. Asignación para movilidad.

Los diputados dispondrán, para el cumplimiento de sus funciones, de una cuota mensual equivalente al valor de quinientos litros de combustible, destinada al uso discrecional para la movilidad en vehículos automotores.

Dicha asignación podrá ser utilizada, total o parcialmente, para la adquisición de energía eléctrica destinada a la recarga de vehículos eléctricos, ya sea mediante la infraestructura de carga instalada en la Asamblea Legislativa o en redes de carga públicas o privadas debidamente autorizadas, conforme a lo dispuesto por la administración legislativa mediante reglamento.

En ningún caso la utilización de esta asignación generará aumento en el gasto público ni podrá percibirse en forma acumulativa o monetaria.

La administración deberá garantizar la trazabilidad y control del uso de la

asignación, asegurando la igualdad de condiciones entre los diferentes medios de movilidad permitidos.”

Artículo 2. Reglamentación

La administración superior de la Asamblea Legislativa deberá emitir el reglamento de aplicación de la presente reforma en un plazo de tres meses, definiendo los mecanismos de control y condiciones de acceso a las redes de carga.

Rige a partir de su publicación.

Manuel Morales Díaz
Diputado de la República