



Ley de Movilidad Sostenible: impacto para las empresas

Principales obligaciones para las empresas, impacto en la negociación colectiva y plazos de adaptación tras la entrada en vigor de la Ley 9/2025, de 3 de diciembre, de Movilidad Sostenible

España | Legal Flash | Marzo 2026

ASPECTOS CLAVE

- Las empresas con centros de trabajo de más de 200 empleados o 100 por turno deberán implantar un plan de movilidad sostenible al trabajo antes del 5 de diciembre de 2026. Estos planes deberán negociarse con la representación legal de la plantilla e incluir medidas como fomento del transporte colectivo, movilidad activa, bajas emisiones, teletrabajo, recarga de vehículos eléctricos y seguridad vial.
- Los grandes centros de actividad (por ejemplo, parques empresariales, centros logísticos, hospitales y centros comerciales) deberán aprobar y revisar periódicamente (cada 5 años) un plan de movilidad sostenible, designando un gestor de movilidad.
- Además, la Ley introduce la obligación de negociar en los convenios colectivos medidas para promover la movilidad sostenible al trabajo.
- Gran parte de la regulación prevista en la Ley opera con carácter supletorio respecto de lo que disponga la normativa autonómica y la ordenación urbanística municipal, que habrá que verificar en cada caso.
- La Ley incluye modificaciones de la Ley del Sector Eléctrico, la Ley de Contratos del Sector Público y la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.





Introducción y contexto

La [Ley 9/2025, de 3 de diciembre, de Movilidad Sostenible](#) (la “Ley”), publicada en el BOE el 4 de diciembre de 2025 y **en vigor desde el 5 de diciembre**, introduce un marco normativo integral para promover la movilidad sostenible en España. Posteriormente, el [Real Decreto-ley 7/2026, de 20 de marzo](#), adoptado en respuesta a la crisis de Oriente Medio y actualmente convalidado por el Congreso, ha introducido modificaciones relevantes en materia de planes de movilidad sostenible al trabajo.

La Ley reconoce **la movilidad como un derecho de los ciudadanos** y sitúa a la persona en el centro del sistema, obligando a empresas y entidades públicas a adoptar medidas activas para garantizar una movilidad sostenible, segura, inclusiva y digitalizada. Asimismo, responde a compromisos internacionales (Agenda 2030 y Acuerdo de París) y nacionales (Estrategia Nacional de Energía y Clima).

La Ley tiene por objeto establecer las condiciones necesarias para que los ciudadanos, así como las entidades públicas o privadas, puedan disponer de un **sistema de movilidad sostenible, justo e inclusivo**. Este sistema se concibe como una herramienta para lograr una mayor cohesión social y territorial, contribuir a un desarrollo económico resiliente, alcanzar los objetivos de reducción de gases de efecto invernadero y otros contaminantes, y mejorar la calidad del aire.

Un aspecto fundamental de esta norma es su **carácter eminentemente supletorio y programático** en buena parte de su contenido. Tal y como se recoge en su preámbulo, la Ley enuncia los principios básicos y directrices globales que deben inspirar las políticas de movilidad sostenible. De hecho, muchos preceptos se dictan como **condiciones básicas**, dejando un amplio margen para el desarrollo normativo por parte de las Administraciones públicas competentes (algunas de las cuales han legislado ya en la materia), así como de la negociación colectiva.

Empresas y sectores afectados

La Ley afecta principalmente a:

- **Empresas privadas** y entidades del sector público con centros de trabajo de **más de 200 personas trabajadoras** en total o **más de 100 personas trabajadoras por turno**.
- **Grandes centros de actividad**, definidos como lugares con alta concentración de actividades laborales, educativas, sanitarias, comerciales, industriales o de transporte, que generan una movilidad significativa, especialmente en horas punta.
- **Centros de trabajo de alta ocupación**, definidos como aquellos que cuentan con más de 1.000 personas trabajadoras situados en municipios o áreas metropolitanas de más de 500.000 habitantes.

Asimismo, la Ley afecta de manera transversal a **numerosos sectores**, siendo su impacto especialmente relevante en los siguientes:

- Sector del transporte público y privado de viajeros y mercancías.
- Sector logístico y distribución.
- Sector industrial.
- Sector energético.

Por su parte, los Ayuntamientos y Comunidades Autónomas deberán adaptar sus políticas urbanas, de transporte y de infraestructuras a los principios de la Ley, desarrollar o adaptar su normativa propia y gestionar la financiación y subvenciones estatales para movilidad sostenible.



Novedades generales: Movilidad Sostenible al trabajo

> Elaboración y contenido de los planes

Las empresas y entidades públicas afectadas disponían originalmente de **24 meses** desde la entrada en vigor de la Ley para implantar un plan de movilidad sostenible al trabajo en cada centro que supere los umbrales. Sin embargo, el Real Decreto-ley 7/2026 (convalidado por el Congreso) ha reducido este plazo a **12 meses**, de modo que la fecha límite pasa a ser el **5 de diciembre de 2026**. Los planes deberán:

- Sensibilizar a la plantilla y fomentar la movilidad activa (a pie, bicicleta), el transporte colectivo, la movilidad de bajas emisiones, la movilidad compartida y colaborativa, el teletrabajo cuando sea posible y la recarga de vehículos cero emisiones.
- Incluir medidas de formación y sensibilización en materia de seguridad vial y prevención de accidentes en los desplazamientos al centro de trabajo.
- Considerar a empleados, visitantes, proveedores y cualquier persona que acceda al centro.
- Coordinarse con el plan de movilidad sostenible de la entidad local y con los instrumentos de regulación de movilidad de la administración competente.

> Participación y negociación colectiva

- Negociación obligatoria con la representación legal de la plantilla.
- En ausencia de representación legal, se deberá crear una comisión negociadora con los sindicatos más representativos y representativos del sector al que pertenezca la empresa.
- Obligación expresa de negociar, en los convenios colectivos, medidas para promover la elaboración de planes de movilidad sostenible al trabajo (modificación del art. 85 del Estatuto de los Trabajadores). Esta obligación será de aplicación a las comisiones negociadoras de convenios colectivos constituidas tras la entrada en vigor de la Ley.

> Seguimiento y reporte

- Informe de seguimiento obligatorio cada dos años sobre el nivel de implantación de las medidas.
- Los planes deberán registrarse en el Espacio de Datos Integrado de Movilidad (EDIM), junto con sus indicadores de seguimiento.
- Acceso público a los datos agregados, respetando la normativa de protección de datos.

> Incentivos y subvenciones

- El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible convocará subvenciones para la financiación de estos planes para empresas con más de 100 empleados en total o 50 por turno.
- Además, el Real Decreto-ley 7/2026 establece que las empresas que cumplan con los requisitos del art. 26.1 de la Ley 9/2025 (es decir, con centros de trabajo de más de 200 personas trabajadoras en total o más de 100 personas trabajadoras por turno) que sean beneficiarias de las ayudas directas previstas en el Real Decreto-ley 7/2026 (por ejemplo, ayudas al transporte por carretera, a productos agrarios, etc.), deberán reintegrar las ayudas recibidas en caso de incumplir la obligación de disponer de dicho plan de movilidad sostenible.



Novedades para grandes centros de actividad

> Concepto de “gran centro de actividad”

- Según la Ley, se entiende por “gran centro de actividad” cualquier lugar o ubicación donde se desarrolla o concentra más intensamente un determinado trabajo o tarea, como la atención sanitaria, educación y formación, ocio, deporte, comercio, industrial y transporte, por agrupar centros de trabajo de diferentes empresas o implicar la asistencia de muchas personas usuarias, en la que se genera mayor intensidad en la movilidad, además de la correspondiente a las propias personas trabajadoras, en general o en determinadas puntas horarias.
- Si bien la determinación concreta de qué centros tienen esta consideración se fijará reglamentariamente por el Gobierno (y sin perjuicio de los que fije la Comunidad Autónoma correspondiente), algunos ejemplos serían parques empresariales o polígonos industriales, hospitales, centros comerciales de gran afluencia, campus universitarios, instalaciones deportivas de gran capacidad, centros logísticos o de transporte, recintos feriales o de congresos.

> Obligaciones

- Los grandes centros de actividad identificados conforme a los criterios ministeriales deberán aprobar un plan de movilidad sostenible en un **plazo de 18 meses** desde la publicación de los criterios.
- Estos planes deberán revisarse obligatoriamente al menos cada cinco años.
- Designación de un gestor de movilidad para el centro de actividad, con la misión de coordinar, impulsar y supervisar la implantación, seguimiento y revisión del plan.
- Coordinación con los planes de movilidad sostenible al trabajo de las empresas ubicadas en el centro.

Novedades para centros de trabajo de alta ocupación

> Concepto de "centro de trabajo de alta ocupación"

- Según la Ley, se consideran "centros de trabajo de alta ocupación" aquellos que cuentan con más de 1.000 personas trabajadoras situados en municipios o áreas metropolitanas de más de 500.000 habitantes.
- Este concepto es adicional y más específico que los umbrales generales (más de 200 trabajadores o 100 por turno) establecidos para los planes de movilidad sostenible al trabajo.

> Obligaciones específicas

Las entidades públicas y privadas con centros de trabajo de alta ocupación deberán incluir en sus planes de movilidad sostenible al trabajo medidas específicas adicionales:

- Medidas para reducir la movilidad de las personas trabajadoras en las horas punta o durante la jornada laboral.
- Promover el uso de medios de transporte de bajas o cero emisiones y de servicios de movilidad colaborativa.
- Impulsar la movilidad activa (desplazamientos a pie, en bicicleta, etc.).
- Incluir herramientas para facilitar la recarga pública o privada de medios de transporte de bajas o cero emisiones.



> Supervisión administrativa

- Las Administraciones competentes en materia de transportes y movilidad velarán por la inclusión de las medidas anteriores en los planes de movilidad sostenible al trabajo de estos centros.

Interacción con la normativa autonómica

- Algunas Comunidades Autónomas (CCAA) cuentan ya con normativa propia en materia de movilidad sostenible, adaptada a sus competencias y particularidades territoriales. A fecha de la publicación de este Legal Flash: **Asturias, Canarias, Cataluña, Comunidad Valenciana, Islas Baleares, Navarra y País Vasco.**
- La Ley reconoce expresamente este marco y prevé que las CCAA puedan desarrollar, complementar o ampliar las obligaciones y medidas estatales mediante su propia legislación y planificación. Así, la normativa autonómica puede establecer requisitos adicionales, instrumentos de planificación específicos o medidas más estrictas en materia de movilidad sostenible, siempre en coherencia con los principios y objetivos generales fijados por la Ley estatal.
- En relación con los **planes de movilidad sostenible**, la Ley establece de forma expresa que lo contenido en su artículo 26 tiene **carácter supletorio** respecto de lo que disponga la Administración competente en materia de transportes y movilidad o la ordenación de cada municipio, de conformidad con la legislación de la CCAA. Por tanto, existe la posibilidad de que **la normativa autonómica o municipal fije requisitos distintos** (planes de movilidad simplificados, zonas de bajas emisiones, incentivos fiscales, plazos, etc.) cuya aplicación tendría carácter preferente.
- También tiene aplicación supletoria la Ley estatal para la determinación de los criterios para identificar **grandes centros de actividad**.
- Por ello, es fundamental **verificar la existencia de normativa autonómica o local** que pueda imponer requisitos más estrictos o diferentes en cada caso.

Novedades para empresas de transporte y de movilidad y gestoras de infraestructuras de transporte

> Nuevas obligaciones

Las empresas de transporte de personas y mercancías con origen o destino en España (por carretera, ferroviario, aéreo, marítimo, etc.), proveedores de servicios de movilidad (incluyendo movilidad colaborativa, *carsharing*, etc.) y gestoras de infraestructuras de transporte (terminales, estaciones, aparcamientos, etc.) tienen una serie de obligaciones adicionales:

- **Digitalización documental:** Digitalizar los documentos de control administrativo para el transporte de mercancías y la hoja de ruta para el transporte de personas por carretera, a los diez meses desde la entrada en vigor de la Ley.
- **Datos abiertos:** Suministrar datos abiertos sobre sus servicios y operaciones al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, en formatos interoperables y actualizados, para su integración en el Espacio de Datos Integrado de Movilidad (EDIM).
- **Huella de carbono:** Calcular y facilitar a las personas usuarias la información sobre la huella de carbono de los servicios de transporte y movilidad que presten, en el plazo de un año desde que se apruebe la metodología reglamentaria.
- **Puertos y aeropuertos:** Calcular y publicar su huella de carbono y dotarse de planes de reducción con el objetivo de neutralizar emisiones de gases de efecto invernadero, así como controlar la calidad del aire en entornos portuarios y aeroportuarios.



> Otras medidas

- En relación con la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, la Ley introduce nuevas figuras, como el “carpooling”, como transporte privado particular, el “carsharing”, como modalidad de arrendamiento de vehículo sin conductor, e incorpora el “transporte a demanda” como nueva categoría de transporte público de viajeros. Asimismo, la Ley acuerda impulsar alternativas ferroviarias a vuelos domésticos.
- En relación con el sector logístico y distribución, la Ley impulsa la eficiencia energética, la digitalización, la intermodalidad y la reducción de emisiones en la cadena logística, así como la creación de nodos logísticos estratégicos y zonas de estacionamiento seguras.

Novedades para empresas del sector industrial y energético

> Sector industrial:

La promoción de la electrificación de flotas, la implantación de puntos de recarga y la renovación del parque móvil hacia vehículos de cero o bajas emisiones impacta directamente en la industria de automoción y en los proveedores de infraestructuras de recarga. Además, se refuerzan las obligaciones de suministro de energía renovable y la integración de infraestructuras de recarga eléctrica, así como la gestión de la huella de carbono.

> Sector energético:

- Se modifica la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico (LSE), para incluir: (i) una exención de autorizaciones eléctricas autonómicas para líneas que alimenten puntos de recarga si no requieren utilidad pública ni evaluación ambiental, debiendo aportarse proyecto y declaración responsable, (ii) una habilitación para que las Autoridades Portuarias, gestores aeroportuarios y ferroviarios, como consumidores, suministren electricidad a buques, aeronaves y trenes y (iii) un mecanismo de planificación de posiciones para alimentación de demanda. También se modifica la LSE para atribuir al Estado la autorización de las infraestructuras eléctricas, incluidos los accesos y extensiones de red, así como los centros de transformación y de seccionamiento, de las estaciones de recarga de vehículos eléctricos de potencia superior a 3.000 kW que excedan del ámbito territorial de una Comunidad Autónoma, someter estas infraestructuras al régimen de autorizaciones del art. 53 LSE y declarar su utilidad pública.
- Asimismo, se modifica el Real Decreto 244/2019, por el que se regulan las condiciones administrativas, técnicas y económicas del autoconsumo de energía eléctrica para incluir diversas medidas, y entre ellas: (i) permitir cambiar de modalidad de autoconsumo, si bien en autoconsumo colectivo el cambio debe hacerlo simultáneamente todo el grupo de consumidores asociado a la misma generación; (ii) prohibir que un sujeto consumidor pueda estar asociado de forma simultánea a más de una de las modalidades de autoconsumo, salvo autoconsumo individual sin excedentes con instalación próxima asociada a través de red, y (iii) determinar que si el autoconsumo es “próximo y asociado a través de red”, debe ser siempre en modalidad con excedentes.
- Por otro lado, se modifica la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética para incluir, entre otras medidas, obligaciones de instalar grupos de recarga eléctrica de alta potencia en determinadas estaciones de servicio.
- Por último, la Ley prevé que en el plazo de seis meses desde su entrada en vigor las distribuidoras eléctricas deberán remitir al MITECO información relativa a las características y capacidades de la red en ubicaciones habilitadas para instalar puntos de recarga eléctrica conforme se establezca mediante orden ministerial.



Novedades en materia de contratación pública

- En materia de contratación pública, se fomenta la introducción de “**cláusulas verdes**” (requisitos ambientales, energéticos, de seguridad vial y acústicos) en la licitación de contratos públicos de servicios o de concesión de servicios de transporte, así como una evaluación específica de la información al usuario (trayectos, billeteaje, horarios, intermodalidad) en los servicios de movilidad.
- Asimismo, se modifica la Ley 9/2017 de Contratos del Sector Público para añadir una disposición adicional que confirma que el **régimen de recursos y revisión de actos** de los capítulos IV y V, título I, libro I de la LCSP se aplica directamente a los contratos de servicio público de transporte de viajeros regidos por el Reglamento (CE) 1370/2007.
- Por lo que se refiere a la **inversión en infraestructuras**, la Ley prevé que las inversiones estatales en carreteras, ferrocarril, aeropuertos, puertos e infraestructura de recarga deben superar un análisis preliminar y estudio de rentabilidad económica-social-ambiental.

Régimen sancionador

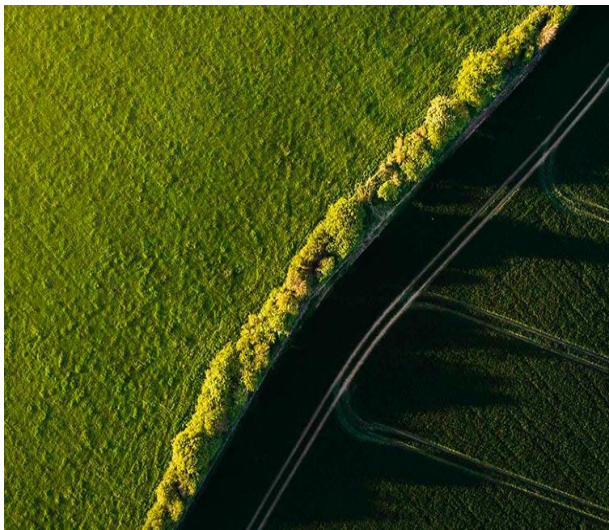
- La Ley tipifica infracciones vinculadas al incumplimiento de los planes de movilidad al trabajo, suministro de datos al EDIM, sandbox (espacio controlado de pruebas) y datos abiertos a infraestructuras, con un enfoque de intervención mínima.
- Pueden ser responsables personas físicas o jurídicas, especialmente operadores de transporte, gestores u operadores de infraestructuras, empresas obligadas a planes de movilidad al trabajo y promotores del sandbox. El órgano de sancionador es la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible.
- A modo de ejemplo, se tipifican como **infracciones graves** (con multas de hasta 6.000€): el envío de datos falsos o la ausencia de envío de datos obligatorios al EDIM. En cambio, se tipifica como **infracciones leves** (sancionables con multas de hasta 2.000€): no disponer del plan de movilidad sostenible al trabajo o no emitir informes de seguimiento en plazo, cuando perjudique el sistema de movilidad. Todo ello sin perjuicio de que la normativa autonómica prev

Recomendaciones para las empresas

1. Consultar la legislación vigente en la Comunidad Autónoma y municipio donde se ubican los centros de trabajo de la empresa para asegurar el cumplimiento de todas las obligaciones.
2. Identificar los centros de trabajo y actividades afectadas por los umbrales de la Ley. Evaluar si alguno de los centros de trabajo cumple los criterios de "centro de trabajo de alta ocupación" e implementar las medidas adicionales requeridas.
3. Mapear obligaciones de datos en caso de ser operadores de transporte o movilidad o gestores de infraestructuras.
4. Planificar urgentemente la elaboración de los planes de movilidad sostenible, involucrando a los departamentos de RRHH, sostenibilidad/ESG, infraestructuras y relaciones laborales, teniendo en cuenta el plazo reducido de doce meses.
5. Preparar la negociación con la representación legal de los trabajadores.
6. Incluir la movilidad sostenible en las mesas de negociación que se constituyan a partir de la entrada en vigor de la Ley.
7. Monitorizar las convocatorias de subvenciones y ayudas públicas para la financiación de los planes y proyectos de movilidad sostenible.
8. Impulsar acciones formativas internas sobre movilidad sostenible y concienciar a la plantilla sobre los beneficios y obligaciones derivadas de la nueva normativa.
9. Incorporar la accesibilidad y la perspectiva de género en los planes y en las ofertas de licitaciones públicas que así lo prevean.



10. Establecer procedimientos internos de seguimiento, evaluación y actualización periódica de los planes, así como de reporte a las autoridades competentes.



Para obtener información adicional sobre el contenido de este documento puede enviar un mensaje a nuestro equipo del [Área de Conocimiento e Innovación](#) o dirigirse a su contacto habitual en Cuatrecasas.

©2025 CUATRECASAS

Todos los derechos reservados.

Este documento es una recopilación de información jurídica elaborado por Cuatrecasas. La información o comentarios que se incluyen en el mismo no constituyen asesoramiento jurídico alguno.

Los derechos de propiedad intelectual sobre este documento son titularidad de Cuatrecasas. Queda prohibida la reproducción en cualquier medio, la distribución, la cesión y cualquier otro tipo de utilización de este documento, ya sea en su totalidad, ya sea en forma extractada, sin la previa autorización de Cuatrecasas.

