

NUEVOS PLANES DE MOVILIDAD SOSTENIBLE EN LOS CENTROS DE TRABAJO TRAS LA LEY 9/2025

BOLETÍN LABORAL

 Abdón Pedrajas | Littler



1. Impacto en la regulación laboral de la Ley 9/2025 de movilidad sostenible (LMS)

La LMS (BOE de 4 de diciembre de 2025) tiene por objeto reorientar los desplazamientos hacia **modos de transporte más sostenibles**, con el fin de proteger la salud, el medioambiente, el clima, el bienestar y la seguridad de la ciudadanía.

Este objetivo político se encuentra estrechamente vinculado a las políticas de **protección ambiental y climática**, así como al desarrollo económico y social de los territorios. La LMS desarrolla mandatos europeos recogidos, entre otros, en el **Reglamento (UE) 2021/1119**, relativo a la neutralidad climática, y en el Plan de **Recuperación de 2021**, asociado a la obtención por España de fondos europeos. Asimismo, se inserta en el marco normativo de la **Ley 7/2021, de cambio climático y transición energética**.

Se trata de una norma de carácter **transversal y esencialmente administrativo**, que afecta a Administraciones Públicas, empresas y ciudadanía.



Tiene por finalidad articular un sistema de movilidad sostenible, en entidades públicas y privadas, para lograr una mayor cohesión social y territorial, contribuir a un desarrollo económico resiliente y alcanzar los objetivos de reducción de gases de efecto invernadero y otros contaminantes y la mejora de la calidad del aire.

En esta misma línea, reconoce el derecho de todas las personas a disfrutar de un sistema de movilidad sostenible y justo, en los términos previstos en el ordenamiento jurídico. A partir de estos principios, la Ley configura un conjunto de instrumentos dirigidos a modificar los patrones de movilidad y transporte en el marco de los procesos de transición energética.

Entre dichas herramientas destaca la **implicación directa de las empresas**, con un relevante impacto en el ámbito laboral derivado de sus artículos 25 y 26 de la Ley, así como de la **reforma del artículo 85.1 del Estatuto de los Trabajadores**, introducida por la Disposición Final Tercera. Esta reforma incorpora nuevas obligaciones empresariales que se canalizan a través de la negociación colectiva y se concretan en la exigencia de **planes de movilidad sostenible en los centros de trabajo**.

Be YOU at Littler



Estos planes, centrados en el centro de trabajo, deben incluir según el art. 26.3 LMS:

- Soluciones como el impulso de la movilidad activa.
- El transporte colectivo.
- La movilidad de bajas o cero emisiones.
- Fórmulas de movilidad compartida o colaborativa.
- La instalación de infraestructuras de recarga de vehículos eléctricos
- El fomento del teletrabajo cuando sea posible.
- Medidas de seguridad vial y prevención de accidentes en los desplazamientos laborales, promoviendo la formación en estas materias.

En consecuencia, aunque la LMS es una norma fundamentalmente administrativa, su **impacto laboral es notable**, al imponer nuevas obligaciones empresariales y reforzar el papel de la negociación colectiva.

2. Nuevo deber de negociar medidas sobre planes de movilidad sostenible

La Disposición Final Tercera LMS modifica el artículo 85.1 ET, incorporando un nuevo **deber de negociación colectiva** relativo a las

"medidas para promover la elaboración de planes de movilidad sostenible en los centros de trabajo".

A través de la negociación colectiva se deberá establecer el marco para estos planes, con el objetivo de buscar soluciones que impulsen el transporte colectivo, la movilidad activa, la movilidad de bajas emisiones y la movilidad compartida, contribuyendo así a la mejora de la calidad del aire, la reducción de emisiones, la descongestión del tráfico y la prevención de accidentes en los desplazamientos al trabajo.

Este nuevo deber de negociar se suma a los ya existentes en materia de **planes de igualdad y protocolos frente a fenómenos climáticos adversos**, y será aplicable a aquellos convenios colectivos cuya comisión negociadora se constituya **a partir del 5 de diciembre de 2025**, fecha de entrada en vigor de la Ley.

La regulación convencional será, por tanto, **clave** para concretar el contenido, alcance y aplicación práctica de los planes de movilidad sostenible en los centros de trabajo.



Be YOU at Littler



3. Planes de movilidad sostenible en los centros de trabajo

El artículo 26.1 LMS impone la obligación de disponer de un **plan de movilidad sostenible al trabajo** a las empresas que cuenten con **centros de trabajo de más de 200 personas trabajadoras, o más de 100 por turno**.

Esta obligación deberá cumplirse en el **plazo de 24 meses** desde la entrada en vigor de la Ley, es decir, **antes del 5 de diciembre de 2027**, y los planes deberán elaborarse conforme a lo previsto en el convenio colectivo aplicable.

El artículo 2.s define estos planes como el **"conjunto de medidas impulsadas por la dirección del centro de trabajo y elaboradas en el marco de la negociación colectiva, cuyo objeto es racionalizar los desplazamientos al lugar donde se desarrolla la actividad de empleados, clientes, proveedores y visitantes"**.

El ámbito del plan es el centro de trabajo, definido conforme al artículo 1.5 ET como la unidad productiva con organización específica dada de alta ante la autoridad laboral. El plan **deberá ser objeto de negociación con la representación legal de las personas trabajadoras**.



En aquellos centros sin representación, la LMS prevé la constitución de comisiones negociadoras integradas por los **sindicatos más representativos y representativos del sector**, descartándose expresamente las comisiones ad hoc. De la redacción legal se desprende que la aprobación del plan exige **acuerdo colectivo**, sin contemplar la imposición unilateral empresarial en caso de desacuerdo.

En cuanto a su contenido, los planes deberán incluir medidas de movilidad sostenible y de seguridad vial, y, en el caso de **centros de trabajo de alta ocupación** —más de 1.000 personas trabajadoras en municipios o áreas metropolitanas de más de 500.000 habitantes—, deberán incorporar actuaciones específicas para reducir la movilidad en horas punta y fomentar el uso de transportes de bajas o cero emisiones.

La Ley prevé:

- Un **registro de planes de movilidad sostenible**.
- La convocatoria de **subvenciones públicas** para su financiación (DA 27^a).
- La elaboración por la empresa de un **informe de seguimiento bianual** sobre el grado de implantación del plan.

Be YOU at Littler



Asimismo, cuando concurren varios centros de trabajo en un mismo ámbito, las empresas deberán promover **mecanismos de coordinación** entre los distintos planes.

El incumplimiento de estas obligaciones se tipifica como **infracción administrativa grave**, con sanciones de entre **2.001 y 6.000 euros**.

4. Planes de movilidad sostenible en grandes centros de actividad

Además de los planes de centro de trabajo, el artículo 25 LMS regula los **planes de movilidad sostenible en grandes centros de actividad**, que pueden afectar a varias empresas.

Se consideran grandes centros de actividad aquellos espacios en los que se concentran intensamente actividades como sanidad, educación, comercio, industria, ocio o transporte, generando elevados flujos de movilidad tanto de personas trabajadoras como de usuarios y visitantes.



Jesús Lahera Fortea

Consultor Abdón Pedrajas Littler
Catedrático Derecho del Trabajo Universidad Complutense

Los Ministerios de Transportes y de Trabajo establecerán los criterios para identificar estos centros, atendiendo, entre otros factores, a su superficie, número de empresas, volumen de empleo y afluencia de público. Una vez identificados, deberán aprobar un plan de movilidad sostenible **revisable cada cinco años**.

Estos planes deberán coordinarse con los planes de movilidad de los centros de trabajo y compartir objetivos y medidas orientadas a una movilidad más sostenible. También se prevé la creación de un **registro específico** para estos planes.

