



Ley 9/2025, de 3 de diciembre
Movilidad Sostenible · RD-ley 7/2026

Plan de Movilidad Sostenible al Trabajo: lo que su empresa debe hacer antes de diciembre de 2026

La Ley 9/2025 está en vigor y el Real Decreto-ley 7/2026 ha adelantado doce meses la obligación. Las empresas con centros de trabajo de más de 200 personas — o más de 100 por turno — tienen menos de nueve meses para negociar, aprobar y publicar su plan. Esto es lo que exige, cómo se construye y cómo Greenme le acompaña.

www.greenmeconsulting.com
Abril 2026

Índice

- 01 La Ley 9/2025 en una página (y lo que acelera el RD-ley 7/2026)
- 02 ¿Está su empresa obligada? El test
- 03 El Plan de Movilidad Sostenible al Trabajo, paso a paso
- 04 Calendario, sanciones y riesgos reales
- 05 Por qué conviene hacerlo bien: conexión con CSRD y huella de carbono
- 06 La solución: Greenme end-to-end
- 07 Por qué Greenme y siguiente paso
- 08 Glosario y naturaleza de este documento



01

La Ley 9/2025 en una página (y lo que acelera el RD-ley 7/2026)

La Ley 9/2025, de 3 de diciembre, de Movilidad Sostenible — publicada en el BOE núm. 291 de 4 de diciembre de 2025 y en vigor desde el 5 de diciembre de 2025 — es la primera norma estatal que regula la movilidad en España de forma integral. Convierte la movilidad en un derecho ciudadano, coordina las políticas de las tres administraciones y, sobre todo, introduce obligaciones concretas para las empresas.

El 20 de marzo de 2026, el Gobierno aprobó el Real Decreto-ley 7/2026 (BOE de 21 de marzo), convalidado por el Congreso el 26 de marzo. Sus artículos 63 y 64 cambian la ecuación para el tejido empresarial: reducen de 24 a 12 meses el plazo para disponer de Plan de Movilidad Sostenible al Trabajo, y vinculan el cumplimiento a las ayudas públicas.

El resultado práctico: las empresas con centros de trabajo de más de 200 personas — o más de 100 por turno — tienen hasta el 5 de diciembre de 2026 para negociar, aprobar y publicar su Plan. Nueve meses desde la publicación de este ebook. Y si son beneficiarias de ayudas directas del RD-ley, incumplir implica reintegro.

Tres ideas para tener claras

Es una obligación laboral, no solo ambiental. El Plan se negocia con la representación legal de los trabajadores (Art. 26.2) y la disposición final tercera modifica el Estatuto de los Trabajadores para introducir este deber de negociar en todos los convenios colectivos cuya comisión se constituya desde el 5 de diciembre de 2025.

Es un proceso, no un documento. La Ley exige diagnóstico cuantitativo de desplazamientos, medidas con indicadores, informe de seguimiento bienal y comunicación al Espacio de Datos Integrado de Movilidad (EDIM). No se puede improvisar en un mes.

El riesgo no es solo multa. La sanción nominal es moderada (infracción leve del Art. 106.2.a) de 101 a 2.000 €). Pero el reintegro de ayudas del Art. 64 del RD-ley 7/2026 sí puede ser material, y la falta de Plan bloquea cada vez más licitaciones públicas y exigencias de clientes en cadena de valor.



02

¿Está su empresa obligada? El test

La Ley 9/2025 es más restrictiva de lo que suena. No aplica solo a grandes multinacionales: alcanza a empresas medianas con un centro de trabajo notable, a entidades del sector público estatal, autonómico o local, y a cooperativas. Antes de diseñar un Plan, confirme primero si su organización está dentro del perímetro.

Las tres preguntas clave

PREGUNTA	RESPUESTA	CONSECUENCIA
1. ¿Tiene algún centro de trabajo con más de 200 personas trabajadoras cuyo centro habitual sea ese?	Si Sí: obligado.	Plan de Movilidad Sostenible al Trabajo antes del 5 dic 2026 (Art. 26.1 Ley 9/2025, modificado por art. 63 RD-ley 7/2026).
2. ¿Tiene algún centro de trabajo con más de 100 personas trabajadoras por turno?	Si Sí: obligado.	Mismo plazo, mismas obligaciones. El umbral es alternativo, no acumulativo.
3. ¿Empleen más de 1.000 personas en municipio o área metropolitana de más de 500.000 habitantes?	Si Sí: centro de alta ocupación.	Medidas adicionales obligatorias para reducir movilidad en hora punta y promover transporte bajo en emisiones (Art. 26.5).

Fuente: Ley 9/2025, de 3 de diciembre, art. 26; Real Decreto-ley 7/2026, de 20 de marzo, art. 63. El umbral se evalúa por centro de trabajo, no por empresa.

Preguntas frecuentes del perímetro

¿Se cuenta el personal subcontratado? El Art. 26 habla de 'personas trabajadoras cuyo centro de trabajo habitual sea dicho centro'. La interpretación prevalente excluye a subcontratados que dependan contractualmente de otra empresa. Pero sí se incluyen en el diagnóstico de desplazamientos, junto con visitantes y proveedores (Art. 26.3, párrafo tercero).

¿Qué pasa si la empresa tiene varios centros? Cada centro que supere el umbral genera un Plan propio. Pueden compartir estructura, política corporativa y herramientas de medición, pero el diagnóstico, las medidas, los indicadores y la negociación con la representación legal son específicos de cada centro.

¿Qué pasa con el sector público? Entidades del sector público — estatal, autonómico o local, en los términos del art. 2 de la Ley 40/2015 — están sujetas a la misma obligación y a los mismos umbrales. Las cooperativas aprueban el Plan por su Consejo Rector (Art. 26.2).



03

El Plan de Movilidad Sostenible al Trabajo, paso a paso

Este capítulo es el corazón del ebook. Aquí se explica qué tiene que hacer su empresa, en qué orden y con qué actores, para tener el Plan aprobado y operativo antes del 5 de diciembre de 2026. No es una lista de buenas prácticas: es la secuencia que exige el Art. 26 y la que funciona en la práctica según los PMST ya auditados y los benchmarks europeos de Francia (loi LOM) y Países Bajos.

Fase 1 – Diagnóstico de desplazamientos

La Ley no lo llama 'diagnóstico' en esos términos, pero el Art. 26.3 exige que el Plan se elabore teniendo en cuenta los patrones de desplazamiento reales. Un Plan sin diagnóstico cuantitativo propio es un Plan rechazable por la representación legal y, en última instancia, un Plan que no cumple la Ley.

Qué hay que medir. Origen y destino de cada desplazamiento por persona trabajadora, modo utilizado (privado, colectivo, activo, compartido, teletrabajo), distancia recorrida, tiempo empleado, frecuencia semanal, factores de elección (horario, barreras, coste, disponibilidad). También: desplazamientos de visitantes, proveedores y cualquier persona que acceda al centro (Art. 26.3).

Cómo medirlo. Encuesta estructurada a toda la plantilla con tasa de respuesta mínima recomendada del 60 %. Complemento con geolocalización agregada y anonimizada cuando es viable. Cruce con nóminas para validar códigos postales sin exponer datos personales (cumplimiento del RGPD y de la LO 3/2018).

Qué resulta. Una tabla por modo con porcentajes, emisiones asociadas, tiempo medio de viaje y barreras identificadas. Es, además, el dato exacto del Scope 3 Categoría 7 (commuting) que CSRD exigirá en el próximo ejercicio.

Fase 2 – Catálogo de medidas

El Art. 26.3 exige que el Plan contemple soluciones de movilidad sostenible aplicando el principio de jerarquía del Art. 28: primero evitar el desplazamiento (teletrabajo), después movilidad activa, después transporte colectivo, después movilidad compartida, y por último vehículo privado lo más eficiente posible. Estas son las familias de medidas que todo Plan robusto incluye:

FAMILIA	QUÉ INCLUYE EN LA PRÁCTICA
Teletrabajo estructural	Política clara (no solo excepcional) con días semanales fijos, compatibilidad con derecho a la desconexión digital, y trazabilidad del ahorro de desplazamientos.



FAMILIA	QUÉ INCLUYE EN LA PRÁCTICA
Movilidad activa	Rutas peatonales y ciclistas seguras hacia el centro; aparcamiento cubierto para bicicletas con capacidad suficiente; duchas y vestuarios; bicicletas o patinetes corporativos para trayectos profesionales intermedios.
Transporte colectivo	Convenios con operadores locales; lanzaderas de empresa desde estaciones de metro o autobús; integración con la tarjeta de transporte autonómica; uso de la tarjeta transporte con ventaja fiscal del art. 42.3.e) de la LIRPF.
Movilidad compartida y colaborativa	Plataforma de carpooling entre empleados con prioridad de aparcamiento o incentivo económico; vanpooling desde zonas mal conectadas; carsharing eléctrico corporativo.
Vehículo de bajas o cero emisiones	Renovación progresiva de la flota corporativa; política de elección de vehículo; instalación de puntos de recarga en parking del centro con política de uso y, cuando aplique, tarificación.
Seguridad vial y accidentes in itinere	Formación estructurada, política de movilidad segura, integración explícita con el Plan de Prevención de Riesgos Laborales.
Gobernanza	Designación de gestor de movilidad (obligatoria para grandes centros de actividad del Art. 25 y posible reglamentariamente para PMST según Art. 26.4); cuadro de indicadores con periodicidad; protocolo de informe de seguimiento bienal.

Fuente: Ley 9/2025, arts. 26 y 28; Ley 35/2006 del IRPF, art. 42.3.e). Orden de las familias según el principio de jerarquía del Art. 28 (de lo más sostenible a lo menos sostenible).

Fase 3 – Negociación con la representación legal

Esta es la fase que más ansiedad genera en las empresas y que más determina el plazo real de aprobación del Plan. El Art. 26.2 establece dos escenarios:

Si hay representación legal de los trabajadores en el centro. La negociación se produce con el comité de empresa, delegados de personal o delegados sindicales, en los términos del Estatuto de los Trabajadores. Recomendamos convocar la comisión negociadora con documentación completa – diagnóstico, catálogo de medidas, indicadores – para evitar rondas sucesivas que prolonguen el proceso más allá del plazo del Art. 26.1.

Si no hay representación legal en el centro. Se constituye una comisión negociadora ad hoc integrada por la representación de la empresa y por una representación de las personas trabajadoras formada por los sindicatos más representativos y los representativos del sector. La representación sindical se conforma en proporción a la representatividad en el sector, garantizando la participación de todos los sindicatos legitimados.

Un proceso de negociación bien planteado tarda entre tres y cinco meses desde la primera convocatoria hasta la firma del Plan. Si hoy es mayo de 2026 y su organización no ha iniciado el proceso, el calendario ya empuja. Si empieza en septiembre, la ventana se cierra.

Fase 4 – Aprobación, comunicación y publicación

Aprobado el Plan, la disposición transitoria primera del propio Art. 27 obliga a comunicarlo a la autoridad competente designada por la comunidad autónoma en el plazo de tres meses desde su



aprobación, para su incorporación al Espacio de Datos Integrado de Movilidad (EDIM). Los planes aprobados con anterioridad a la Ley deberán actualizarse a los criterios de la misma.

Los datos agregados por género y edad del Plan son de acceso público, respetando siempre la normativa de protección de datos personales (Art. 27.2). Esto significa que el Plan no es solo un documento interno: es un activo informativo cuyo contenido se somete al escrutinio de la administración, de los propios empleados y, cada vez más, de clientes y financiadores.

Fase 5 — Seguimiento bienal y revisión

Dos años después de la aprobación, la empresa debe elaborar un informe de seguimiento sobre el nivel de implantación de las actuaciones y medidas del Plan (Art. 26.2). Este informe se repite cada dos años durante la vigencia del Plan, se comunica al EDIM, y es el insumo principal para la revisión integral del Plan — que no tiene plazo fijado en la Ley, pero que en la práctica se alinea con los ejercicios bienales de reporte CSRD.

¿Está el calendario interno de su empresa alineado con estos cinco plazos? ¿El responsable designado — de RRHH, de sostenibilidad, de operaciones — conoce las cinco fases y dispone de recursos propios o contratados para cada una?



04

Calendario, sanciones y riesgos reales

Las fechas y las consecuencias del incumplimiento son el punto donde la obligación del PMST sale del mundo de las buenas intenciones y entra en el análisis de riesgo corporativo. Esta es la fotografía completa.

Los cuatro hitos que marcar en calendario

FECHA	HITO	FUENTE
5 Dic 2025	Entrada en vigor de la Ley 9/2025. Modificación del Estatuto de los Trabajadores (art. 85.1 ET): deber de negociar medidas para promover PMST en convenios colectivos cuya comisión negociadora se constituya a partir de esta fecha.	DF 22 ^a y DF 3 ^a Ley 9/2025; DT 1 ^a
21 Mar 2026	Entrada en vigor del RD-ley 7/2026. Se reducen de 24 a 12 meses los plazos del Art. 26. Se vincula el cumplimiento a las ayudas directas del propio RD-ley.	Arts. 63 y 64 RD-ley 7/2026
5 Dic 2026	Plazo límite para disponer del Plan de Movilidad Sostenible al Trabajo aprobado en los centros obligados.	Art. 26.1 Ley 9/2025 (redacción vigente)
5 Dic 2028	Primer informe de seguimiento bienal. A partir de aquí, el informe se repite cada dos años.	Art. 26.2 Ley 9/2025

Fuente: Ley 9/2025, de 3 de diciembre, Real Decreto-ley 7/2026, de 20 de marzo. Estados verificados a abril de 2026.

El régimen sancionador, en concreto

La Ley 9/2025 incorpora por primera vez un régimen sancionador específico para las obligaciones de movilidad corporativa (Arts. 103 a 107). Para las empresas, estas son las infracciones directamente relevantes:

SUPUESTO	CALIFICACIÓN	MULTA	FUENTE
No disponer del PMST en plazo, cuando con ello se produzca perjuicio al sistema de movilidad.	Infracción leve	101 € a 2.000 €	Art. 106.2.a)
No elaborar el informe de seguimiento bienal en plazo, cuando con ello se produzca perjuicio al sistema de movilidad.	Infracción leve	101 € a 2.000 €	Art. 106.2.b)
No suministrar datos al EDIM, o hacerlo de forma incompleta o tardía, cuando cause grave perjuicio al servicio.	Infracción leve	101 € a 2.000 €	Art. 106.1
Suministro de datos falsos al EDIM, o falta de remisión reiterada.	Infracción grave	2.001 € a 6.000 €	Art. 105.1



SUPUESTO	CALIFICACIÓN	MULTA	FUENTE
Tres infracciones leves firmes en un año.	Elevación a grave	2.001 € a 6.000 €	Art. 103.3

Fuente: Ley 9/2025, arts. 103 a 107 y 110. La competencia sancionadora corresponde a la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible.

El riesgo que no es solo la multa

Reintegro de ayudas directas. El art. 64 del RD-ley 7/2026 establece que las empresas obligadas a disponer de PMST y beneficiarias de las ayudas directas previstas en el propio RD-ley deberán reintegrar las ayudas recibidas en caso de incumplimiento. Es un riesgo financiero con magnitud que depende de las ayudas concretas — significativamente superior, en muchos casos, al techo de la sanción administrativa.

Exclusión de licitaciones públicas. La Ley de Contratos del Sector Público y los pliegos autonómicos incorporan cada vez con más frecuencia requisitos de compromiso ambiental que incluyen planes de movilidad. No disponer del PMST puede suponer exclusión automática de procedimientos en los que la empresa competiría.

Exigencia de clientes en cadena de valor. Empresas obligadas al reporte CSRD exigen a sus proveedores datos del Scope 3 — categoría 7 incluida. Sin diagnóstico de movilidad, la empresa no puede responder a esas peticiones y corre el riesgo de perder posición o contrato.

Reputación y empleador. En mercados de talento competitivos, disponer de un PMST bien diseñado — con movilidad activa, transporte colectivo, teletrabajo estructural y recarga eléctrica en el centro — se convierte en un elemento diferencial de empleador.



05

Por qué conviene hacerlo bien: conexión con CSRD y huella de carbono

Hacer el PMST estrictamente para cumplir la Ley 9/2025 es posible, pero deja valor sobre la mesa. Porque el mismo dato que el Art. 26 exige para el Plan — quién se desplaza, desde dónde, con qué modo, cuántos kilómetros y con qué frecuencia — es exactamente el dato que las empresas obligadas al reporte CSRD deben aportar en el estándar ESRS E1 sobre cambio climático, categoría 7 del Scope 3 (commuting de empleados).

Un diagnóstico bien estructurado sirve simultáneamente para cuatro fines: PMST, ESRS E1 de CSRD, Registro de Huella de Carbono de MITECO, y respuesta a clientes en cadena de valor. Hacerlo una vez y bien evita triplicar el esfuerzo interno en los próximos ejercicios.

La fotografía completa de emisiones de transporte

El PMST cubre una sola categoría — la 7 del Scope 3 — pero las empresas con operaciones significativas de transporte o con flota propia deben cubrir, más pronto que tarde, las cinco categorías siguientes:

Scope 1 — Flota propia. Vehículos bajo control operacional directo. Se calcula a partir de combustible o kilometraje y factores oficiales.

Scope 3 Cat. 4 — Transporte y distribución aguas arriba. Logística contratada: transporte de insumos desde proveedores.

Scope 3 Cat. 6 — Viajes de negocio. Desplazamientos profesionales — tren, avión, coche de alquiler, uso profesional de vehículo de empresa.

Scope 3 Cat. 7 — Commuting de empleados. El dato que produce el diagnóstico del PMST.

Scope 3 Cat. 9 — Transporte y distribución aguas abajo. Cuando la empresa controla la logística de salida de producto.

Lo que viene: Art. 36 y la metodología de huella

El artículo 36 de la Ley 9/2025 prevé que las entidades que presten o comercialicen servicios de transporte o movilidad con origen o destino en España deberán calcular e informar la huella de carbono del servicio a los usuarios. La metodología está pendiente de aprobación reglamentaria y, una vez adoptada, el plazo de entrada en vigor será de un año. Las empresas que hayan ya estructurado su cálculo de huella de transporte en el marco del PMST tendrán el trabajo hecho cuando el acto reglamentario llegue.

¿Tiene identificadas las cinco categorías de huella de transporte en su organización? ¿El PMST que está planteando va a aprovechar el diagnóstico para alimentar el dato de ESRS E1 de CSRD, o son ejercicios que caminan en paralelo sin conexión?



06

La solución: Greenme end-to-end

Greenme no es una consultora laboral que redacta planes para cumplir un trámite. Ni una empresa de encuestas. Ni un proveedor de software de huella de carbono. Es el único actor que integra las tres dimensiones que la Ley 9/2025 y el RD-ley 7/2026 obligan a tratar en el mismo proyecto: diagnóstico cuantitativo de movilidad, negociación del Plan con la representación legal, y gestión del dato ESG aprovechable para CSRD y huella de carbono.

Menos riesgo, menos tiempo y menos coste que coordinar tres proveedores especializados. Un único interlocutor desde el primer diagnóstico hasta el informe de seguimiento bienal publicado en el EDIM.

01

Diagnóstico y gap analysis regulatorio

Qué hace Greenme: Identificamos los centros de trabajo obligados (> 200 personas o > 100 por turno), revisamos la normativa autonómica y municipal aplicable, diseñamos y ejecutamos la encuesta de desplazamientos con tasa de respuesta garantizada, y cruzamos los resultados con datos de nómina respetando el RGPD. Entregamos la matriz de emisiones por modo y por centro que alimenta el Plan y el ESRS E1.

Problema que resuelve: La empresa parte de un diagnóstico auditable, no de una estimación. El dato obtenido cumple simultáneamente con los requisitos del Art. 26, del ESRS E1 Cat. 7 y del Registro de Huella de Carbono de MITECO. Prioridades claras, plazos asignados, responsables identificados internamente.

Sin apoyo experto: Encuestas genéricas con bajas tasas de respuesta; diagnósticos sin validación; Planes basados en percepciones en lugar de datos; rechazo por la representación legal en la mesa negociadora por falta de rigor.

02

Redacción del Plan y acompañamiento en la negociación colectiva

Qué hace Greenme: Redactamos el Plan completo siguiendo la estructura del Art. 26.3 con catálogo de medidas por familia, indicadores con metas cuantitativas, calendario de implantación y mecanismo de revisión. Acompañamos a RRHH en la convocatoria de la comisión negociadora, preparamos los materiales para cada sesión, y asistimos a las reuniones como soporte técnico del equipo de la empresa.

Problema que resuelve: El Plan se aprueba en el primer o segundo ciclo de negociación, no en el quinto. Se entrega listo para comunicarlo al EDIM en el plazo de tres meses del Art. 27, con el informe de seguimiento bienal ya parametrizado para el hito de diciembre de 2028.



Sin apoyo experto: Planes genéricos copiados de otras empresas sin diagnóstico propio; negociaciones que se alargan meses; riesgo de calificación como infracción leve del Art. 106.2.a) si se supera el plazo con perjuicio al sistema de movilidad.

03

Cálculo de huella y hoja de ruta de descarbonización

Qué hace Greenme: Calculamos la huella de transporte completa — Scope 1, Scope 3 Cat. 4, 6, 7 y 9 — siguiendo la metodología del GHG Protocol y alineada con el ESRS E1. Diseñamos la hoja de ruta de descarbonización: renovación de flota, electrificación, infraestructura de recarga, política de viajes, política de teletrabajo estructural. Integramos los ahorros proyectados en el plan financiero del cliente.

Problema que resuelve: Un único ejercicio de cálculo alimenta el PMST, el ESRS E1 de CSRD, el Registro de Huella de Carbono y las solicitudes de clientes en cadena de valor. Ahorro estimado entre 30 y 40 % del esfuerzo interno frente a ejercicios separados.

Sin apoyo experto: Cálculos inconsistentes entre el Plan y el informe de sostenibilidad; huellas calculadas con metodologías diferentes según el proveedor; imposibilidad de defender el dato ante auditor externo.

04

Gestión continua con Greenme Engine

Qué hace Greenme: Desplegamos la plataforma Greenme Engine para la gestión continua del dato de movilidad: recogida estructurada por centro, indicadores del Art. 26 en tiempo real, integración con RRHH y con sistemas de gestión energética del edificio, conexión con el EDIM para la comunicación oficial del Plan y sus revisiones, y alimentación automática del dataset del ESRS E1 Categoría 7.

Problema que resuelve: La empresa deja de gestionar movilidad en hojas de cálculo dispersas. Dispone de un punto único de verdad, versionado y auditable, preparado para el informe bienal del Art. 26.2 y para el anual de CSRD.

Sin apoyo experto: Datos fragmentados por departamento imposibles de reconciliar; dependencia de personas que rotan de puesto; incapacidad de demostrar cumplimiento ante inspección o consulta del EDIM.



07

Por qué Greenme y siguiente paso

Experiencia integrada en regulación ESG española y europea. Trabajamos simultáneamente con la Ley 9/2025, la CSRD, la Taxonomía UE, las ESRS, el Reglamento de Baterías y el PPWR. El ecosistema regulatorio es uno solo: conocerlo como un todo permite anticipar interacciones — PMST con ESRS E1, huella de transporte con Art. 36 — que una consultora monotemática no ve.

Visión que cruza movilidad, normativa laboral y descarbonización. El PMST del Art. 26 no es un documento laboral aislado, ni un ejercicio ambiental puro. Cruza el Estatuto de los Trabajadores (art. 85.1 modificado), la normativa europea de transporte (AFIR, ETS2), la fiscalidad (art. 42.3.e LIRPF) y el reporting obligatorio. Nuestros equipos están diseñados para cubrir los cuatro ejes sin fisuras.

Greenme Engine: tecnología propia para la gestión del dato. No somos solo consultores. Implementamos la plataforma que estructura, traza y publica los datos con garantía de integridad. Diseñada para ser compatible con el Espacio de Datos Integrado de Movilidad (EDIM) y con los datasets de ESRS E1 del estándar europeo.

Independencia sin conflicto de intereses. No vendemos flotas, no gestionamos servicios de transporte, no somos operador de recarga. Consultoría independiente: nuestro único interés es el cumplimiento y la mejora de posición ESG del cliente.

Cobertura end-to-end. Desde el diagnóstico inicial hasta el informe bienal de seguimiento publicado en el EDIM. Un único interlocutor, una única metodología, sin fricciones entre fases ni pérdida de contexto entre proveedores.

Siguiente paso

Una primera conversación de 30 minutos con nuestro equipo de regulación ESG y movilidad sostenible. Sin compromiso, sin coste.

En esa llamada haremos un diagnóstico rápido de la situación de su organización: qué centros de trabajo están dentro del perímetro del Art. 26, qué margen de tiempo real queda hasta el 5 de diciembre de 2026 considerando el proceso de negociación colectiva, cómo se conecta esto con su ejercicio de CSRD en curso — si aplica — y cuál sería una ruta realista para llegar al plazo con un Plan robusto, negociado y operativo.

hola@greenmeconsulting.com

www.greenmeconsulting.com

+34 670 44 64 00





08

Glosario y naturaleza de este documento

Glosario

BOE — Boletín Oficial del Estado.

CSRD — Corporate Sustainability Reporting Directive. Directiva (UE) 2022/2464 de reporte de sostenibilidad corporativa, desarrollada por los ESRS.

EDIM — Espacio de Datos Integrado de Movilidad. Infraestructura de datos prevista en el Art. 13 de la Ley 9/2025.

ESRS — European Sustainability Reporting Standards. Estándares europeos de reporte de sostenibilidad, aplicables bajo CSRD.

ET — Estatuto de los Trabajadores. Real Decreto Legislativo 2/2015, modificado por la DF 3ª de la Ley 9/2025.

Gestor de movilidad — Figura prevista en el Art. 25.2 para los grandes centros de actividad, y posible reglamentariamente para los centros del Art. 26. Persona responsable de la implantación y el seguimiento del Plan.

LIRPF — Ley del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas (Ley 35/2006). Su art. 42.3.e) ofrece el incentivo fiscal a tarjetas de transporte.

MITECO — Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.

PMST — Plan de Movilidad Sostenible al Trabajo. Obligación del Art. 26 de la Ley 9/2025, acelerada por el Art. 63 del RD-ley 7/2026.

PNIEC — Plan Nacional Integrado de Energía y Clima 2023–2030.

RD-ley — Real Decreto-ley. Norma con rango de ley dictada por el Gobierno en casos de extraordinaria y urgente necesidad (art. 86 CE), sujeta a convalidación parlamentaria en 30 días.

Scope 1 / Scope 3 — Ámbitos de emisiones del GHG Protocol. Scope 1 = emisiones directas; Scope 3 = emisiones indirectas en la cadena de valor, incluyendo Cat. 7 commuting de empleados.

ZBE — Zona de Bajas Emisiones. Regulada por el RD 1052/2022 y modificada por la DF 14ª de la Ley 9/2025.

Este es un documento técnico-comercial, no un documento jurídico. Greenme Consulting es una consultoría especializada en sostenibilidad y cumplimiento ESG, no un despacho de abogados. El contenido refleja nuestra interpretación técnica de la Ley 9/2025 y del RD-ley 7/2026 a la fecha de publicación, pero no constituye asesoramiento jurídico ni opinión legal vinculante. Para decisiones regulatorias concretas — interpretación de obligaciones dudosas, defensa ante inspecciones de trabajo, redacción de acuerdos con la representación legal — recomendamos expresamente la consulta con un asesor jurídico especializado en Derecho laboral y ambiental.

Documento comercial externo — No confidencial. Datos verificados contra la Ley 9/2025, de 3 de diciembre, de Movilidad Sostenible (BOE núm. 291 de 4 de diciembre de 2025) y contra el Real Decreto-ley 7/2026, de 20 de marzo (BOE de 21 de marzo de 2026, convalidado por el Pleno del Congreso el 26 de marzo de 2026). Datos de mercado: MITECO (Inventario Nacional de Emisiones, edición 2025), ANFAC (Barómetro de Electromovilidad, enero de 2026). Algunos artículos de la Ley dependen de desarrollo reglamentario pendiente cuya adopción puede modificar plazos y condiciones aquí descritas; se recomienda revisar la vigencia de cada dato antes de tomar decisiones basadas en este documento.

