



SIN
CONDUCTORES,
NO HAY
TRANSPORTE
DICIEMBRE 2024



INTRODUCCIÓN	4
1. MAPA ACTUAL	7
1.1. ENCUESTA: PÚBLICO OBJETIVO, LOS SOCIOS DE GUITRANS	9
1.2. RESULTADO DE LA ENCUESTA	10
1.2.1. Ámbito de transporte de las empresas participantes en la muestra	10
1.2.2. Edad de los conductores de las empresas de la muestra	11
1.2.3. Mujeres conductoras en las empresas de la muestra	12
1.2.4. Necesidad de conductores en las empresas de la muestra y extrapolación al total de empresas de GUITRANS y a las empresas de Gipuzkoa	12
1.2.5. Necesidades en otros ámbitos territoriales	13
1.2.6. Causas de la necesidad de conductores entre las empresas de la muestra	14
1.2.7. Necesidad de conductores por tipo de transporte en las empresas de la muestra	14
1.2.8. Cuantificación de pérdidas en las empresas de la muestra	14
1.2.9. Medios de búsqueda de conductores y experiencia con los mismos	15
1.2.10. Requisitos para la contratación exigidos por las empresas de la muestra	16
1.2.11. Aspectos que hacen menos atractivo el sector del transporte a juicio de las empresas encuestadas	17
2. ANÁLISIS DE LAS CAUSAS DE LA FALTA DE CONDUCTORES	21
2.1. IMAGEN DEL SECTOR	22
2.2. RENTABILIDAD DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE Y SALARIOS DE LOS CONDUCTORES	24
2.3. TRATO A LOS CONDUCTORES EN EMPRESAS CARGADORAS	25
2.4. PROBLEMAS DE CONCILIACIÓN	26
2.5. PROBLEMAS DE SEGURIDAD – ÁREAS DE ESTACIONAMIENTO SEGURAS	27
2.6. PAPEL DE LA MUJER EN UN SECTOR MASCULINIZADO ¿POR QUÉ NO SE INCORPORA?	28
2.7. CARESTÍA DE LA VIVIENDA	29
3. MODALIDADES CONTRACTUALES	31
3.1. CONTRATOS LABORALES EXISTENTES	32
3.1.1. Contrato indefinido	32
3.1.2. Contrato de duración determinada	32
3.1.3. Casos especiales: contrato de relevo y contrato fijo-discontinuo	33
3.1.4. Contrato formativo	34
3.2. LEY 15/2009: CONTRATO DE TRANSPORTE	35
3.3. POSIBLES CAMBIOS NORMATIVOS EN MATERIA DE CONTRATACIÓN	36
3.3.1. Jubilación anticipada	36
3.3.1.1. Jubilación anticipada en Francia	37
3.3.2. Catálogo de ocupaciones de difícil cobertura	38
3.3.3. Reducción de la edad mínima para obtener el carné de conducir C1	38
3.3.4. Nuevo Reglamento de Extranjería: evitar el exceso de burocracia	39
3.4. DATOS DE CONTRATACIÓN EN GIPUZKOA	41
3.5. CONTRATACIÓN EN ORIGEN	42

4.	REQUISITOS DOCUMENTALES	45
4.1.	CONDUCTORES NACIONALES	46
4.1.1.	Permisos de conducción	46
4.1.2.	Permiso internacional	47
4.1.3.	ADR	47
4.1.4.	Tacógrafo	49
4.1.5.	CAP	50
4.2.	CONDUCTORES COMUNITARIOS	51
4.2.1.	Permisos de conducción	51
4.2.2.	ADR	52
4.2.3.	Tacógrafo	52
4.2.4.	CAP	52
4.3.	CONDUCTORES NO COMUNITARIOS	53
4.3.1.	Permisos de conducción	53
4.3.2.	Canje de carnés canjeados en otro país	58
4.3.3.	ADR	58
4.3.4.	Tacógrafo	58
4.3.5.	CAP	58
4.3.6.	Certificado de conductor de terceros países	59
4.4.	AYUDAS / SUBVENCIONES PARA LA OBTENCIÓN DEL PERMISO DE CONDUCCIÓN	60
4.5.	COORDINACIÓN INTERINSTITUCIONAL	61
4.5.1.	Extranjería de la Delegación del Gobierno en el País Vasco	62
4.5.2.	Jefatura de Tráfico de Gipuzkoa	63
4.5.3.	Departamento de Transportes de la Diputación Foral de Gipuzkoa, Ministerio de Transportes, FNMT	64
4.5.4.	Iniciativas interesantes de coordinación interinstitucional: el caso de la Comunidad de Aragón	64
5.	IMPORTANCIA DE LA FORMACIÓN	67
5.1.	FORMACIÓN OBLIGATORIA Y FORMACIÓN CONTINUA	68
5.2.	LANBIDE, SERVICIO VASCO DE EMPLEO; CURSOS PARA CONDUCTORES, PRÁCTICAS Y ACOMPAÑAMIENTO EXPERTO	69
5.3.	INSTITUTO PLAIAUNDI: CURSO TÉCNICO EN CONDUCCIÓN DE VEHÍCULOS DE TRANSPORTE POR CARRETERA	70
5.4.	ACUERDO FIRMADO ENTRE EMPRESAS Y SINDICATOS	71
5.5.	HOMOLOGACIÓN DE TÍTULOS	72
6.	CONCLUSIONES	75

INTRODUCCIÓN

El problema de la falta de conductores viene de lejos y son múltiples las causas. El sector lleva años inmerso en una grave crisis provocada, sobre todo, por el efecto del dumping social que ejercen empresas de otras latitudes, con costes salariales muy por debajo de los de las empresas locales. Esta competencia feroz y masiva, de todos contra todos, ha hecho que paulatinamente se hayan reducido los márgenes de rentabilidad y con ello la posibilidad de mejorar las condiciones salariales. Por otra parte, el hecho de ser el último eslabón de la cadena hace que en muchos momentos las empresas cargadoras impongan unas condiciones de trabajo que conllevan largas esperas, operaciones de carga y descarga que nunca debieron asumir los conductores, etc. Tampoco hay que subestimar el efecto producido por la falta de infraestructuras adecuadas y seguras para un descanso, que por otra parte, es obligatorio.

Es una amalgama de cuestiones que hacen que la profesión no resulte interesante para las nuevas generaciones. Así, mientras la contratación de conductores extranjeros ha aumentado desde el 17,61% al 26,16%¹ en los últimos diez años, en cambio, la contratación de jóvenes conductores se ha reducido de un 15,96% en agosto de 2011 a un 10,59% en agosto de 2021. Dato significativo que muestra una tendencia preocupante. El problema no es exclusivo del sector del transporte, hay muchas actividades como la construcción o la hostelería, que también tienen problemas para completar sus plantillas y es que, estamos ante un cambio social, con altas tasas de universitarios que ponen el foco en otro tipo de desarrollos profesionales. Por ello, es importante fomentar la formación profesional y mejorar la imagen de actividades que son fundamentales para la economía y la vida de las personas, como es el caso del transporte.

Es necesario mejorar los ratios de rentabilidad de las empresas, para lo cual es preciso actualizar las tarifas repercutiendo los costes, reivindicar ante los cargadores la necesidad de coordinar una operativa que tenga en cuenta la rentabilidad de las empresas de transporte, fijando claramente las funciones de los conductores y reduciendo los tiempos de espera. También hay que promover la ejecución de áreas de descanso seguras, que garanticen la seguridad y confort de los conductores. Si este tema no se aborda prioritariamente, toda la sociedad se encontrará ante un problema descomunal.

A través de este informe, partiendo de la pregunta ¿por qué no acceden al sector nuevos profesionales? se intenta hacer una foto real del problema, que ayude a tomar medidas en consecuencia.

¹ Informe del Mercado de Trabajo de los Extranjeros Estatal-2024. Observatorio de las ocupaciones.





1.

MAPA ACTUAL

1. MAPA ACTUAL

Conscientes del problema de la falta de conductores en el transporte de mercancías por carretera a nivel global, este informe pretende analizar la realidad concreta en Gipuzkoa. Para ello, y aunque el informe se realiza sobre una muestra de empresas asociadas de GUITRANS, antes de empezar con la misma, parece oportuno caracterizar el sector del transporte en Gipuzkoa, a través de sus datos más relevantes.

▪ Importancia estratégica del transporte guipuzcoano:

- 4,6% peso específico del sector sobre el PIB.
- 1.723 empresas de transporte de mercancía por carretera²
- 6.621 autorizaciones de transporte³
- Nº de afiliados a la Seguridad Social en la actividad de Transporte y Almacenamiento:
 - En régimen general, 11.476
 - En régimen de autónomos, 3.164
- Del total de inscritos en la Seguridad Social en la actividad de transporte de mercancías el 77% son hombres y el 23% mujeres. Aquí se incluyen todas las categorías profesionales no solo la de conductor/a. Se trata de un sector muy masculinizado.
- Respecto a la nacionalidad de los conductores, en Gipuzkoa, el número de afiliados a la seguridad social en 2024, en el sector del transporte y almacenamiento, es de 718 extracomunitarios y 1.239 pertenecientes a la UE.

2 Dato extraído del MTMS, empresas transportistas de mercancías, Distribución por Provincia y Actividad (transporte público), 01/10/2024.

3 Dato extraído del MTMS, transporte de mercancías servicio público, Distribución de Autorizaciones por Provincia y Clase, 01/10/2024.



1.1. ENCUESTA: PÚBLICO OBJETIVO, LOS SOCIOS DE GUITRANS

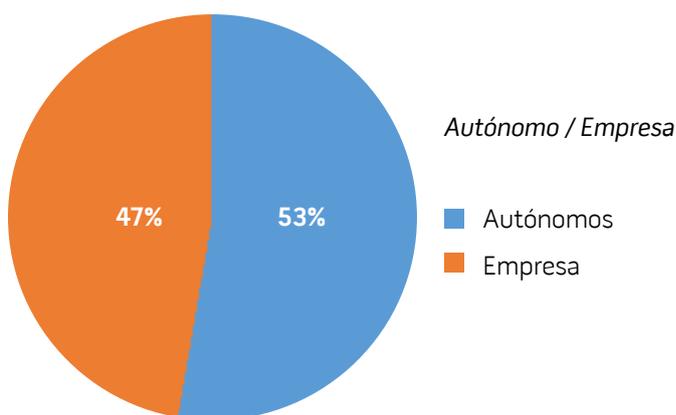
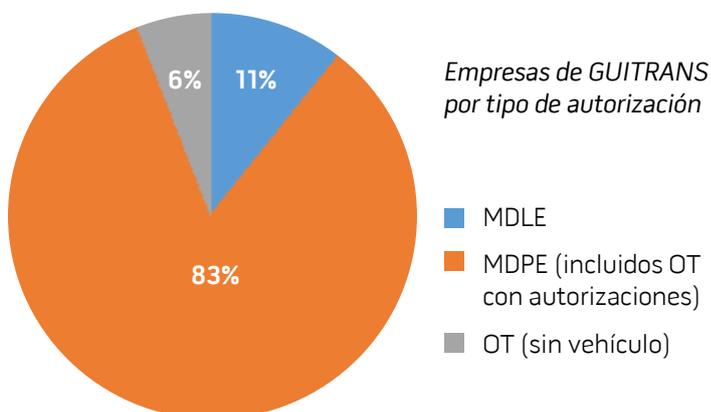
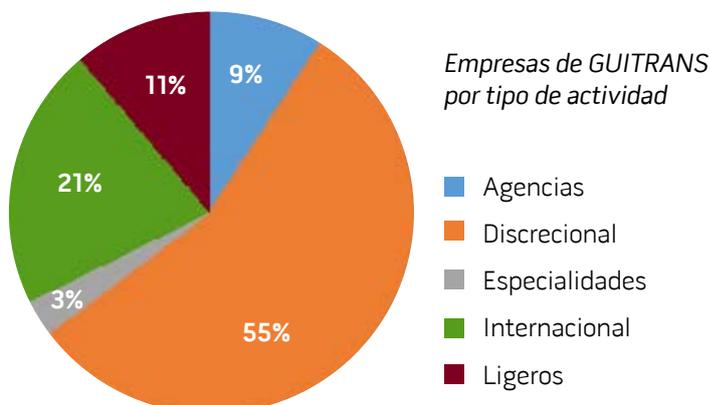
El presente informe se basa en los resultados de una encuesta realizada entre los socios de GUITRANS como colectivo representativo, en un intento de realizar una aproximación a las causas y posibles soluciones del problema.

La encuesta fue enviada el 19 de septiembre de 2024 a los 435 socios de GUITRANS. Esta es la tipología del colectivo muestreado:

- Nº total de socios: 435.
- Nº de empresas por tipo de autorización:
 - MDLE, ligero: 47 (11%)
 - MDPE, pesado: 362 (83%) (incluidos OT con autorizaciones)
 - OT sin vehículos: 26 (6%)
- Nº de empresas por tipo de actividad:
 - Agencias- OT: 41 (10%)
 - Especialidades: 14 (3%)
 - Transporte internacional: 93 (21%)
 - Transporte ligero: 47 (11%)
 - Discrecionales: 240 (55%)
- Por tipo de socio:
 - Autónomos: 230 (53%)
 - Empresas: 205 (47%)

La encuesta realizada constaba de 12 preguntas, de las cuales 5 eran de respuesta múltiple debiendo seleccionar una de las opciones, otras 4 permitían responder por escrito y finalmente, 3 permitían valorar de mayor a menor las distintas opciones dadas. (Ver Anexo pag. 77).

Las respuestas se recibieron entre el 19 de septiembre y el 10 de octubre de 2024. Con el objetivo de conseguir una muestra más representativa, se realizaron encuestas por escrito, telefónica y presencialmente en las oficinas de la Fundación GUITRANS Fundazioa. Finalmente, del total de encuestados se obtuvieron 106 respuestas, lo que representa una muestra de un 25%. En total, estos 106 socios cuentan con 1.655 vehículos, lo que supone un 57,36% del total de camiones en la asociación. Con estos datos, esta encuesta tiene un margen de error de un 8,29%. Los socios que participaron fueron tanto autónomos como empresas, y con un ámbito de trabajo tanto nacional como internacional. El 72,64% de los participantes cuentan con al menos 2 vehículos.

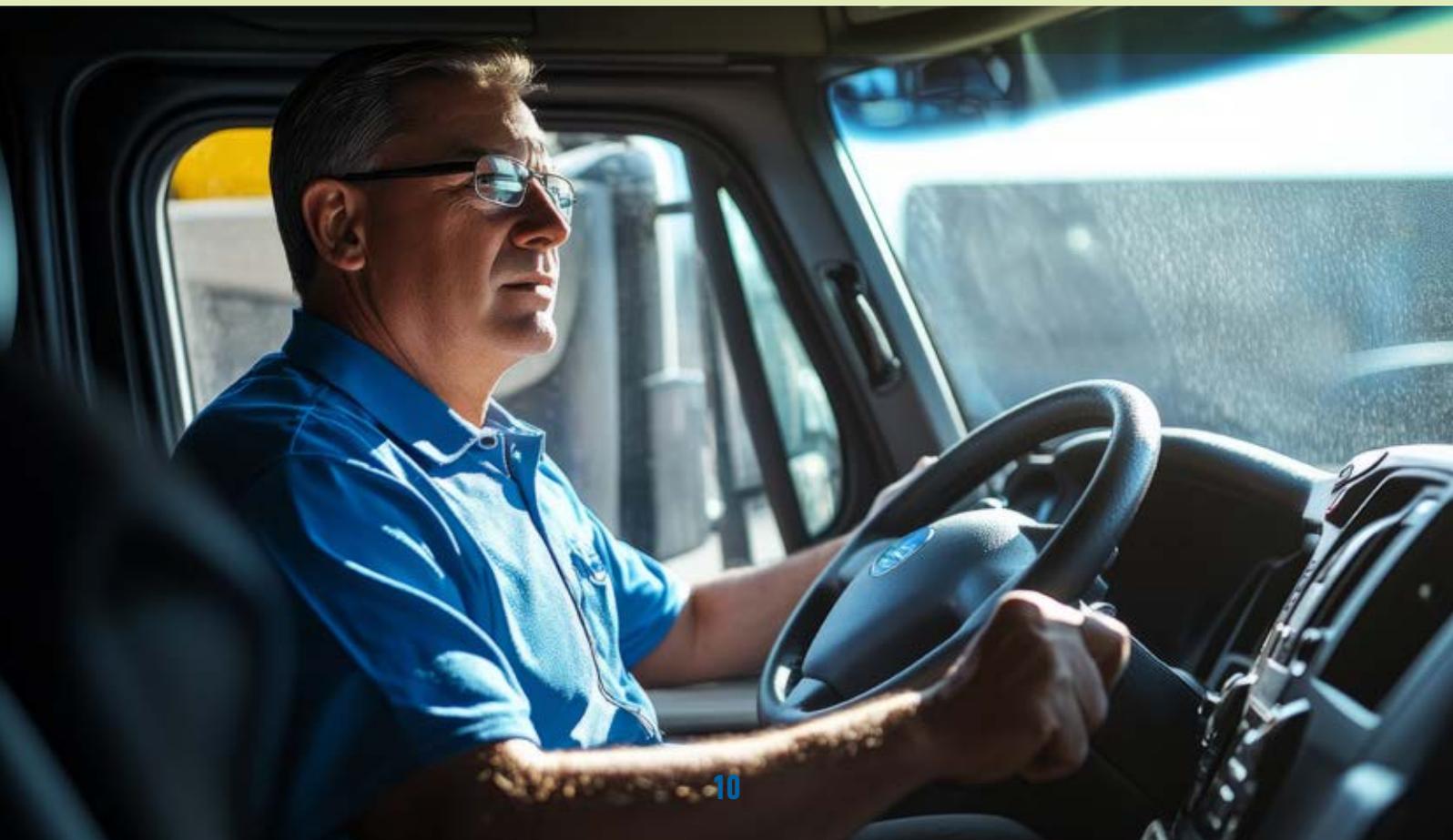
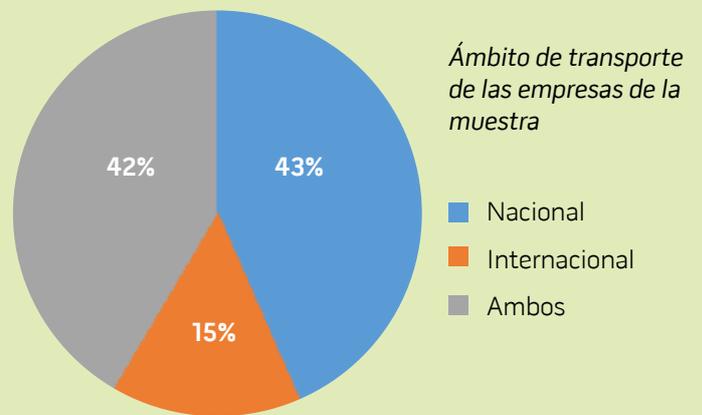


1.2. RESULTADO DE LA ENCUESTA

Respecto a las respuestas recogidas, estos son los gráficos y datos obtenidos en relación al ámbito de transporte de las empresas, edad de los conductores, presencia de mujeres conductoras, cuantificación de la necesidad de conductores, medios de búsqueda de candidatos y contratación, así como la opinión de las empresas sobre posibles soluciones.

1.2.1. Ámbito de transporte de las empresas participantes en la muestra

El porcentaje de los que realizan transporte nacional, el 42%, se aproxima al de los que realizan tanto nacional como internacional, 43%. Pero, si tomamos en cuenta que del total de socios de GUITRANS solo el 21% está en el grupo de internacional, se puede inferir que de los que en la muestra responden que trabajan en ambos ámbitos, la mayoría se dedican fundamentalmente a transporte nacional, realizando internacional esporádicamente. Esto explica el alto porcentaje de empresas que afirman dedicarse a nacional e internacional.



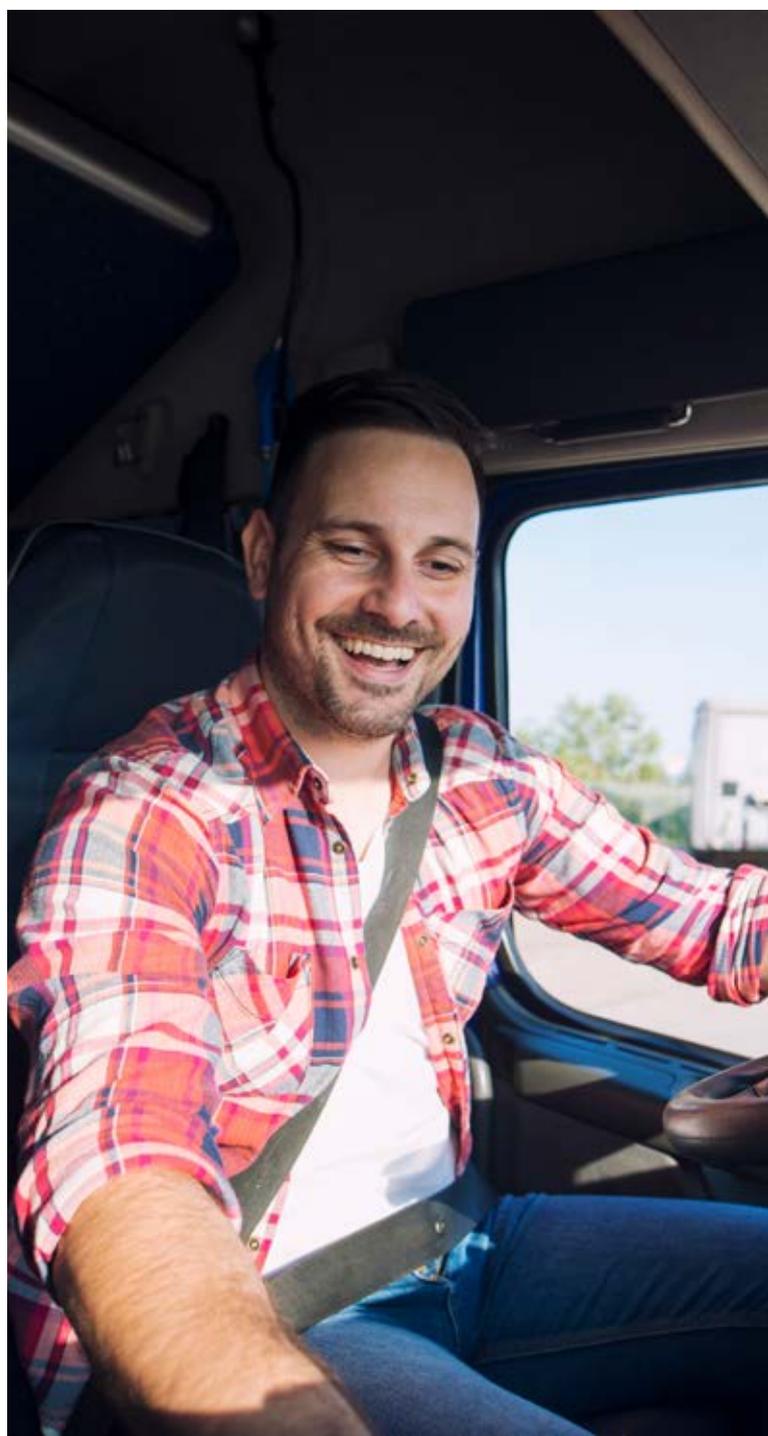
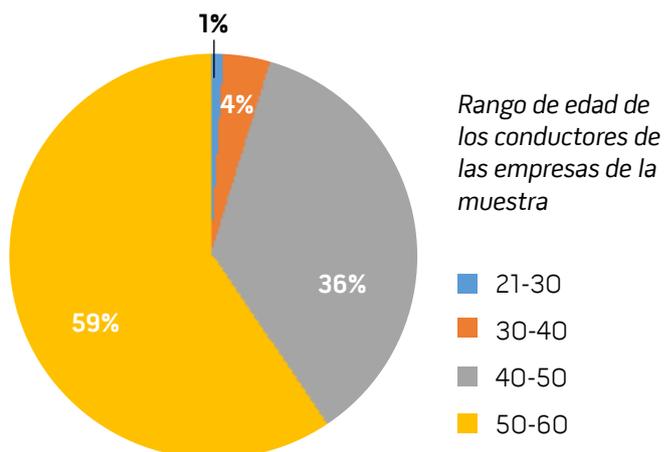
1.2.2. Edad de los conductores de las empresas de la muestra

Respecto a la segunda pregunta, vemos que el rango de edad de los conductores se sitúa claramente **entre los 50 y 60 años**. Estos conductores representan casi el 60% de los conductores de las empresas muestreadas. Pero también es llamativo que el 95% tiene más de 40 años, y, tan solo, el 5% está en la franja entre 21 y 40 años.

Por contrastar el dato, nos fijamos en la encuesta TRAN-SOPE⁴ realizada a los profesionales del transporte de mercancías por carretera en Gipuzkoa en 2019. En la misma se determinó que la edad media de los conductores se situaba en 51,8 años. Otro dato de contraste es el que aporta IRU (International Road Union) en el estudio, *Driver shortage 2023*⁵ la edad media de los conductores se sitúa en los 55 años. Datos, todos ellos, que van en la línea del rango de edad reflejado en la encuesta realizada para este informe. Se trata de una media muy alta comparada con las de otros sectores como el de la comunicación (42,3 años) o la construcción (45,1 años).

Es importante recordar que la edad de jubilación, que varía en base al tiempo de cotización de cada individuo, para los conductores se sitúa, actualmente, alrededor de los 67 años. Tomando el dato de 55 años del estudio de IRU, en un plazo de 10 años una gran parte de los conductores de Gipuzkoa, un porcentaje superior al 50%, se habrá jubilado.

Como refleja el manifiesto *Driving a safe, prosperous and sustainable Europe*⁶ de IRU, el 5% de los conductores de camión en Europa tiene menos de 25 años.



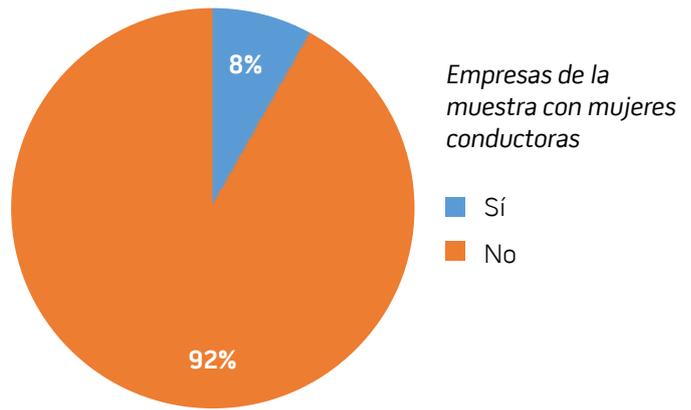
4 Salas Peña, A., & Fundación GUITRANS. (2019). Encuesta TRAN-SOPE a profesionales del transporte de mercancías por carretera de Gipuzkoa. tGIS.

5 Driver shortage 2023: Para la realización de este informe encuestó a más de 4.700 empresas de transporte por carretera en América, Asia y Europa en 2023.

6 IRU. (2024, octubre). Driving a safe, prosperous and sustainable Europe. Manifiesto 2024–2029 for EU commercial road transport. Iru.org. <https://web.iru.org/acton/media/45165/eu-manifesto>

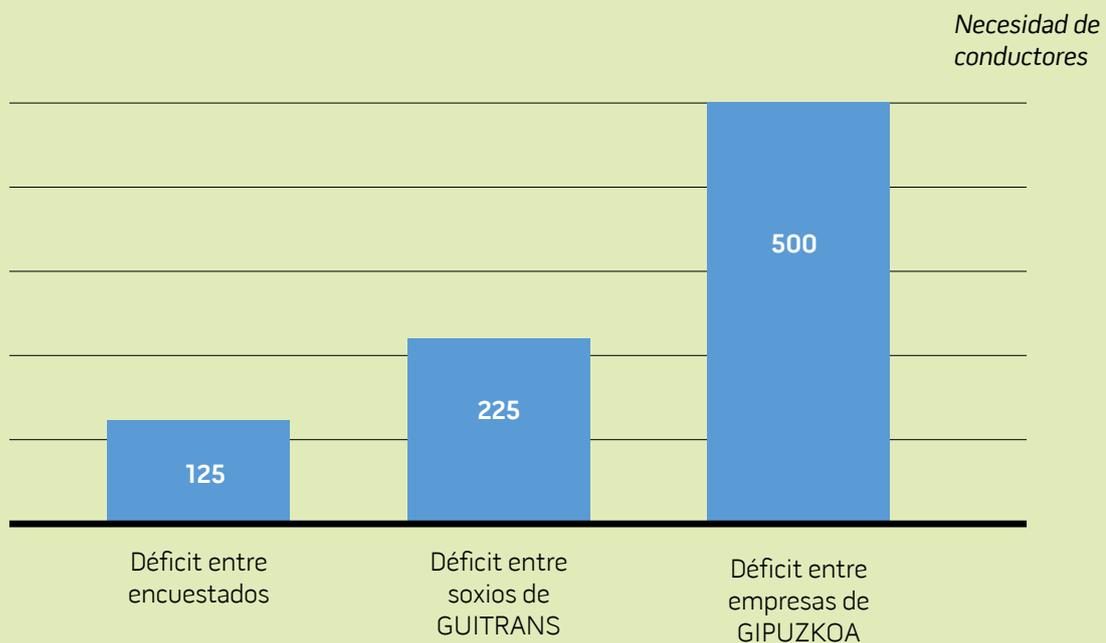
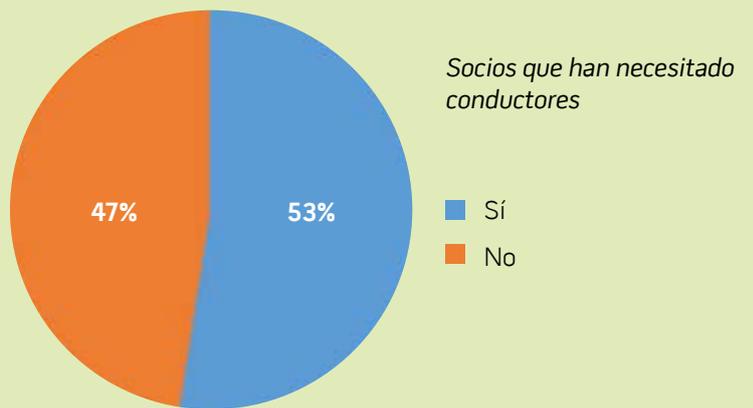
1.2.3. Mujeres conductoras en las empresas de la muestra

Respecto al número de conductoras, un 92% de los encuestados ha respondido que no cuenta con ninguna mujer como choferesa, mientras que el 8% restante, sí. En concreto, son un total de 25 conductoras, si extrapolamos el dato al total de empresas de GUITRANS para un volumen de 1655 vehículos de la muestra, es decir, el 1,51% de conductores de la muestra son mujeres. Este porcentaje es inferior al aportado por IRU, en el informe *Driver shortage 2023*, donde cifra en un 4% el porcentaje de mujeres conductoras en Europa.



1.2.4. Necesidad de conductores en las empresas de la muestra y extrapolación al total de empresas de GUITRANS y a las empresas de Gipuzkoa

Un 53% de las empresas encuestadas ha necesitado conductores en el último año. En total, necesitan actualmente alrededor de unos 125 conductores. Extrapolando esta proporción al total de socios de GUITRANS, teniendo en cuenta el número de vehículos de las empresas de la muestra, 1.655, deducimos que las empresas asociadas necesitarían alrededor de 225 conductores. Y si la extrapolación se realizara al conjunto de empresas de Gipuzkoa, el déficit quedaría cuantificado en 500 conductores.



1.2.5. Necesidades en otros ámbitos territoriales

En este apartado añadimos datos aportados por otras Comunidades Autónomas en sus ámbitos correspondientes, así como los datos aportados por IRU en un informe que cuantifica las necesidades en España, en Europa y en el mundo. Estos datos confrontados con la encuesta realizada entre los socios de GUITRANS confirman que la falta de conductores es general y común a todos los ámbitos.

- En Galicia harían falta unos 2.000 conductores.
- En Castilla y León, la misma cantidad, 2.000 conductores.
- En Aragón, el déficit se sitúa entre 1.000 y 1.500 conductores.
- En Navarra se necesitarían alrededor de 350 conductores, de acuerdo con las estimaciones realizadas por ANET.
- En Extremadura se necesitan entre 150-175 conductores anuales para cubrir las plazas de los conductores profesionales que se van a jubilar en los próximos cinco años. En total casi 800 profesionales.
- En el conjunto de España esta escasez de conductores se cuantificaría en unos 30 puestos de conductor de camión pendientes de cubrir, o lo que es lo mismo, un 7% del total de puestos de trabajo disponibles en el sector⁷.
- Europa se enfrenta a un déficit de más de 500.000 conductores profesionales, una cifra que podría aumentar en un 17% durante los próximos cinco años.
- En todo el mundo hay más de tres millones de puestos de trabajo para conductores de camión sin cubrir y en 2028 superarán los siete millones, incluyendo 4,9 millones en China. En Europa⁸ el déficit actual es de 500.000 conductores y se estima que en 2028 serán 745.000 las vacantes.



7 Driver shortage 2023: Para la realización de este informe encuestó a más de 4.700 empresas de transporte por carretera en América, Asia y Europa en 2023.

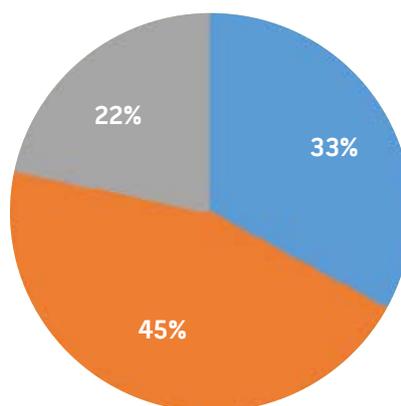
8 Idem.

1.2.6. Causas de la necesidad de conductores entre las empresas de la muestra

La necesidad de contratación de nuevos chóferes por parte de las empresas encuestadas se ha visto motivada principalmente por las bajas de sus empleados (45%), seguida por el crecimiento de la empresa (33%). Las bajas son debidas:

- a jubilación de los chóferes
- incapacidades temporales, lo cual está relacionado en gran medida con la edad de los conductores.
- épocas de vacaciones (verano, semana santa, navidades, etc.).

Teniendo en cuenta que la edad media de los conductores se sitúa actualmente en 55 años, la necesidad de relevo y renovación es imperiosa.

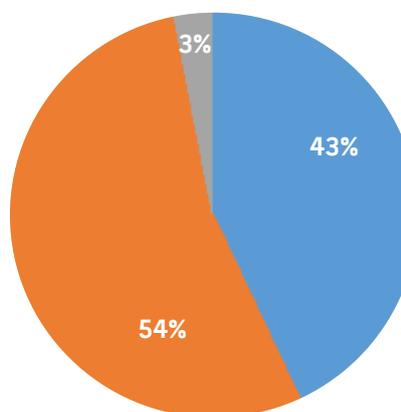


Causas de la necesidad de conductores

- Crecimiento empresa
- Bajas
- Otros

1.2.7. Necesidad de conductores por tipo de transporte en las empresas de la muestra

El 3% de los encuestados considera que el déficit de conductores se da tanto en transporte nacional como internacional, mientras que el 54% piensa que en transporte internacional la incidencia del problema es mucho mayor. El 43% opina que el déficit es mayor en transporte nacional.

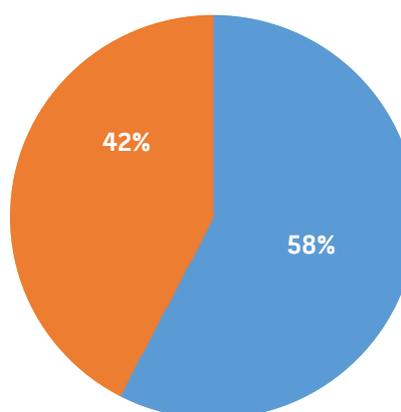


¿En qué tipo de transporte existe mayor necesidad de conductores?

- Nacional
- Internacional
- Ámbos

1.2.8. Cuantificación de pérdidas en las empresas de la muestra

El 58% de los encuestados afirma haberse visto obligado a rechazar demandas de transporte debido al déficit de conductores, frente al 42% que no lo han hecho. Entre los encuestados que concretan las pérdidas, algunos indican que han perdido entre un 2% y un 50% de su facturación posible en el último año, mientras otros lo cuantifican en unos 6.000 euros al mes. Según el estudio realizado por la IRU en 2023 respecto a la escasez de conductores⁹, la falta de mano de obra cualificada provoca también una caída de la productividad para casi el 50% de las empresas y una caída de los ingresos para el 39%.



Proporción de empresas que tienen pérdidas debido al déficit de conductores

- Sí
- No

⁹ Driver shortage 2023: Para la realización de este informe encuestó a más de 4.700 empresas de transporte por carretera en América, Asia y Europa en 2023.

1.2.9. Medios de búsqueda de conductores y experiencia con los mismos

El medio que más se utiliza en el transporte para la contratación de chóferes es el boca a boca (4,42 sobre 5)¹⁰. Este medio es el que mejor fue valorado, destacando como la forma más fiable de contratar conductores, ya que les permite saber si realmente el candidato cuenta con las condiciones necesarias. La manera de contactar con quienes buscan trabajo es, habitualmente, mediante sus propios conductores, personal de oficina o a través de otras empresas de transporte.

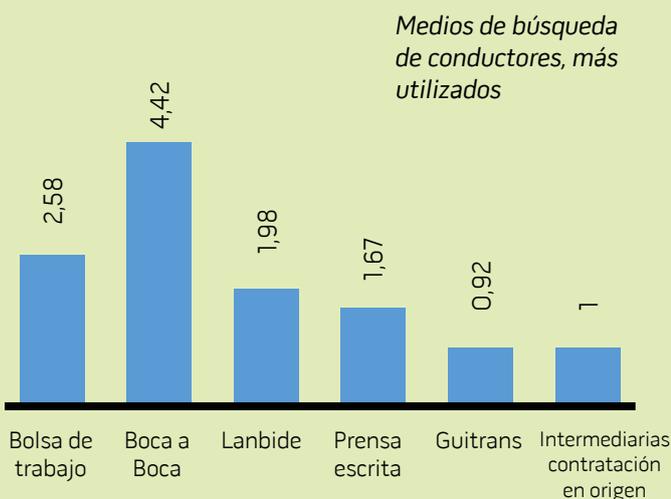
El siguiente medio más utilizado son las bolsas de trabajo, (2,58 sobre 5) con 4 opiniones positivas al respecto. Entre las opiniones negativas, manifiestan que en estas plataformas los conductores suelen ofertarse pero imponiendo condiciones muy exigentes.

LANBIDE es el tercer medio más utilizado para localizar candidatos (1,98 sobre 5), siendo de todos los canales el peor valorado, con más opiniones negativas que positivas. El porcentaje de uso de este servicio ha sido de un 16%. Entre las opiniones negativas (10 opiniones), los encuestados manifiestan haberse encontrado con candidatos que no cumplían los requisitos documentales o con nula experiencia en conducción profesional. Entre las opiniones positivas (2 opiniones) han dejado claro que, aunque se habían encontrado con casos en los que habían contactado con un perfil adecuado, en la mayoría de las ocasiones no lograban contactar con un conductor apto para el puesto.

En lo que a la prensa escrita se refiere es el cuarto medio más utilizado (1,67 sobre 5), siendo valorado unánimemente este canal de manera negativa.

Las opciones de acudir a GUITRANS o realizar contratación de extranjeros en origen han sido las opciones menos utilizadas (GUITRANS 0,92 sobre 5 y contratación en origen 1 sobre 5). En ninguno de los dos casos ha habido valoración ya que el uso ha sido casi inexistente. En el caso de GUITRANS, son muchos años ya en los que no se reciben currículums de candidatos, lo cual explica que las empresas no demanden conductores en la asociación.

Una opinión recurrentemente expresada es que las empresas se encuentran con candidatos con altas exigencias, pero que no cuentan con experiencia suficiente para el trabajo.



¹⁰ En la encuesta se indicó que valorasen de 1 a 5 los medios que más utilizaban habitualmente para contactar con candidatos a conductor profesional.

1.2.10. Requisitos para la contratación exigidos por las empresas de la muestra

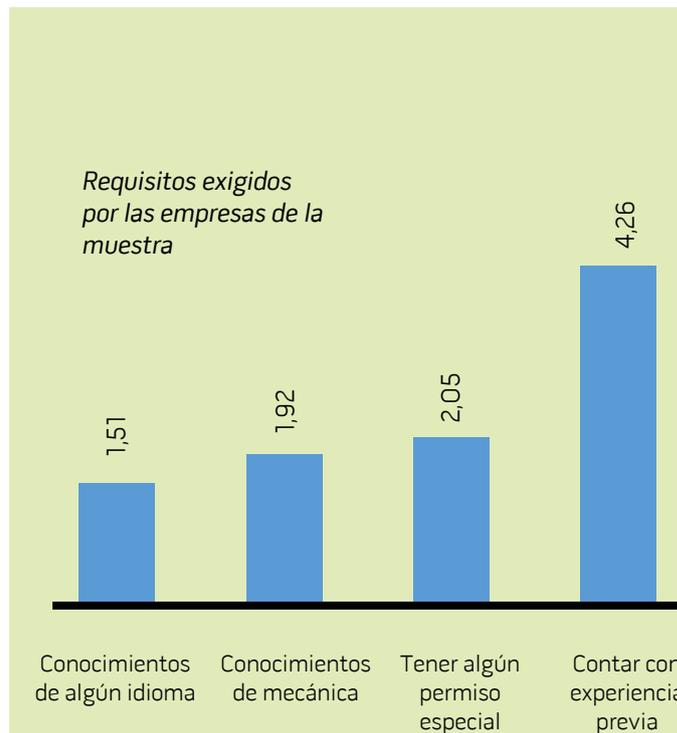
En la encuesta quedó patente que el requisito más importante para los socios de GUITRANS es que los candidatos cuenten con experiencia previa:

- Experiencia previa (puntuación 4,26 sobre 5)¹¹.
- Los siguientes requisitos más valorados, a mucha distancia, son:
 - contar con algún permiso especial (2,05 sobre 5)
 - tener conocimientos de mecánica (1,92 sobre 5)
 - conocimiento de idiomas (1,51 sobre 5)

Alguno de los encuestados menciona que ante la dificultad de encontrar conductores no es posible exigir requisitos como tener conocimiento de mecánica o de algún idioma, de ahí la baja puntuación. En relación al requisito de contar con un permiso especial, en los casos en que ha sido valorado, se trataba de una exigencia debida al tipo de transporte realizado.

En el III Informe Adecco sobre Necesidades del mercado de trabajo¹², se observa que el requisito más solicitado, en el ámbito estatal, es la resolución de problemas con un 13,6%, seguido de la autonomía, adaptabilidad y orientación a resultados con un 9,9% los tres. Con un 8,6% se observan como requisitos la planificación/organización, la orientación al cliente, tener iniciativa y resiliencia. También se muestra como importante con un 7,4% el trabajo en equipo. Con porcentajes menores se muestran cuatro últimos requisitos que son, la capacidad de aprendizaje (4,9%), la toma de decisiones (3,7%), la comunicación (3,7%) y la capacidad de análisis (2,5%).

De estos datos se puede deducir que la actitud y los valores personales tienen mucha importancia en la selección de personal en general. En el transporte, en este momento, esto se refleja en que el requisito más valorado es la experiencia y el conocimiento previo del candidato, tal como se refleja en los resultados de la muestra.



¹¹ En la encuesta se indicó que valorasen de 1 a 5 los requisitos más valorados aparte de los obligatorios a la hora de contratar conductores.

¹² The Adecco Group Institute. (2024, July 15). III Informe Adecco Sobre Necesidades Del Mercado De Trabajo Adecco Institute. <https://www.adeccoinstitute.es/informes/necesidades-del-mercado-de-trabajo-iii/>

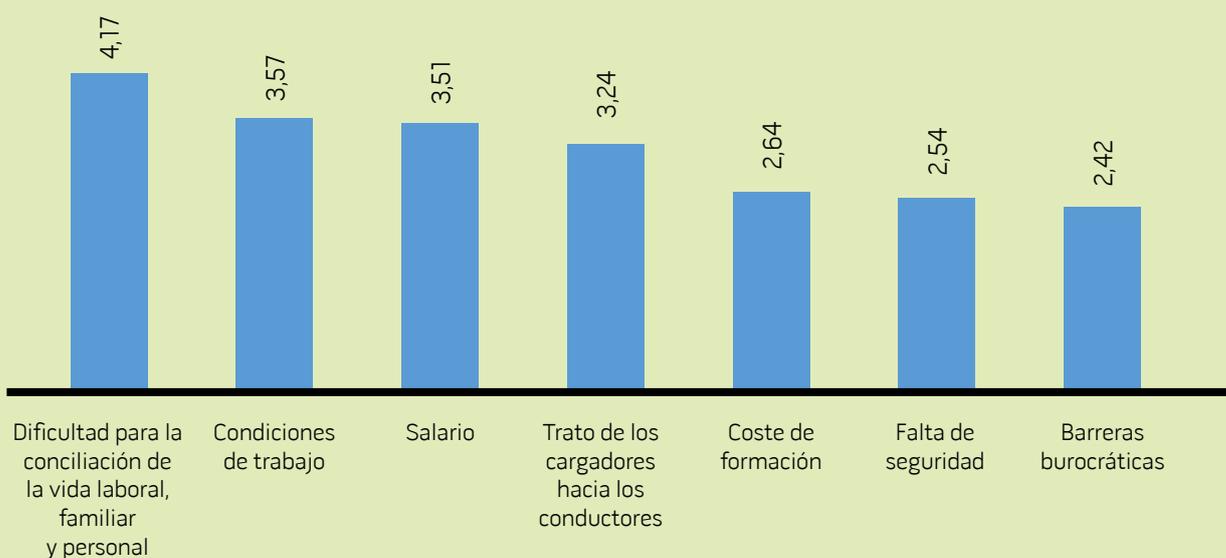
1.2.11. Aspectos que hacen menos atractivo el sector del transporte a juicio de las empresas encuestadas

La dificultad para conciliar la vida laboral y familiar es la cuestión que a juicio de las empresas encuestadas más retrae a los posibles candidatos,

- **Dificultad para conciliar**, valoran esta dificultad como el mayor hándicap, con una puntuación de 4,17 sobre 5¹³. Las largas jornadas y el hecho de tener que dormir en ocasiones fuera de casa desmotiva a los candidatos.
- **Las condiciones de trabajo** (con una puntuación de 3,57 sobre 5). Los conductores se encuentran en ocasiones con una falta de servicios mínimos en carretera, cómo son la falta de zonas de descanso vigiladas, duchas donde poder asearse, zonas limpias donde poder pasar sus tiempos de descanso, cabinas de camión no muy espaciosas, restaurantes cerrados, entre otras.
- **El salario** (con una puntuación de 3,51 sobre 5). Las empresas coinciden en que a lo largo de los últimos años la rentabilidad de las empresas ha empeorado. Manifiestan que les gustaría poder ofrecer salarios más altos. A su juicio, hay empresas que realizan servicios por un precio inferior al que realmente deberían cobrar, incluso por debajo de costes, haciendo que el resto de empresas se vean obligadas a bajar también sus precios. Los socios de GUITRANS consideran que, los jóvenes no acceden al sector, debido al salario que se recibe en esta profesión.



Qué hace menos atractivo al sector



13 En la encuesta se indicó que valorasen de 1 a 5 los aspectos que hacen menos atractivo al sector.

- **El trato de los cargadores a los conductores** en los muelles de carga y descarga (3,24 sobre 5). Gran parte de los encuestados coincide en que el trato de los cargadores a los conductores es un factor que ahuyenta a los candidatos. Los encuestados señalan que, en ocasiones, los cargadores solicitan que el conductor acuda a la empresa cargadora o descargadora sin tener aún preparada la mercancía, haciéndole esperar horas. Esto implica pérdida de tiempo de conducción para los trabajadores que, en muchos casos, terminan perdiendo un día de conducción, quedando en muchos casos a la espera fuera de su domicilio.
- **El coste de formación** (2,64 sobre 5). Un conductor antes de empezar a trabajar requiere como mínimo del carné de conducir correspondiente y del CAP, Certificado de Aptitud Profesional. Este coste está cuantificado en unos 3.000 euros. Es por ello que también se manifestó, en la encuesta, la importancia de ofrecer ayudas para la obtención del carnet, CAP y ADR. (Ver en el capítulo 5 información sobre Lanbide y Plaiaundi).
- **Falta de seguridad** (con una puntuación de 2,54 sobre 5). La falta de áreas de descanso con vigilancia supone un peligro para los conductores, que se ven expuestos en mayor medida a los robos. Esta falta de seguridad, a su vez, afecta al descanso de los conductores que se encuentran en situaciones en las que mantenerse alerta constante.
- **Barreras burocráticas** (con un 2,42 sobre 5). Ante la escasez de conductores, las empresas han recurrido a profesionales extranjeros, extracomunitarios principalmente, esto ha implicado tener que realizar trámites administrativos, permisos de trabajo y residencia, canjes de carné, certificados de conductor no comunitario, etc. que se ven afectados por los ritmos y retrasos de la Administración.
- **La tardía edad de jubilación**, los encuestados plantean como algo necesario anticiparla atendiendo a las características de la actividad y, también, para hacer más atractiva la profesión para los jóvenes.
- Es necesario, para los socios de GUITRANS, **poner en valor el transporte**. La sociedad debe conocer mejor el trabajo que realizan los conductores y cuál es la importancia del transporte en nuestras vidas. Algunos de los encuestados sugieren que sería buena idea mostrar la importancia de la logística a través de su impacto en nuestro día a día. Consideran que no haber puesto en valor este oficio en su momento, provocó que se proyectara una imagen que se ha mantenido, y que se ve como anticuada y sin ningún tipo de especialización.
- Hubo dos propuestas por parte de los encuestados. Por un lado, se plasmó la necesidad de recuperar el compañerismo entre conductores, que a lo largo de los años se ha ido perdiendo. Anteriormente existía un apoyo entre compañeros en carretera, que era algo que hacía más llevadero el tiempo que se pasaba en el camión y en las pausas. La segunda propuesta fue realizar más campañas de concienciación, centrándose en el déficit de conductores en el transporte de mercancías por carretera.

Las empresas coinciden en que a lo largo de los últimos años la rentabilidad de las empresas ha empeorado. Manifiestan que les gustaría poder ofrecer salarios más altos.







2.

ANÁLISIS DE LAS
CAUSAS DE LA FALTA DE
CONDUCTORES

2. ANÁLISIS DE LAS CAUSAS DE LA FALTA DE CONDUCTORES

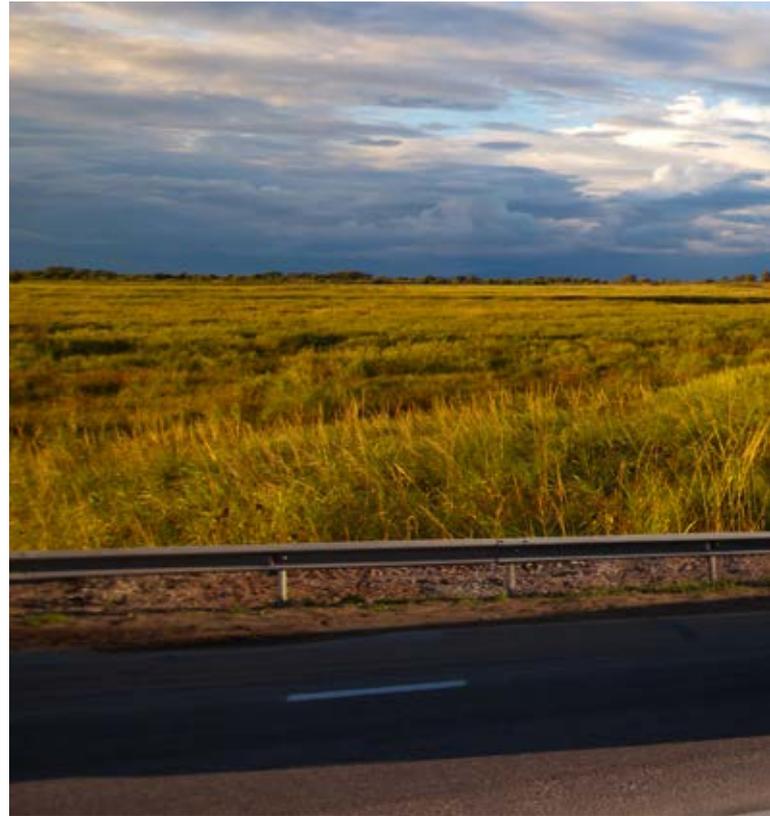
2.1. IMAGEN DEL SECTOR

La imagen del sector del transporte de mercancías por carretera lleva años denostada, lo cual afecta sobremanera a la de los conductores. Durante la pandemia del Coronavirus y en los primeros meses de la invasión de Rusia a Ucrania, y más recientemente con el episodio de la DANA en Valencia, el sector del transporte de mercancías por carretera ha sido reconocido por la sociedad en su conjunto. Sin embargo, son múltiples los estereotipos, sobre todo, ligados a la idea de que se trata de un sector poco moderno y poco profesionalizado. La edad y la formación media de los conductores son dos de las características que pueden contribuir a que la percepción sea esa. Muchos consideran que es una profesión que cualquiera podría realizar, ya que desde su desconocimiento creen que conducir un camión es muy similar a conducir un coche.

No es inusual escuchar utilizar la palabra camionero de manera peyorativa, por esa falta de conocimiento real de la profesión, lo cual contribuye a la persistencia de estos estereotipos. Los medios de comunicación y la industria cinematográfica también han contribuido a ello, ya que tratan a los conductores como personajes de escasa educación y una serie de características negativas ligadas a actitudes que nada tienen que ver con los verdaderos profesionales del transporte.

Un estudio de Scania publicado en 2019¹⁴, realizado a 27.000 conductores arroja datos significativos. El 60% de ellos no fuma, el 25% practica deporte de forma frecuente y el 45% mantiene una dieta equilibrada. Más datos que desmontan las creencias populares de los malos hábitos que tienen los conductores, es que el porcentaje de conductores que padece obesidad es del 40%, misma proporción que el resto de la población.

Asimismo, Scania, ha creado una carrera similar al crossfit llamada Farinato Race, Carrera del Transporte by Scania, dedicada al mundo del transporte, en la que los participantes tienen que sortear un buen número de obstácu-



los. Es una interesante iniciativa que busca promover el deporte entre los trabajadores del sector y, a la vez, dar visibilidad positiva a la actividad.

El sector de transporte de mercancías necesita mejorar su imagen con dos objetivos:

1. Demostrar que no es cierto el estigma de que es el medio que más contamina y el que más colapsos circulatorios produce, más bien al contrario es el medio más versátil y masivamente utilizado para el movimiento de mercancías porque su capilaridad propicia el servicio a todo tipo de empresas y usuarios.
2. Proyectar una imagen moderna, de empresas adaptadas a las nuevas tecnologías capaces de ofrecer a los conductores un desarrollo personal y profesional satisfactorio, tanto desde el punto de vista salarial, como el de la conciliación con la vida familiar.

Una posibilidad para acercar la profesión a los jóvenes, y que pudieran conocer mejor en qué consiste realmente, sería mostrar en redes sociales como es el día a día de un conductor, como pasa su tiempo libre, que lugares visita, etc. Esto es algo que ya están realizando en Plaiaundi en su Grado Medio de Técnico en Conducción de Vehículos de Transporte por Carretera, además de aprovechar y visitar con los alumnos centros logísticos cercanos como son Zaisa o Lanbarren, entre otros. Además, desde Instituto Plaiaundi (CIFP Plaiaundi LHII), también consideran que la extensión de este ciclo a nivel estatal podría suponer una buena forma para poner fin a la falta de conductores.

14 Scania, & Cualtis. (2019). Radiografía del transportista: hacia un cambio en los hábitos del sector.



El Comité Nacional de Transporte por Carretera consciente de la importancia de la imagen a la hora de atraer nuevos profesionales está elaborando una campaña de comunicación con el objetivo de:

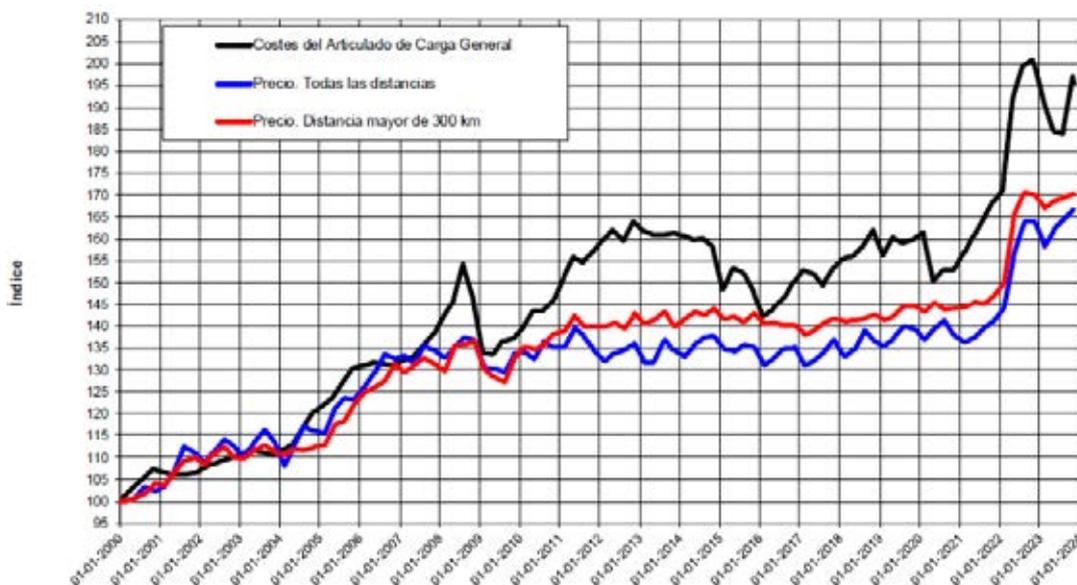
- Hacer consciente a la población del problema fundamental que supone la carencia de estos profesionales y por qué son más que necesarios, imprescindibles, para cubrir todas y cada una de las necesidades de los ciudadanos.
- Informar a los potenciales aspirantes de la oportunidad profesional y de las condiciones de acceso a la misma poniendo el acento en qué son más fáciles y económicas que otras profesiones relacionadas con los medios de transporte (pilotos de avión, conductores de trenes o patrones de embarcaciones).
- Poner en valor los aspectos positivos de esta actividad intentando hacerla atractiva (trabajo asegurado, cualificado, regulación de las condiciones laborales, uso de tecnología o la oportunidad de trabajar mientras viajas a diferentes destinos),
- Captar a los colectivos susceptibles de iniciarse en la profesión (jóvenes, mujeres y parado)
- Recuperar a los profesionales que cambiaron de sector, así como aquellos que estén en otro y quieran cambiar de sector.

No es cierto el estigma de que es el medio que más contamina y el que más colapsos circulatorios produce, más bien al contrario es el medio más versátil y masivamente utilizado para el movimiento de mercancías.



2.2. RENTABILIDAD DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE Y SALARIOS DE LOS CONDUCTORES

Evolución del precio medio, sin IVA, por kilómetro en carga (EPTMC) y de los costes por kilómetro (Observatorio de costes). Índice base: 01-01-2000 - 100



Fuente: Encuesta Permanente de Transporte de Mercancías por Carretera y Observatorio de Costes del Transporte de Mercancías por Carretera

Gráfico del Observatorio de Mercado de Transporte de Mercancías por Carretera – Abril 2024 – MITMS.

La falta de rentabilidad de las empresas de transporte está en el origen de la progresiva depreciación del salario de los conductores. En la muestra realizada, varios encuestados referían que hace veinte años un conductor cobraba tres veces más que en un puesto en una fábrica, pero hoy en día esa diferencia no es tan importante. El aliciente de la diferencia de salario atraía a profesionales jóvenes al sector.

Entre 2018 y 2024 los costes/km en carga han subido un 22%, mientras que los precios/km en carga han aumentado un 20%¹⁵. Es una constante de los últimos años que los costes se trasladan con retraso a los precios.

Si a esto añadimos unos excesivos plazos de pago, 69 días¹⁶, que aunque en los últimos años están descendiendo gracias al baremo sancionador aplicado a los incum-

plidores, sigue siendo muy elevado, el resultado es que la falta de liquidez deteriora aún más la rentabilidad de las empresas.

Está claro que no es posible mejorar los salarios sin mejorar la rentabilidad, es por ello preciso mejorar las condiciones del mercado y avanzar en la digitalización para hacer más eficientes todos los procesos. Para ello, es preciso seguir contando con ayudas en este campo, así como en la formación en nuevas tecnologías, en especial en el colectivo de transportistas autónomos con menos recursos para su capacitación. Un estudio de la consultora PwC¹⁷ desvela que la digitalización tiene el potencial de disminuir hasta en un 47% los costes asociados a la mayoría de los procesos logísticos de aquí al año 2030. Esta conclusión, subraya la trascendencia de incorporar soluciones tecnológicas de vanguardia en un sector económico que experimenta un crecimiento vertiginoso, estrechamente ligado al transporte de mercancías por carretera.

¹⁵ Observatorios de Costes de 2018 y 2023. MITMS

¹⁶ Observatorio Permanente de la Morosidad. Fenadismor. Octubre 2024.

¹⁷ PwC: *La era del transporte digitalizado*

2.3.

TRATO A LOS CONDUCTORES EN EMPRESAS CARGADORAS

Este es uno de los problemas detectados en la encuesta, ya que la posición dominante de los cargadores, no solo afecta a los precios de transporte, sino también a los conductores, que no reciben un trato adecuado. En demasiadas ocasiones se convoca al conductor antes de tiempo para que acuda a cargar, sin estar lista la carga, provocando que deba sufrir largas esperas, perdiendo en consecuencia tiempo de conducción.

La International Road Transport Union (IRU) junto a la Global Shippers' Alliance (GSA) y la International Transport Workers' Federation (ITF), en 2023 redactaron una carta¹⁸ con el fin de promover un mejor trato a los conductores en el lugar de carga y descarga, tanto por parte de los cargadores como los operadores y los propios conductores. La adhesión a esta carta es voluntaria¹⁹, por lo que los cargadores no están obligados a firmarla. Respecto a lo que se exige en ella a los operadores, se especifican entre otros:

- Tener una comunicación respetuosa y no discriminatoria entre todas las partes.
- Poner a disposición un número de teléfono para poder ser avisados de las llegadas tempranas o los retrasos, así como emergencias e incidentes.
- Dar a los conductores un acceso seguro a equipamiento sanitario e instalaciones para alentar su bienestar.
- Proporcionar instalaciones de salas de descanso, cafeterías y salas donde poder cambiarse a los camioneros.
- Tener personal adecuadamente formado para las operaciones de carga y descarga.
- Ofrecer a los conductores un parking seguro.
- Asignar espacios para que no se formen colas en los muelles de carga.
- Tener en cuenta los tiempos de conducción a la hora de planificar la asignación de espacios.
- Proporcionar documentación precisa a su debido tiempo.
- Tener en cuenta la normativa de tiempos de conducción y descansos, para minimizar el movimiento interno durante la operación de carga y descarga.

En la CAV, en 2002 se puso en marcha el Código GOEK de Buenas Prácticas en el Transporte (Garraiorako Ohitura Egokien Kodea), código ético de adhesión voluntaria que buscaba profesionalizar el transporte por medio del correcto desarrollo de las relaciones contractuales y el cumplimiento de la legalidad. Sería interesante actualizarlo e impulsarlo nuevamente entre las empresas cargadoras y empresas de transporte.

Una reiterada reivindicación que por fin ha sido atendida por el legislador es la prohibición de realizar la carga y descarga por parte de los conductores que durante años ha venido siendo una exigencia en los muelles de carga, sin retribución alguna. Esta prohibición viene regulada desde 2022, mediante el Real Decreto-ley 3/2022, que prohíbe que los conductores de vehículos con una MMA superior a 7,5 toneladas, participen en las actividades de carga y descarga. Esto ha permitido que la parte más vulnerable del proceso, el conductor, sea protegido. Otorga también otras mejoras para las condiciones laborales de los conductores, como reducir el tiempo a partir del cual se considera paralización el tiempo que un conductor deba esperar para que finalice el proceso de carga o descarga (1 hora).

Sería interesante actualizar e impulsar nuevamente el Código GOEK de Buenas Prácticas en el Transporte (Garraiorako Ohitura Egokien Kodea) entre las empresas cargadoras y empresas de transporte.

18 IRU, GSA, & ITF. (2023, 13 de abril). Charter - Improving the treatment of drivers at delivery sites. Support Our Drivers. <https://support-our-drivers.org/charter/>

19 En mayo de 2023 más de 400 empresas europeas ya habían firmado la Carta, de las cuales más del 25 % son españolas.



2.4. PROBLEMAS DE CONCILIACIÓN

Los horarios y desplazamientos de los conductores implican que, en muchos casos, no puedan dormir en casa todos los días, teniendo que realizar su descanso en la cabina del camión, si se trata de un descanso diario o semanal reducido, o en un hotel si se trata de un descanso semanal normal. También hay que tener en cuenta las múltiples incidencias que se pueden dar en carretera, con retenciones inesperadas que, unidas a las exigentes normas que regulan los tiempos de conducción y descanso, alargan las jornadas de trabajo de una manera que es difícil de controlar.

Los conductores profesionales, trabajan de media casi seis veces al mes por la noche, tres veces al mes prolongan su jornada más de 10 horas y trabajan los sábados también dos veces.²⁰

Además, en muchas ocasiones, los conductores se encuentran con áreas de descanso en las que no pueden realizar ningún tipo de actividad y sin servicios adecuados.

Parte de la conciliación es, también, la comodidad en la estancia en el camión, tanto conduciendo como descansando. Tal como se ha visto en los resultados de la encuesta, el tamaño de la cabina es un tema que afecta al día a día de los conductores, ya que tienen cada vez menos espacio, ocupado por la nueva tecnología. La Unión Europea aprobó el Reglamento (EU) 2019/1242 que permite a los fabricantes poder ampliar el tamaño de las cabinas 90 cm. con el fin de mejorar la aerodinámica, comodidad del conductor y la seguridad.

Comer y dónde comer, también es importante en carretera. "El camionero recomienda" es una iniciativa interesante, que ha puesto en marcha la empresa Wtransnet, con el fin de que los conductores puedan conocer qué restaurantes, con un menú variado, tienen cerca, además de proporcionar información respecto a los precios, horarios, web, dirección y teléfono. El objetivo es mejorar el día a día de los conductores profesionales, posibilitando que puedan comer y acceder a los servicios necesarios de una manera eficaz y económica.

20 Informe "Evolución de los indicadores económicos y sociales del transporte terrestre" Abril 2023. MITMS.

2.5. PROBLEMAS DE SEGURIDAD – ÁREAS DE ESTACIONAMIENTO SEGURAS

El problema de la falta de aparcamientos seguros es un problema en toda Europa, donde, además del insuficiente número de aparcamientos, la mayoría ni son seguros, ni están certificados. Hay una gran carencia de plazas de aparcamiento, 100.000 concretamente en Europa, según expuso en el Parlamento Europeo la Eurodiputada Izaskun Bilbao en octubre de 2023. En nuestro país se estima que se precisan al menos 100 áreas seguras para albergar 15.000 plazas de aparcamiento para vehículos de transporte de mercancías.

Cuando se habla de áreas de aparcamiento seguras no se trata solo de espacios para aparcar, sino de infraestructuras que cuenten con todos los servicios necesarios para que los profesionales del transporte puedan desarrollar en unas condiciones dignas su actividad y su descanso. Se trata de restaurantes, tiendas, hoteles, duchas, lavanderías, etc. espacios seguros y que además provean a los conductores de todo lo que necesitan en su día a día que, en muchos casos, se desarrolla lejos de su casa.

Los datos son claros, las pérdidas por robos y vandalismo en el transporte europeo alcanzan los 8.200 millones de euros y son más de 9.000 los conductores profesionales agredidos cada año, según un estudio realizado por la consultora NEA²¹ por encargo del Comité de Transportes del Parlamento Europeo, costes que, en muchos casos, asume totalmente la empresa, ya que las compañías aseguradoras no se hacen cargo de los robos sufridos en zonas no vigiladas.

Otro estudio, realizado en 2024 por el Colegio Profesional de Criminología de Madrid²², analizó los robos a camiones en nuestro país desde 2020 hasta 2024. El estudio determinó que el 17% de los conductores ha sufrido un robo alguna vez, de este porcentaje el 30% lo ha sufrido en dos o más ocasiones, el 21% ha sido atacado físicamente y el 60% no ha sufrido únicamente el robo de mercancía, sino que también del vehículo. Respecto a los momentos en los que ocurren, un 72% es de noche, un 50% se da en áreas de descanso, el 30% en núcleos urbanos y el 18% en polígonos industriales. Es necesario poner el foco en las zonas de estacionamiento seguras. Debería haber en la red global una de estas zonas cada 100 km, como establece el Reglamento (UE) 2024/1679, pero en España en 2024 solo hay 42 aparcamientos con estándar Label.

La Comisión Europea dio un paso con el Reglamento delegado 2022/1012, que establece normas que detallan el nivel de servicio y la seguridad de las zonas de estacionamiento y los procedimientos para su certificación. Se trata de establecer requisitos estandarizados para estas zonas, así como procedimientos de certificación. Los legisladores han dispuesto cuatro niveles de calidad: bronce, plata, oro y platino²³. En España hay 8 aparcamientos seguros y protegidos certificados²⁴, entre ellos el Centro Integral de Astigarraga²⁵, en funcionamiento desde el 1 de diciembre de 2021.

Es preciso acabar con esos polígonos salpicados de camiones aparcados en mitad de la nada, sometiendo al conductor a una soledad y una precariedad inaceptables. Conductores encerrados en sus cabinas, en alerta, pendientes en todo momento de la mercancía y del vehículo, lo cual no les permite descansar en condiciones. El descanso semanal normal se realiza obligatoriamente fuera del vehículo, pero hay muchas pausas y descansos (el descanso diario, el semanal reducido, etc.) que se realizan habitualmente en el vehículo.

En Japón, el gobierno ha decidido construir una carretera que unirá Osaka y Tokio, un corredor automatizado de transporte de carga. Se prevé que comience a estar en fase de prueba para 2027-2028, entrando a funcionar por completo para mediados de la década de 2030. Es otra infraestructura que puede redundar tanto en la eficiencia como en la seguridad del transporte.

Las pérdidas por robos y vandalismo en el transporte europeo alcanzan los 8.200 millones de euros y son más de 9.000 los conductores profesionales agredidos cada año, según un estudio realizado por la consultora NEA.

21 Organised theft of commercial vehicles and their loads in the European Union - A.W. van den ENGEL and E. PRUMMEL - NEA Transport research and training.

22 Grupo de Trabajo Criminología Empresarial. (2024). ANÁLISIS CRIMINOLÓGICO DEL ROBO DE MERCANCÍA EN CARRETERA (Colegio Profesional de Criminología de la Comunidad de Madrid, Ed.). https://colegiocriminologosmadrid.es/wp-content/uploads/Publico-Spanish-Criminologis-Report-2024_cpcm.pdf

23 <https://eu-parkings.eu/the-standard/criteria/>

24 <https://portalweb.mitma.es/aplicaciones/portalweb/VisorMapaDGC/AparcamientosSeguros>

25 <https://www.mowiztruck.com/>

2.6. PAPEL DE LA MUJER EN UN SECTOR MASCULINIZADO ¿POR QUÉ NO SE INCORPORA?

El número de mujeres conductoras de transporte de mercancías por carretera ha ido aumentando en los últimos años, pero es necesario que siga creciendo. Según reflejó la IRU, en 2021 el porcentaje de mujeres conductoras era de un 2% en España, mientras que en 2023 aumentó a un 4%. En la muestra realizada en GUITRANS el porcentaje es de un 1,51%.

En otras ramas de actividad existe una mayor paridad entre el número de hombres y mujeres en activo, aunque realmente aún quede mucho por hacer para lograr una equidad real. Pero en el mundo del transporte, específicamente la profesión de conductor, la presencia de hombres ha sido siempre aplastante. Las dificultades para conciliar la vida laboral, personal y familiar, la falta de seguridad en los parkings, los estereotipos y discriminación que sufren, etc. ha provocado que la incorporación de las mujeres a esta actividad haya sido más tardía respecto a otras profesiones. La prohibición de realizar la carga y descarga por parte de los conductores a partir de 2022, es una medida que beneficia a todos los conductores y contribuye a mejorar las condiciones de trabajo y en consecuencia, la incorporación de más mujeres.

La incorporación de la mujer se está dando de manera muy lenta, algo que queda reflejado en el número de alumnas de los cursos formativos de transporte. Por poner un ejemplo, en el grado de Técnico en Conducción de Vehículos de transporte por Carretera del Instituto Plaiaundi (CIFP Plaiaundi LHII) entre 2023 y 2024, en dos años solo han contado con dos mujeres estudiantes, que, por otra parte, han abandonado posteriormente el grado.

Es importante mejorar las condiciones de seguridad y no discriminación, además de dar facilidades para conciliar la vida laboral, para que más mujeres accedan a la profesión, contribuyendo a resolver el grave problema de falta de conductores y conductoras.



La incorporación de la mujer se está dando de manera muy lenta, algo que queda reflejado en el número de alumnas de los cursos formativos de transporte.



2.7. CARESTÍA DE LA VIVIENDA

El precio de la vivienda en Gipuzkoa, supone un problema a la hora de atraer conductores de otras comunidades o países (tanto para alquiler, como para adquisición). En este Territorio, en agosto de 2024, se llegó al máximo histórico, 16,5 €/m² para alquiler. El precio máximo histórico para la adquisición de un inmueble fue de 3.664 €/m², y se dio en octubre de 2024²⁶. Observando dichos datos, es claro que los precios no son asequibles, y que muchos conductores opten por otras zonas de España a la hora de buscar residencia. Teniendo en cuenta que en la actualidad son muchos los conductores extracomunitarios, estos precios suponen un grave problema para el transporte, ya que las empresas se ven obligadas a asumir el coste de residencia hasta obtener su permiso de trabajo. Esto, unido a las demoras que se dan en dichos trámites de Extranjería, conlleva que las empresas deban soportar una elevada carga económica durante un largo periodo de tiempo.

Es por ello que, algunas empresas como Transogui, en Idiazabal, han optado por ofrecer a sus conductores soluciones adaptadas a sus necesidades, ofreciendo alojamiento a conductores de otras comunidades.

Algunas empresas como Transogui, en Idiazabal, han optado por ofrecer a sus conductores soluciones adaptadas a sus necesidades, ofreciendo alojamiento a conductores de otras comunidades.

26 idealista.com. (2024, octubre). Evolución del precio de la vivienda en alquiler en Gipuzkoa. Idealista. <https://www.idealista.com/sala-de-prensa/informes-precio-vivienda/alquiler/euskadi/gipuzcoa/>



3.

MODALIDADES
CONTRACTUALES

3.

MODALIDADES CONTRACTUALES

3.1. CONTRATOS LABORALES EXISTENTES

En la normativa española²⁷ encontramos varios tipos de contratos de trabajo que resumimos a continuación.

El Servicio Público de Empleo Estatal (SEPE)²⁸ cuenta con una guía de contratos de trabajo en la que se establecen cuatro grandes tipos, que son:

- El contrato indefinido.
- El contrato temporal o de duración determinada
- El contrato de formación en alternancia.
- El contrato formativo para la obtención de la práctica profesional.

Cada una de estas grandes modalidades cuenta, a su vez con subtipos y cada uno de ellos puede ser a jornada completa o parcial.



3.1.1. Contrato indefinido

Los contratos de trabajo, como establece el artículo 15 del Estatuto de los Trabajadores, se entiende concertados de forma indefinida, es decir, no tienen una limitación de tiempo asociada. El contrato indefinido se puede formalizar a jornada completa o a tiempo parcial, en función de las horas pactadas.

3.1.2. Contrato de duración determinada

Solo hay ciertos supuestos en los que podrían celebrarse contratos de duración determinada (causas de la producción o por sustitución de persona trabajadora). Este tipo de contrato no podrá tener una duración superior a 12 meses, en un período de 18 meses (art. 15.5 ET). En caso de los contratos de sustitución con reserva de puesto de trabajo a esa persona sustituida, la prestación podrá realizarse antes de que dicha persona esté ausente, pero como máximo podrán concurrir ambos en el trabajo por un tiempo de 15 días. También podrán realizarse para completar la jornada reducida por otra persona trabajadora, o para la cobertura temporal de un puesto de trabajo durante el proceso de selección o promoción para su cobertura definitiva mediante contrato fijo. En el caso de que en el periodo de 24 meses se hayan tenido varios contratos de este tipo que en un cómputo total sumen 18 meses o más, se convertirá el último trabajador en indefinido. Esto mismo ocurre en caso de que, en ese mismo periodo de 24 meses la empresa haya realizado varios contratos de este tipo que sumen en total 18 meses o más, quedando como fija la última persona trabajadora que tuvo este tipo de contrato en la empresa.

27 Normativa básica sobre los contratos de trabajo. Ministerio de Trabajo y Economía Social <https://www.mites.gob.es/es/informacion/contratos/contenidos/index.htm#:~:text=Real%20Decreto%20Ley%2016%2F2013,la%20empleabilidad%20de%20los%20trabajadores>.

28 Guía de contratos del SEPE. <https://www.sepe.es/HomeSepe/es/que-es-el-sepe/comunicacion-institucional/publicaciones/publicaciones-oficiales/listado-pub-empleo/guia-contratos/guia-contratos-introduccion.html>

3.1.3. Casos especiales: contrato de relevo y contrato fijo-discontinuo

El **contrato de relevo** (art. 12.7 del ET)

- Se concertará siempre que un trabajador solicite a la empresa la **jubilación parcial** (art. 12.6). Este contrato tiene la finalidad de sustituir la jornada de trabajo de dicho trabajador que accede a la jubilación parcial, pero no tiene por qué ser de su mismo puesto. En caso de que el contrato de relevo se concierte a jornada completa y con duración definida, la reducción del trabajador sustituido podrá ser de hasta un 75%. Este contrato de relevo tendrá una duración indefinida, o en caso de duración determinada deberá ser como mínimo por el mismo tiempo que falte al trabajador sustituido para alcanzar la edad de jubilación ordinaria. Este contrato podrá ser concertado a jornada completa o parcial, pero siempre como mínimo deberá tener la misma duración que la reducción del trabajador sustituido. En el caso de la cotización, la empresa deberá ingresar en la Seguridad Social el 100% hasta que el trabajador sustituido acceda a la jubilación ordinaria.

El **contrato fijo-discontinuo** (art. 16 del ET)

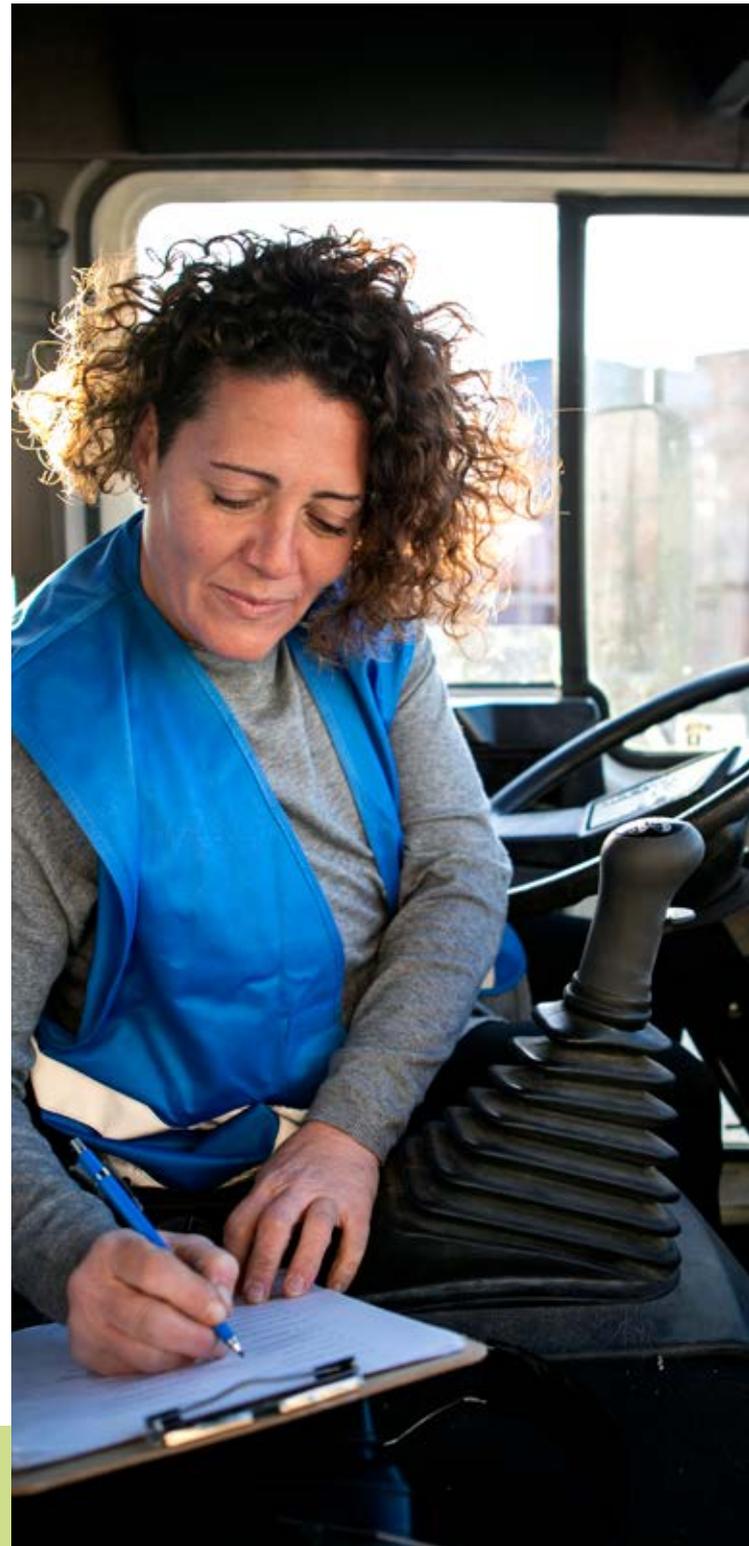
- El contrato fijo-discontinuo está regulado en el artículo 16 del Estatuto de los Trabajadores y está dirigido a la contratación de personas para trabajos de naturaleza estacional, actividades productivas de temporada o para actividades que tengan periodos de ejecución determinados o indeterminados, de manera intermitente. El llamamiento a quienes se encuentren contratados bajo este contrato deberá realizarse por escrito, u otro medio que deje constancia de la notificación realizada. La empresa debe entregar al comienzo del año a la representación legal de los trabajadores, con antelación, un calendario con los llamamientos que prevé realizar. Estos trabajadores tienen derecho a que su antigüedad se calcule a partir de la duración de la relación laboral, es decir, no se tiene en cuenta el tiempo trabajado sino el tiempo transcurrido desde la primera contratación del trabajador hasta el momento actual.



3.1.4. Contrato formativo

Este contrato se recoge en el artículo 11 del Estatuto de los Trabajadores. Permite al trabajador continuar con su formación. Puede estar destinada a la obtención de práctica profesional. Dentro de este tipo de contratos nos encontramos con dos modelos:

- **Contrato de formación en alternancia** → busca compatibilizar el trabajo del trabajador con los procesos formativos en el ámbito de formación profesional. Deberán ser trabajadores que no cuenten con cualificación profesional reconocida por titulaciones, y si tuvieran la cualificación o titulación se permitirá en los casos en los que no hayan tenido un contrato formativo previo en una formación del mismo nivel y sector. Las actividades que realice en la empresa deberán estar relacionadas con las actividades formativas. La duración estará establecida por el programa formativo, pero siempre en el rango temporal entre 3 meses y 2 años. Este contrato no se podrá celebrar con quien haya trabajado anteriormente en la misma empresa, bajo otra modalidad por tiempo superior a 6 meses. No se podrán realizar ni horas extraordinarias, ni complementarias, aunque como excepción se permite en los casos en que no se puedan desarrollar en otro periodo las actividades debido a su naturaleza.
- **Contrato formativo para la obtención de práctica profesional adecuada al nivel de estudios** → podrá concertarse con quien cuente con un título de grado medio o superior, o con un certificado del sistema de formación profesional. Se debe celebrar antes de que pasen 3 años desde que el trabajador haya finalizado sus estudios. No podrá celebrarse con quien anteriormente hubiera estado en la empresa por más de 3 meses. Estos contratos tendrán una duración de entre 6 meses y un año. No podrá realizar horas extraordinarias. Podrá establecerse un periodo de prueba que, como fija el Convenio Colectivo, será como máximo de dos meses. Será la empresa quien elabora el plan formativo.



Este contrato permite al trabajador continuar con su formación. Puede estar destinada a la obtención de práctica profesional.

3.2.

LEY 15/2009: CONTRATO DE TRANSPORTE

La Ley 15/2009²⁹ regula los contratos de transporte terrestre de mercancías, y en ella se establecen las características de los contratos mercantiles entre las empresas de transporte y sus clientes. De esta Ley, en relación a los conductores, lo que más nos interesa es la obligación que asume el transportista de entregar las mercancías en el lugar y tiempo acordados, en las mismas condiciones en que fue recibida. Aunque la responsabilidad ante el cliente la asume la empresa, quien lleva a cabo la acción es el conductor.

La norma recoge una serie de supuestos en los que la presunción de responsabilidad del porteador efectivo se exonerará, entre otros, si demuestra que el daño fue ocasionado por el cargador o destinatario, por una instrucción dada por estos o por hechos de fuerza mayor³⁰. Pero como se observa, la carga de la prueba se encuentra en el porteador efectivo y no en el resto de actores, lo que dificulta la exoneración de la responsabilidad del porteador, que en caso de ser autónomo es también el conductor.



De esta Ley lo que más nos interesa es la obligación que asume el transportista de entregar las mercancías en el lugar y tiempo acordados, en las mismas condiciones en que fue recibida.

29 Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías, 273 (2009). <https://www.boe.es/buscar/pdf/2009/BOE-A-2009-18004-consolidado.pdf>

30 Fernández-Quirós, T., & López Quiroga, J. (2010). La ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías. En Actualidad Jurídica Uría Menéndez. Del Área de Mercantil (Grupo de Transporte) de Uría Menéndez (Barcelona y Madrid). <https://www.uria.com/documentos/publicaciones/2591/documento/articuloUM.pdf?id=3023>

3.3. POSIBLES CAMBIOS NORMATIVOS EN MATERIA DE CONTRATACIÓN

3.3.1. Jubilación anticipada

El sector del transporte lleva años demandando la posibilidad de optar a una jubilación anticipada para los conductores asalariados y también para los autónomos que no se sientan en condiciones de seguir al volante. Es, entre otras cosas, una cuestión de seguridad tanto para los chóferes, como para el resto de usuarios de la vía. De momento lo único que se ha conseguido han sido unas ayudas al cese de actividad de trabajadores autónomos, que en sus primeras convocatorias alcanzaba para retirar de la actividad a autónomos desde los cincuenta y nueve años, pero que en los últimos ejercicios no llegan a retirar ni a los de sesenta y siete. Es un parche a todas luces insuficiente.

La jubilación anticipada para los conductores y el reconocimiento de las enfermedades profesionales, van a marcar la agenda de la negociación social con el Gobierno de las próximas semanas y meses. Siendo unánime el acuerdo sobre la legitimidad y pertinencia de esta reivindicación, en la que coinciden empresas y sindicatos, en la parte empresarial es patente la preocupación, porque esta jubilación anticipada pudiera suponer un mayor sobre coste en las cotizaciones a la Seguridad Social, en una actividad, la de conductor profesional, por la que las empresas ya cotizan un 3% más que por el resto de categorías (cotizan el 6,7% cuando por el resto lo hacen por un 3,7%).

Está claro que en un contexto de falta de conductores, en el que hay que repensar la empresa para convertir la misma en una opción atractiva para las nuevas generaciones, la jubilación anticipada, junto con una mejora de las condiciones salariales y de conciliación, van a ser fundamentales para sumar profesionales, pero, esto solo puede ocurrir mejorando la rentabilidad de las empresas, que en los últimos años y décadas han visto reducir sus má-

genes paulatinamente, por la dificultad de trasladar los costes a los precios de transporte. Se han ido aprobando herramientas de apoyo al sector como la prohibición de trabajar por debajo de coste o el buzón anónimo de denuncias, que persiguen mejorar la situación económica de las empresas, pero todavía queda un largo camino que recorrer. Es necesario revertir esta situación para no quedarnos sin profesionales y sin transporte, opción que no sería viable para la economía.

El Consejo de Ministros del pasado 22 de octubre de 2024 adoptó un acuerdo para autorizar la tramitación administrativa urgente del Real Decreto que regula los coeficientes reductores que permitirán anticipar la edad de jubilación en la Seguridad Social. Los conductores deben estar incluidos entre los beneficiarios de esta norma, eso es lo que defiende la mayoría del Comité Nacional del Transporte por Carretera, siempre teniendo en cuenta que las empresas cotizan más por estos esenciales trabajadores.

Las organizaciones del CNTC y los sindicatos, siguiendo lo establecido en el artículo 206 de la Ley General de la Seguridad Social en relación a los trabajos con cierta penosidad y peligrosidad a partir de determinada edad, han acordado solicitar la aplicación de coeficientes reductores que permitan adelantar la edad de jubilación de los conductores profesionales. En el acuerdo suscrito se solicitan además una serie de cuestiones dirigidas a racionalizar el coste para las empresas dotándolas, también, de herramientas para poder garantizar que los conductores contratados están en plenas condiciones físicas y mentales.

En los próximos meses se verá lo que da de sí esta importante negociación.

La jubilación anticipada es una cuestión de seguridad tanto para los chóferes, como para el resto de usuarios de la vía.





3.3.1.1. Jubilación anticipada en Francia

En el caso de Francia, tanto autónomos como asalariados pueden jubilarse anticipadamente recibiendo la pensión completa sin reducción en estos supuestos:

- Por incapacidad permanente o trabajos penosos: si se tiene una incapacidad de mínimo un 20% por enfermedad profesional o por accidente laboral, la edad de jubilación anticipada se sitúa en 60 años. La misma edad en los casos de incapacidad entre un 10 y un 19% habiendo estado expuesto durante 17 años a riesgos laborales.
- Por vida laboral muy larga: se podrán jubilar entre los 58 y 63 años, quienes comenzaron a trabajar a una edad temprana (entre los 16 y 21 años) y acrediten un periodo mínimo de cotización.
- Por discapacidad: es posible jubilarse entre los 55 y 59 años, siempre que se acredite una incapacidad permanente de un 50% como mínimo. También se podrán acoger a esta modalidad quienes hayan sido reconocidos como trabajador minusválido (necesario que el reconocimiento fuera posterior al 31 de diciembre de 2015).

Por otra parte, los conductores asalariados pueden acogerse al CFA, técnicamente no se trata de una jubilación anticipada, pero permite a los conductores que cumplen una serie de condiciones cesar su actividad a partir de los 59 años, al recibir una asignación mensual que les permite esperar hasta la edad de jubilación.

Los conductores asalariados pueden acogerse al CFA, técnicamente no se trata de una jubilación anticipada, pero permite a los conductores cesar su actividad a partir de los 59 años.

3.3.2. Catálogo de ocupaciones de difícil cobertura

El Catálogo de Ocupaciones de Dificil Cobertura es un listado que hace el Servicio Público de Empleo que recoge todos aquellos puestos de trabajo y vacantes que son especialmente complicadas de cubrir y, a través de los cuales, se puede obtener un permiso de residencia y trabajo en España.

Llama la atención que en este catálogo no se encuentre, en ninguna de las CCAA, la ocupación de conductor de vehículo de transporte de mercancía por carretera (está la de conductor-operador grúa).

Esto choca con otros datos como el reflejado en el III Informe *Necesidades del mercado de trabajo* de Adecco³¹, donde marca que en 2024 (enero-mayo) en el País Vasco el 20,8% de puestos que fueron de difícil cobertura pertenecen al sector del Transporte, mientras que en el Estado fueron el 20,3%. El informe incide en que hay un gran número de ofertas que quedan sin cubrir, y que claramente concuerda con los datos que arrojan tanto la encuesta realizada entre los socios de GUITRANS como los diversos datos aportados, entre otros por IRU, que cifra en 30.000 el déficit de conductores en el ámbito estatal.

Entre el primer trimestre de 2006 y el tercero de 2008 sí estuvo incluida la profesión de conductor en el catálogo, y a la vista de los datos, mucho peores que los de aquella época, actualmente también debería estar.

3.3.3. Reducción de la edad mínima para obtener el carné de conducir C1

El Pleno del Parlamento Europeo votó el 28 de febrero de 2024 su posición sobre la propuesta de la Comisión Europea de revisar la Directiva sobre el permiso de conducción avalando que los europeos puedan obtener el permiso de conducir a los 17 años si se va acompañado por conductor experimentado, que cuente con más de 25 años y cinco con el carnet. Se le permitirá al menor conducir tanto en el país en el que se expidió el permiso como en el resto de Europa.

Más recientemente, en octubre de 2024, la Comisión de Transporte y Turismo (TRAN) del Parlamento Europeo ha puesto en marcha las negociaciones a tres bandas con el Consejo y la Comisión Europea, con el objetivo de llevar a cabo esta reforma.

En España se redujo la edad mínima para obtener el carné de conducir C de 21 a 18 años en 2020³², siempre que previamente se hubiera aprobado el CAP de 280 horas de duración.



Llama la atención que en este catálogo no se encuentre la ocupación de conductor de vehículo de transporte de mercancía por carretera.

31 The Adecco Group Institute. (2024, July 15). III Informe Adecco Sobre Necesidades Del Mercado De Trabajo. Adecco Institute. <https://www.adeccoinstitute.es/informes/necesidades-del-mercado-de-trabajo-iii/>

32 Real Decreto 971/2020, de 10 de noviembre, por el que se modifica el Reglamento General de Conductores, aprobado por Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo.

3.3.4. Nuevo Reglamento de Extranjería: evitar el exceso de burocracia

El 20 de noviembre de 2024 se publicó el Real Decreto 1155/2024, de 19 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley Orgánica 4/2000, de 11 de enero, sobre derechos y libertades de los extranjeros en España y su integración social. Esta modificación entrará en vigor a los 6 meses, concretamente el 20 de mayo de 2025. Este Real Decreto incluye una serie de modificaciones de la Ley de Extranjería 4/2000, con el fin de evitar la excesiva cantidad de burocracia, además de buscar agilizar los tiempos de espera que deben afrontar los inmigrantes, reduciendo los tiempos para algunas de las vías de migración regular.

El nuevo reglamento regula de una manera más clara y sistemática los visados ordenándolos por tipo para una mejor comprensión del procedimiento:

- Visados de tránsito aeroportuario
- Visado de estancia de corta duración
- Visado de larga duración
- Visado de residencia
- Visado de carácter extraordinario
- Visado de búsqueda de empleo

Se establecen los requisitos generales y específicos para la expedición de los mismos. Todas las autorizaciones iniciales van a ser de un año y las renovaciones de cuatro. El visado para búsqueda de empleo también se amplía a un año.

El cuarto título versa sobre la residencia temporal, destacando dos modificaciones:

- Por un lado, se crea la nueva autorización de residencia y trabajo por cuenta ajena inicial, que se dará para trabajos de duración determinada.
- Por otro, se establece que quienes cuenten con una autorización de trabajo por cuenta ajena, puedan realizar en paralelo trabajo por cuenta propia.

En el título sexto se introducen novedades respecto a la gestión colectiva de contratación en origen, ya que ahora se podrán presentar 10 solicitudes de autorización a la vez. Además de eliminarse la exigencia de que el autorizado deba retornar a su país de origen, eso sí, manteniendo las condiciones que justificaron la concesión de la autorización. A su vez, la orden ministerial que aprueba la gestión colectiva de contrataciones en origen, que se dicta anualmente, podrá aprobar un número de visados de búsqueda de empleo limitados a determinadas ocupaciones y ámbito territorial.

Los requisitos y procedimiento para obtener la autorización de residencia temporal por circunstancias excepcionales, vienen recogidos en el título séptimo.

A partir de ahora se incluyen nuevas modalidades de arraigo:

- **De segunda oportunidad**, quienes anteriormente hubieran contado con una autorización de residencia y no hayan podido renovarla.
- **Sociolaboral**, cuando el solicitante tenga un contrato de trabajo con las mismas condiciones que las autorizaciones de residencia inicial y trabajo por cuenta ajena. Se deberá de aportar uno, o más, contratos que sumen un total mayor de 20 horas semanales de trabajo.



- **Social**, cuando se cuente con vínculos familiares en España, o se pueda justificar que se está integrado en la sociedad española (se requerirá de un informe de la CCAA correspondiente).
- **Socioformativo**, para quienes estén cursando o se encuentren matriculadas en alguna formación. Quienes obtengan la autorización a través de este arraigo, podrán trabajar un máximo de 20 horas a la semana. En el artículo 127.d) párrafo 3, se establece que se permitirá a quienes se comprometan a realizar una formación promovida por los Servicios Públicos de Empleo de España obtener esta autorización. Pero se recoge que es necesario que esa formación sea alguna de las recogidas en el Catálogo que aparece en el artículo 75.1, sobre ocupaciones de difícil cobertura. Si el transporte de mercancías por carretera estuviera recogido como empleo de difícil cobertura, extranjeros que quisieran formarse para poder trabajar en este sector podrían acceder de forma más sencilla a un permiso de residencia.
- **Familiar**, para progenitores de ciudadanos de un Estado Miembro de la UE y EEE y Suiza.

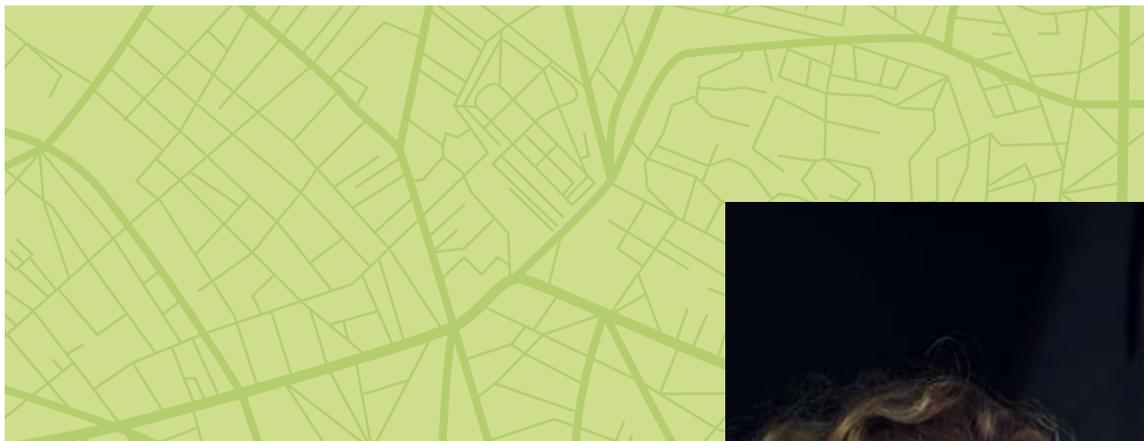
Todos los arraigos, menos el familiar, requerirán acreditar un tiempo de permanencia de dos años.

En el título octavo se regula la residencia de larga duración, que incluye nuevos supuestos:

- Por un lado se recoge la residencia de larga duración-UE, que al igual que la residencia de larga duración nacional exige que el solicitante lleve un total de 5 años residiendo de forma legal e ininterrumpida en España. Pero se permite que dicho solicitante pueda salir del territorio durante un máximo de 6 meses continuados, o un total de 10 meses dentro del periodo de 5 años. En caso de ausencia del territorio por motivos laborales, se permitirá que la ausencia sea de 6 meses continuados, o que la suma de las ausencias de un total de 18 meses dentro de esos 5 años de residencia legal e ininterrumpida.
- Otra novedad que incluye este reglamento es que, en caso de contar con una residencia legal de larga duración en otro Estado Miembro de la Unión Europea, se podrá solicitar en España la residencia legal de larga duración sin tener que contar con un visado. Además, esta residencia de larga duración para quienes ya disponían de una en otro Estado Miembro, permite que se solicite en España antes del ingreso en el territorio o de forma posterior (como máximo 3 meses después).
- Y finalmente se recoge la residencia de larga duración nacional.

Respecto a la gestión colectiva de contratación en origen, a partir del 20 de mayo de 2025 próximo se podrán presentar 10 solicitudes de autorización a la vez para que su tramitación se haga de forma conjunta. Pero será necesario presentar un mínimo de 10 y los solicitantes no pueden encontrarse en España.





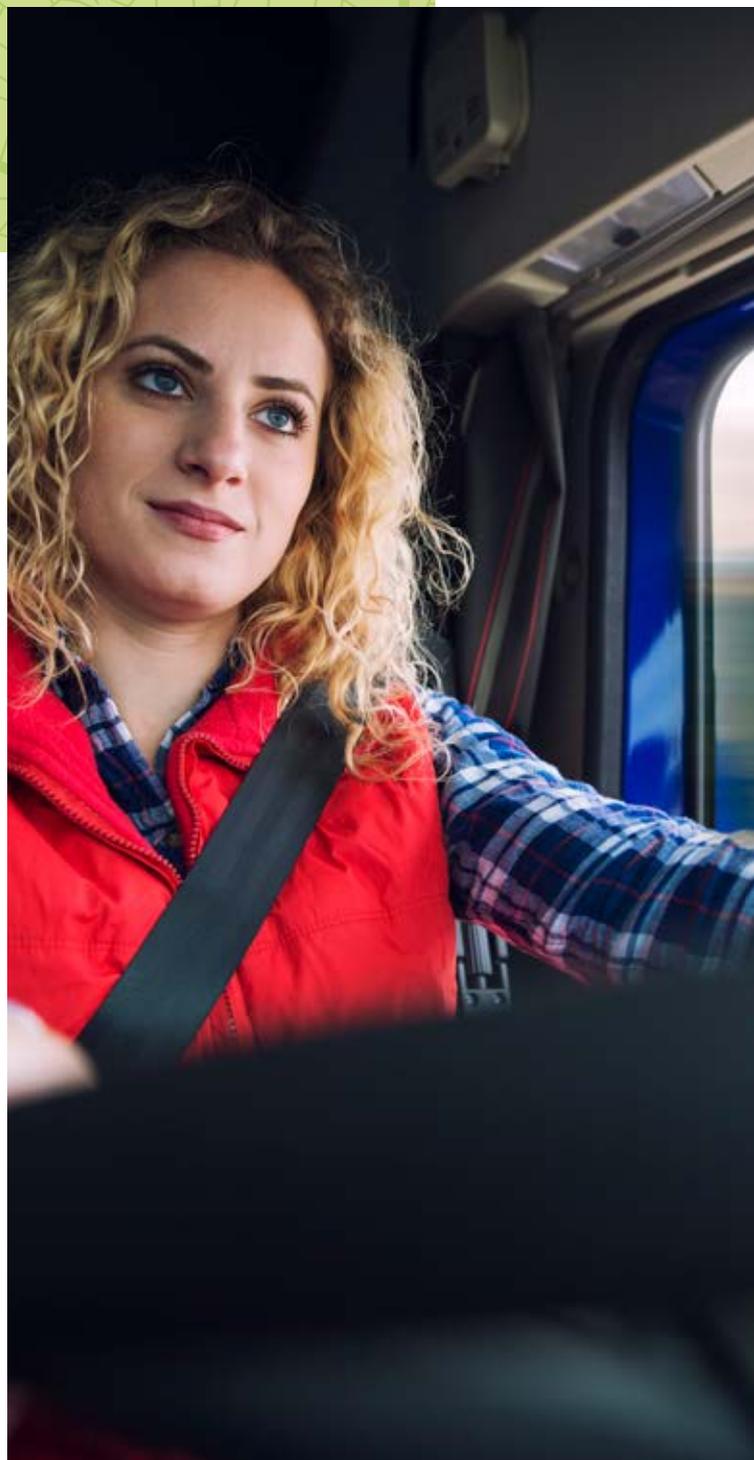
3.4. DATOS DE CONTRATACIÓN EN GIPUZKOA

En base a los datos facilitados por LANBIDE en el mes de septiembre de 2024, se puede observar que en el caso de las empresas de transporte que hacen uso de este servicio para contratar conductores:

- El 56,4% de los contratos ofertados son indefinidos.
- Un 43,6% corresponde a contratos temporales.
- En cuanto a la experiencia solicitada en estas ofertas de empleo:
 - Un 74,9%, la mayoría, solicitan una experiencia de entre 0 y 6 meses.
 - El 11,4%, entre 6 y 12 meses de experiencia.
 - El 10,9%, entre 1 y 3 años (10,9%).
 - El 1,9%, entre 3 y 5 años
 - Y un 0,9% quienes solicitan perfiles con más de 5 años de experiencia.

En la encuesta realizada por GUITRANS, las empresas valoran con un 4,26 sobre 5 la experiencia previa como requisito de aptitud, siendo con diferencia la condición más importante.

Entre noviembre de 2023 y noviembre de 2024 se han contratado en la CAV un total de 3.858 conductores, según datos de LANBIDE³³, suscribiéndose 5.647 contratos con una duración media de 253 días.



³³ Buscar en google con los términos Lanbide y 84321042, da como resultado CONDUCTORES DE CAMIÓN, EN GENERAL Resumen del estado de la profesión.

3.5. CONTRATACIÓN EN ORIGEN

La contratación en origen permite llevar a cabo la captación de varios chóferes de países extracomunitarios, llevándose a cabo la tramitación en conjunto. En este sentido, la empresa Grupo Talento Internacional es una de las empresas más importantes a nivel nacional en este ámbito.

Como explica su CEO, Diego Carbajosa, el acuerdo preferencial de extranjería que existe con Perú desde 1959 permite que la contratación de profesionales de este país sea ágil. Gracias al acuerdo, no es necesario que la profesión se encuentre recogida en el catálogo de profesiones de difícil cobertura, ni haber ofertado el empleo en LANBIDE y justificar que los candidatos que aplicaron no cumplían con los requisitos. El CEO de esta empresa también cuenta que, gracias al acuerdo de canje de permisos de conducción con Perú, los conductores que busquen llevar a cabo ese canje no necesitarán más que realizar una prueba práctica de conducción de 25 minutos. Talento Grupo Internacional se ocupa de acompañar durante todo el proceso a los conductores, desde la captación en origen, ayudando con los temas de tacógrafo, canje, CAP e incluso interlocución con la Administración. Para ayudar a los conductores a poder adaptarse a nuestro país, también imparten formación online, donde se abarca temas como el GPS, tacógrafo, rotondas, etc. Ofrecen la oportunidad a las empresas que quieran contratar, para que acudan a Perú, y de esta forma poder realizar dinámicas de grupo, entrevistas personales y pruebas de conducción. Los conductores, una vez en España, reciben un seguimiento preventivo a través de dos psicólogos, durante su primer año. Además de facilitar la reagrupación familiar.

En definitiva, la contratación en origen realizada de forma consciente y respetuosa con los conductores y las empresas, es una gran solución para la falta de profesionales. Y esto también se plasma en que anualmente logran traer al territorio alrededor de unos 500 conductores.

En definitiva, la contratación en origen realizada de forma consciente y respetuosa con los conductores y las empresas, es una gran solución para la falta de profesionales.







4.

REQUISITOS
DOCUMENTALES

4. REQUISITOS DOCUMENTALES

4.1. CONDUCTORES NACIONALES

4.1.1. Permisos de conducción

En España el número de permisos C1 y C expedidos ha descendido claramente, pasando de obtenerse 16.383 (C1) y 84.164 (C) en 2004, a únicamente 8.825 (C1) y 31.661 (C) en 2023³⁴.

Otro dato del mismo anuario estadístico que da muestra de la falta de conductores jóvenes es que, en el censo de conductores de 2023, 20.853 conductores cuentan con el permiso C1, pero los jóvenes de 18 a 29 solo suman un total de 554. En el caso del permiso C+E, nos encontramos con un total de 836.494 en la población, pero en el rango de 18 a 29 años únicamente 19.660 lo han obtenido. Y para el permiso C1+E también se da una situación más llamativa, 34.998 personas cuentan con este permiso en el total de la población, pero entre quienes tienen una edad de 18 a 29 años disponen de él únicamente 4 personas.

La Unión Europea baraja la posibilidad de reducir la edad de obtención del permiso de conducción de camiones a 17 años.

Para poder conducir un camión es necesario obtener alguno de los siguientes permisos, cumpliendo los requisitos que se establecen en la ley³⁵. En este apartado recogemos los diversos permisos de conducción, los requisitos para obtenerlos y los plazos de renovación.

1. C1: permite manejar vehículos cuya masa máxima autorizada supere los 3.500 kg, pero sea menor de 7.500 kg, dichos automóviles podrán llevar enganchado un remolque cuya masa máxima autorizada (MMA) no exceda los 750 kg.
2. C1 + E: Este permiso permite conducir conjuntos de vehículos acoplados compuestos por 1 vehículo tractor (los vehículos autorizados a conducir por el permiso C1) y un remolque o semirremolque de MMA que no supere los 750 kg, siempre que la MMA autorizada del conjunto no exceda los 12.000 kg. Además permite conducir conjuntos de vehículos acoplados formados por un vehículo tractor (los autorizados a conducirse con el permiso B) y un remolque o semirremolque que no exceda la MMA de 3.500 kg, siempre que la MMA del conjunto no supere los 12.000 kg.
3. C: Permite la conducción de automóviles cuya MMA sea mayor de 3.500 kg.
4. C + E: Este permiso permite la conducción de conjuntos de vehículos acoplados que estén compuestos por un vehículo tractor (como los que permite su conducción el permiso C) y un remolque o semirremolque cuya MMA sea de 750 kg.

Los requisitos³⁶ para la obtención de estos permisos son: ver cuadro siguiente página.

La Unión Europea baraja la posibilidad de reducir la edad de obtención del permiso de conducción de camiones a 17 años.

34 DGT, Ministerio de Interior. (2024). Anuario Estadístico General 2023. In DGT. <https://www.dgt.es/menusecundario/dgt-en-cifras/dgt-en-cifras-resultados/dgt-en-cifras-detalle/Censo-de-conductores-Tablas-Estadisticas-2023/>

35 Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento General de Conductores.

36 Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento General de Conductores, artículo 7.1.

Requisitos para la obtención de los distintos tipos de permisos de conducir

Permiso	Renovación	Requisitos						
		Edad mínima	Permiso anterior	Exámenes en tráfico				Exámenes MITMS
				Teórica común (coche)	Teórica específica	Maniobras (circuito cerrado)	Circulación	CAP Mercancías
C1	Cada 5 años, a partir de cumplir 65 años será cada 3 años	18	B		X	X	X	X
C1 + E		18	C1 o C		X	X	X	X
C		18*	B		X	X	X	X
C + E		18*	C		X	X	X	X

*Se deberá contar con un certificado de aptitud profesional (CAP) en la modalidad de cualificación inicial ordinaria. Este certificado se obtendrá mediante la asistencia a un curso de 280 horas, y tras la superación de un examen. Este tipo de certificados tienen una vigencia de 5 años.

4.1.2. Permiso internacional

Cuando se está en posesión de un permiso de conducción provisional o mientras se renueva el permiso, únicamente se podrá conducir por España, pero en caso de querer conducir por el resto de la Unión Europea se deberá obtener un permiso de conducción internacional. El trámite se puede realizar de forma presencial o telemática. Es un permiso complementario, que tiene validez de un año, que tiene que ir ligado necesariamente a un carné en vigor. Es un permiso aceptado prácticamente en todo los países del mundo.

4.1.3. ADR

El permiso ADR autoriza a su titular para realizar transporte de mercancías peligrosas por carretera³⁷. Existen dos tipos de ADR, el básico y su ampliación. Dependiendo de qué tipo de mercancías se quieran transportar será necesario uno u otro. El ADR se estableció como requisito en los países que ratificaron el acuerdo en 1957:

Albania, Alemania, Andorra, Armenia, Austria, Azerbaiyán, Bélgica, Bielorrusia, Bosnia y Herzegovina, Bulgaria, Chipre, Croacia, Dinamarca, Eslovaquia, Eslovenia, España, Estonia, Finlandia, Francia, Georgia, Grecia, Hungría, Irlanda, Islandia, Italia, Kazajistán, Letonia, Liechtenstein, Lituania, Luxemburgo, Macedonia del Norte, Malta, Marruecos, Moldavia, Montenegro, Nigeria, Noruega, Países Bajos, Polonia, Portugal, Reino Unido e Irlanda del Norte, República Checa, Rumania, Rusia, San Marino, Serbia, Suecia, Suiza, Tayikistán, Túnez, Turquía, Ucrania, Uganda y Uzbekistán).

A su vez, la Liga Árabe, aprobó el 27 de noviembre de 2024 una propuesta conjunta realizada por IRU. Esta propuesta tenía como fin introducir, en 22 de los estados miembro de esta organización, algunas de las disposiciones claves del ADR. De esta forma, se logrará armonizar varios de los procesos en el transporte de mercancías peligrosas por carretera, por toda la región árabe.

37 Real Decreto 97/2014, de 14 de febrero, por el que se regulan las operaciones de transporte de mercancías peligrosas por carretera en territorio español.

ADR Básico: Este permiso habilita para conducir vehículos que no sean cisternas, y que transporten materia peligrosa (que no sean explosivos de clase 1³⁸ ni radiactivos de clase 7)³⁹, moverse por España y el resto de países que han ratificado el acuerdo. Tiene su regulación en varios Reales Decretos⁴⁰. Los requisitos para su obtención son⁴¹:

1. Residencia en España.
2. Curso de mercancías peligrosas en un centro de formación homologado y concertado.
3. Informe de aptitud psicofísica para mercancías peligrosas, se deberá obtener en un Centro de Reconocimiento de Conductores autorizado⁴². Este certificado tiene una validez de 90 días, por lo que se deberá realizar el examen antes de que este caduque. No será necesario obtener este informe si se tiene en posesión un permiso de conducción C1, C, D1 o D, siempre que esté en vigor.

38 https://www.dgt.es/nuestros-servicios/permisos-de-conducir/conducir-mercancias-peligrosas/definicion-y-tipos-de-mercancias-peligrosas/#64519cfe-8541-11ea-bb32-005056a48f82-00197__1_

39 https://www.dgt.es/nuestros-servicios/permisos-de-conducir/conducir-mercancias-peligrosas/definicion-y-tipos-de-mercancias-peligrosas/#64519cfe-8541-11ea-bb32-005056a48f82-00313__1_

40 Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento General de Conductores. Real Decreto 97/2014, de 14 de febrero, por el que se regulan las operaciones de transporte de mercancías peligrosas por carretera en territorio español. Texto enmendado de los Anejos A y B del Acuerdo Europeo sobre transporte internacional de mercancías peligrosas por carretera (ADR 2023) con las Enmiendas adoptadas durante la sesión 110.ª del Grupo de trabajo de transportes de mercancías peligrosas de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE).

41 Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento General de Conductores, art. 25.

42 <https://www.dgt.es/conoce-la-dgt/con-quien-trabajamos/centros-reconocimiento-conductores/>

4. No estar privado por resolución judicial del derecho a conducir vehículos de motor y ciclomotores, ni hallarse sometido a suspensión o intervención administrativa del permiso que se posea.
5. Prueba teórica en la DGT. La solicitud para la realización del examen otorga 2 convocatorias para superarlo, pero entre una y otra no pueden pasar más de 6 meses. Se puede realizar el examen en una provincia distinta a donde se acudió al curso.

Una vez se obtenga el aprobado, se podrá conducir con mercancías peligrosas, pero hasta que no se reciba el permiso definitivo se tendrá que llevar a bordo el permiso provisional (tiene una validez de 3 meses y solo se podrá utilizar en España). El permiso definitivo tardará alrededor de un mes en llegar al domicilio. El curso de obtención ADR tiene una duración que depende de cada centro, en el caso de GUITRANS son 22 horas.

El ADR se debe renovar cada 5 años siendo necesaria la realización y superación de un curso de reciclaje cuya duración no está regulada y va a depender de la oferta del cada centro. En el caso de los cursos impartidos por GUITRANS son 13 horas. Es importante tener en cuenta que, en caso de que el permiso ADR básico vaya a caducar, se podrá renovar con 1 año de antelación y el computo del plazo de validez de la nueva autorización empezará a contar desde la fecha de caducidad⁴³.

Además, se deberá realizar la renovación como muy tarde el mismo día en el que venza o al siguiente si este es inhábil, pero en caso de no hacerlo no se podrá renovar y se deberá volver a obtener el permiso. También se debe tener en cuenta que la renovación, tanto del básico como de la ampliación, en caso de haber obtenido el permiso en España, deberá realizarse en el mismo país.

El ADR se debe renovar cada 5 años siendo necesaria la realización y superación de un curso de reciclaje cuya duración no está regulada y va a depender de la oferta del cada centro.

Ampliación ADR: cisternas, explosivos y radiactivos⁴⁴

Existen 3 tipos de ampliación:

- A. ADR Cisternas: habilita para el transporte en cisternas, vehículos batería, unidades de transporte que transporten cisternas o contenedores cisternas.
- B. ADR Explosivos: habilita para el transporte de materias de la clase 1
- C. ADR Radioactivos: habilita para el transporte de materias de la clase 7.

Requisitos:

1. Tener un su posesión un permiso ADR básico en vigor.
2. Realizar un curso de ampliación de ADR. La duración de este curso no está regulada, en el caso de GUITRANS tiene una duración de 12 horas. Una vez realizado, se obtiene un certificado de aprovechamiento del curso de ampliación del tipo concreto que se quiere obtener. Tras finalizar, será el centro quien se encargará de comunicar a Tráfico el resultado obtenido. El centro donde realice el curso deberá ser certificado.
3. Prueba teórica en la DGT. La solicitud para la realización del examen otorga 2 convocatorias para superarlo, pero entre una y otra no pueden pasar más de 6 meses. Podrá realizar el examen en una provincia distinta a donde acudió al curso.

Hasta no recibir el permiso definitivo es necesario llevar a bordo el permiso provisional (tiene una validez de 3 meses y solo se podrá utilizar en España). El permiso definitivo tardará alrededor de un mes en llegar al domicilio.

Hay que tener en cuenta que es preciso realizar el examen para la renovación del ADR como muy tarde el día en que caduca, o al día siguiente si este es inhábil. En caso de no hacerlo no se podrá renovar y se deberá obtener de nuevo. La duración del curso para renovar, al igual que el resto de cursos de ADR, no está regulado, en el caso de GUITRANS es de 6 horas.

La renovación se puede hacer con 1 año de antelación, manteniendo la fecha de caducidad como inicio del periodo de cinco años de validez. Se puede realizar en provincia distinta a la del domicilio, previa comprobación, pero en cualquier caso en el país de residencia.

43 Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento General de Conductores, artículo 28.4.

44 https://www.dgt.es/nuestros-servicios/permisos-de-conducir/conducir-mercancias-peligrosas/definicion-y-tipos-de-mercancias-peligrosas/#64519cfe-8541-11ea-bb32-005056a48f82-00197__1

4.1.4. Tacógrafo

El tacógrafo registra y almacena automáticamente los datos referentes al vehículo y a los tiempos de conducción y descanso del conductor. Mediante una tarjeta, el aparato controla la identidad del conductor y permite la transferencia, así como, el almacenamiento de los datos. Debido a las modificaciones implementadas por la normativa europea⁴⁵, todo vehículo que realice transporte internacional y cuente con un tacógrafo anterior al 15 de junio de 2019 deberá contar con un tacógrafo inteligente de segunda generación a partir del 01/01/2025, y para los que cuenten con uno posterior al 15/06/2019 deberán contar con un tacógrafo inteligente antes del 20/08/2025. En el caso de vehículos entre 2,5 y 3,5 Tn que lleven a cabo transporte internacional o cabotaje, tendrán que implementar en sus vehículos un tacógrafo inteligente antes del 01/07/2026. En este apartado explicaremos los distintos tipos de tarjeta así como los pasos para obtenerla y los requisitos a cumplir.

Existen cuatro tipos de tarjetas:

- A. Tarjeta de Conductor.** Es la tarjeta que permite identificar al conductor, tiene una validez de 5 años y almacena la información sobre el conductor durante los últimos 28 días. Un conductor que tenga esta tarjeta, podrá tener también una tarjeta de empresa, pero no podrá tener una tarjeta de control ni de centro de ensayo. Un conductor no podrá poseer más de una tarjeta de conductor válida, además de estar autorizado únicamente a utilizar su propia tarjeta personalizada.
- B. Tarjeta de Empresa.** Quien sea el dueño o arrendatario del vehículo que cuenta con tacógrafo, deberá obtener una tarjeta de empresa, la cual también tendrá una validez de 5 años.
- C. Tarjeta de Control.**
- D. Tarjeta de Centro de Ensayo.**



Los requisitos para la obtención de la tarjeta de conductor en Gipuzkoa son:

1. Tener su residencia en el territorio histórico de Gipuzkoa.
2. El solicitante debe contar con un certificado digital, para realizar la solicitud por internet⁴⁶ ⁴⁷, lo cual es obligatorio. Presencialmente solo puede tramitarse en algunos casos: incidencia en la tramitación telemática, sustitución por mal funcionamiento, por canje debido a cambio de país o modificación de datos y por cambio de DNI, NIE.
3. Contar con un permiso de conducción en vigor (C, C1, D, D1 o B+E).
4. En caso de querer tramitarlo mediante un representante, se deberá acreditar de forma previa la representación ante el Servicio de Transportes.

Desde la Oficina de Expedición de Tarjetas de tacógrafo digital de Gipuzkoa, se fija el número de tarjetas de conductor expedidas entre enero y agosto de 2024 en 285 (35 se ellas se trataban de canjes).

⁴⁵ Reglamento (UE) n.º 165/2014 y Reglamento de modificación (UE) 2020/1054.

⁴⁶ <https://egoitza.gipuzkoa.eus/es/listado-tramites/-/tramiteak/xehetasuna/2263>

⁴⁷ https://sede.transportes.gob.es/tctaco/se_rvlet/ServletController?modulo=consulta&accion=sel_comu&lang=es&estilo=default

4.1.5. CAP

El CAP, Certificado de Aptitud Profesional, se encuentra regulado en España por normativa europea y nacional⁴⁸. En septiembre de 2009 entró en vigor la transposición de la directiva europea⁴⁹ a la legislación española⁵⁰ que estableció como obligación para los conductores de mercancías contar con el CAP. Los aspirantes que superan el examen obligatorio obtienen a través de la Comunidad Autónoma que les corresponda la tarjeta de cualificación del conductor. Es necesario contar con esta tarjeta siempre que se realice transporte por España o la Unión Europea, por lo que es obligatoria para quienes cuenten con alguno de los siguientes permisos de conducción: C1, C1+E, C, C+E. Estos se tendrán que encontrar en vigor. El CAP es gestionado por las Comunidades Autónomas, por lo que es necesario acudir en nuestra provincia a la Diputación Foral para poder conocer las convocatorias, fechas, inscripciones, lugar, etc. En el caso de Gipuzkoa, se realizan 6 convocatorias anualmente, publicándose en la web de la Diputación Foral de Gipuzkoa a principios de año.

Obtención CAP inicial:

- A. Modalidad ordinaria, se trata de un curso de 280 horas de duración, tras el cual se deberá realizar un examen.
- B. Modalidad acelerada, se debe asistir a un curso de 140 horas, tras el cual se deberá realizar un examen.

El CAP deberá renovarse cada 5 años, teniendo que realizar un curso de 35 horas pero sin necesidad de realizar ninguna prueba.

El Parlamento europeo habilitó el pasado 28/02/2024 a la Comisión para evaluar la idoneidad de la formación para conductores profesionales en terceros países, con el objetivo de determinar si los certificados de aptitud profesional de países extracomunitarios, pueden ser reconocidos como válidos en la Unión Europea⁵¹.

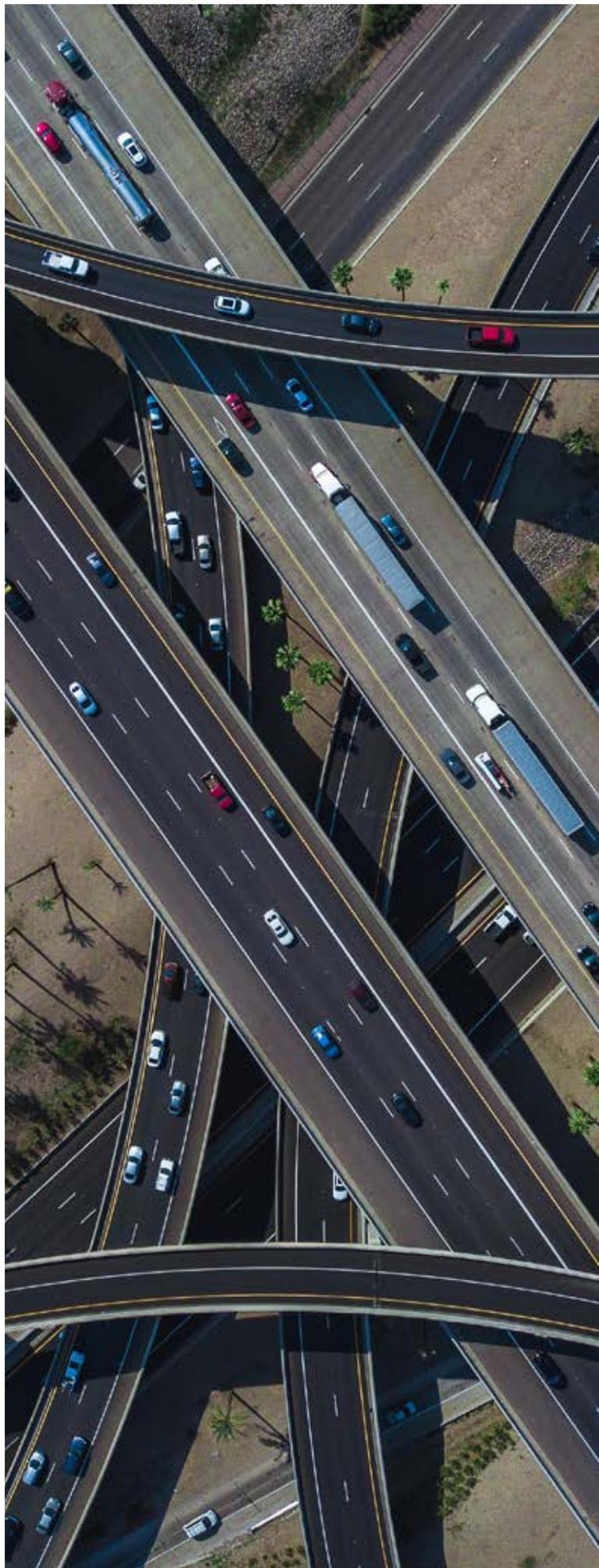
En 2024, en Gipuzkoa, se han realizado 6 convocatorias de examen, habiendo superado las pruebas 221 conductores, 328 han sido declarados no aptos y 70 no se presentaron.

48 Directiva (UE) 2022/2561 del Parlamento Europeo y del Consejo de 14 de diciembre de 2022, y Real Decreto 284/2021 del 20 de abril.

49 Directiva 2003/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2003.

50 Real Decreto 1032/2007, de 20 de julio, por el que se regula la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte por carretera.

51 https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TCl-COD-2023-0053_ES.html



4.2. CONDUCTORES COMUNITARIOS

4.2.1. Permisos de conducción

Todos los permisos de conducción, expedidos por un país miembro de la Unión Europea o del Espacio Económico Europeo, serán válidos en toda la UE y en el Espacio Económico Europeo. Esto se regula en dos directivas de la Unión Europea⁵². Pero si se desea, es posible solicitar el canje del permiso de conducción por el de otro país de la Unión Europea. En este apartado explicaremos los pasos y qué requisitos deben cumplirse.

Para ello se necesita:

1. Tener la residencia habitual en el país en el que se desea realizar el canje.
2. Inscribirse en el registro de extranjeros y obtener el certificado de dicha inscripción.
3. En el caso del canje de cada permiso de conducción, se deberá cumplir con los requisitos mencionados anteriormente en los permisos de conducción.
4. Solicitar el canje del permiso de conducción, presencialmente en la Jefatura u Oficina de Tráfico. Se deberá solicitar cita previa y acudir con los siguientes documentos:
 - Solicitud de canje⁵³
 - DNI, tarjeta de residencia o pasaporte en vigor.
 - Acreditación de la residencia (el certificado de la inscripción en el registro de extranjeros o tarjeta comunitaria). Se puede autorizar a la DGT a que sean ellos mismos quienes comprueben el domicilio de empadronamiento de forma telemática, siempre que se indique en la solicitud de canje.
 - Permiso de conducción a canjear en vigor.
 - Número o justificante de pago.
 - Fotografía original actual (32 x 26)

La solicitud de canje podrá realizarla el propio titular del permiso de conducción, o podrá nombrar un representante mediante el Registro de apoderamientos⁵⁴. En este último caso, quien vaya a ejercer como representante deberá solicitar la cita previa en el O60, indicar el DNI del interesado y también el de la persona autorizada. También es posible que el representante se persone con un documento firmado por el titular del permiso de conducción⁵⁵, donde le autorice a realizar la solicitud.

Una vez se realice este trámite se le entregará un permiso provisional, y en el plazo de un mes y medio, se recibirá en el domicilio el permiso definitivo.

El canje podrá realizarse cuando el permiso de conducción original vaya a caducar, siempre que el plazo de validez de su permiso no fuera superior a 5 años, en cuyo caso deberá realizarse a los 2 años de residir en España.

Listado de los países de la UE o del EEE que deberán realizar el canje a la fecha de caducidad de su carné y los que tienen que hacerlo a los dos años de adquirir la residencia:

☑: Renovación a los 2 años.

☒: No necesaria la renovación a los 2 años.

Países	Renovación a los 2 años
Alemania	☒
Austria	☒
Bélgica	☒
Bulgaria	☑
Chequia	☒
Chipre	☒
Croacia	☒
Dinamarca	☑*
Eslovaquia	☒
Eslovenia	☒
Estonia	☒
Finlandia	☒
Francia	☒
Grecia	☒
Hungría	☒
Irlanda	☒
Italia	☒
Letonia	☒
Liechtenstein	☒
Lituania	☒
Luxemburgo	☒
Malta	☒
Noruega	☒
Países Bajos	☒
Polonia	☒
Portugal	☒
Rumanía	☒
Suecia	☒

*Si es menor de 50 años.

52 La Directiva 2006/126/CE del Parlamento Europeo y del Consejo. La Directiva (UE) 2016/1106 de la Comisión de 7 de julio de 2016.

53 <https://sede.dgt.gob.es/export/sites/dgt/galleries/modelos-solicitud/03/Mod.03-ES.pdf>

54 <https://sede.dgt.gob.es/es/otros-tramites/autorizaciones-de-representaciones-rea/>

55 <https://sede.dgt.gob.es/export/sites/dgt/galleries/modelos-solicitud/24/Mod.24-ES.pdf>

4.2.2. ADR

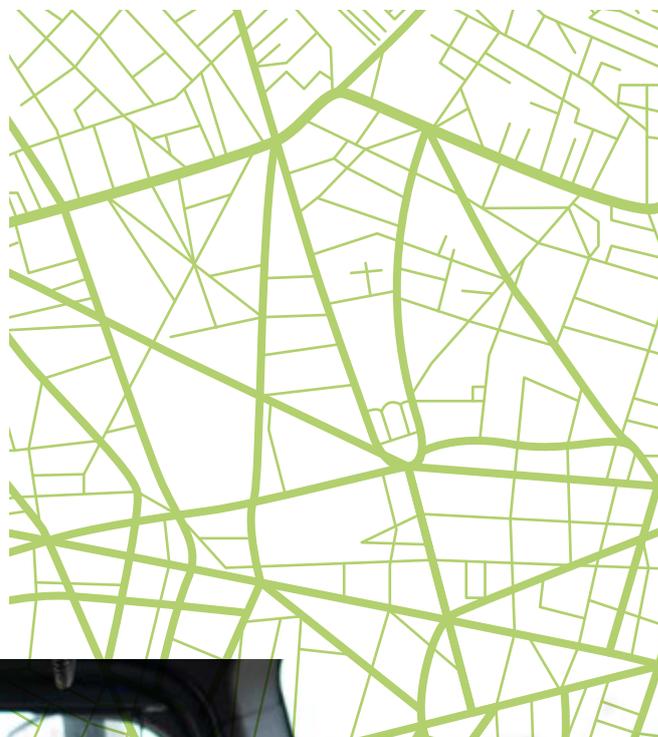
El ADR, obtenido en cualquiera de los países que ratificaron el acuerdo, permite su utilización en ellos. Los permisos, por tanto, serán válidos hasta que lleguen a su fecha de caducidad. En ese momento se deberá renovar el ADR en España si la residencia habitual se encuentra en dicho país. La ampliación del ADR se deberá realizar también en España, si se cuenta con residencia legal en dicho país. Los pasos a seguir son los mismos que los mencionados en el 4.1.3. Pero se deberá aportar, en este caso, alguno de los siguientes documentos: la autorización de residencia, documento de identidad del país de origen o el pasaporte. Junto al documento que se aporte se deberá entregar también el Certificado de Inscripción en el Registro Central de Extranjeros.

4.2.3. Tacógrafo

La tarjeta de conductor expedida por cualquiera de los Estados Miembro tendrá validez en el resto de países de la Unión Europea⁵⁶. En este caso, se deberá renovar la tarjeta en España, cuando llegada su caducidad el conductor tenga su residencia habitual en dicho territorio. También es posible solicitar la tarjeta de tacógrafo por primera vez en España si la residencia legal se encuentra en este país. Es también posible solicitar el canje de la tarjeta de conductor en España si había sido expedida por un Estado Miembro.

4.2.4. CAP

Este certificado, si es expedido por un Estado Miembro de la Unión Europea, por Suiza o Noruega, será válido en todos estos países. En caso de que este certificado se deba renovar, si llegada la fecha de su caducidad la residencia habitual del titular está en España, se tendrá que realizar en este país.



⁵⁶ Reglamento (UE) No 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo de 4 de febrero de 2014, artículo 30.

4.3. CONDUCTORES NO COMUNITARIOS

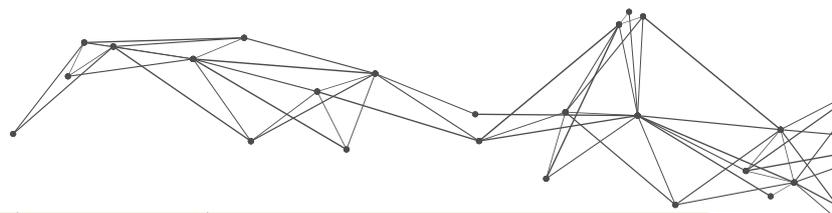
4.3.1. Permisos de conducción

En el caso de conductores que sean nacionales de países que se encuentren fuera de la Unión Europea será necesario comprobar si su país cuenta con un acuerdo con España, ya que esto facilitará la obtención del permiso de conducción español. El canje lo deberán realizar todos los extracomunitarios residentes en España cuyo país de origen tenga un convenio con este, a los seis meses de haber obtenido la residencia normal.

Países con los que existe acuerdo de canje:

☑: Es necesaria la prueba.

☒: No es necesaria realizar ninguna prueba.



País	Prueba teórica	Prueba de circulación	Otra	Aplicación provisional	Entrada en vigor y publicación
Argelia	☑	☑		---	Entrada en vigor el 6 de septiembre de 2006. Publicado el 4 de octubre de 2004
Argentina	☒	☑		31 de julio de 2002	Entrada en vigor el 16 de enero de 2003. Publicado el 11 de febrero de 2003
Brasil	☑	☑		---	Entrada en vigor el 7 de abril de 2009. Publicado el 13 de septiembre de 2011
Chile	☒	☑		---	Entrada en vigor el 10 de junio de 2005. Publicado el 1 de julio de 2005
Colombia	☑	☑		31 de julio de 2003	Entrada en vigor el 28 de noviembre de 2003. Publicado el 20 de enero de 2004
Corea	☒	☒		14 de enero de 2000	Entrada en vigor el 1 de febrero de 2001. Publicado el 27 de marzo de 2001
Costa Rica	☒	☑		---	Entrada en vigor el 10 de agosto de 2020. Publicado el 6 de julio de 2020
Georgia	☒*	☑		---	Entrada en vigor el 29 de septiembre de 2024. Publicado el 2 de septiembre de 2024
Ecuador	☑	☑		14 de septiembre de 2024 ¹	Entrada en vigor el 8 de septiembre de 2003. Publicado el 4 de noviembre de 2003.
El Salvador	☑	☑		---	Entrada en vigor el 24 de junio de 2009. Publicado el 10 de julio de 2009
Filipinas	☑	☑		---	Entrada en vigor el 21 de septiembre de 2008. Publicado el 14 de agosto de 2008
Guatemala	☑	☑		---	Entrada en vigor el 21 de septiembre de 2008. Publicado el 13 de agosto de 2008
Honduras	☒	☑		---	Entrada en vigor 24 de noviembre de 2024. Publicado 9 de octubre de 2024.

* En caso de dudas fundadas de las aptitudes del conductor, se podrá requerir que realice una prueba teórica y/o alguna más.

¹ Para las nuevas equivalencias por la nueva normativa que regula las licencias de conducción en Ecuador, se ha decidido enmendar el acuerdo.

Japón	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		21 de enero de 2000	Entrada en vigor el 9 de septiembre. Publicado el 22 de septiembre de 2000
Macedonia del Norte	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		5 de noviembre de 2011	Entrada en vigor el 28 de junio de 2013. Publicado el 5 de julio de 2013
Marruecos	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		7 de abril de 2024.	---
Moldavia	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Prueba de aptitudes y comportamiento	---	Entrada en vigor el 29 de septiembre de 2024. Publicado el 30 de agosto de 2024
Mónaco	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		13 de noviembre de 2013	Entrada en vigor el 13 de marzo de 2014. Publicado el 13 de marzo de 2014
Nicaragua	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		---	Entrada en vigor el 2 de enero de 2012. Publicado el 14 de noviembre de 2011
Panamá	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		---	Entrada en vigor el 11 de julio de 2014. Publicado el 9 de junio de 2014
Paraguay	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		---	Entrada en vigor el 28 de octubre de 2007. Publicado el 12 de octubre de 2007
Perú	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		28 de enero de 2004	Entrada en vigor el 3 de septiembre de 2004. Publicado el 14 de octubre de 2004
Gran Bretaña e Irlanda del Norte	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		16 de marzo de 2023 ² 21 de junio de 2023	
República Dominicana	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		---	Entrada en vigor el 16 de enero de 2007. Publicado el 23 de enero de 2007
Serbia	<input checked="" type="checkbox"/>			28 de junio de 2017	Entrada en vigor el 28 de abril de 2018. Publicado el 30 de abril de 2018
Suiza	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		---	Entrada en vigor el 2 de julio de 1998. Publicado el 16 de septiembre de 1998
Túnez	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		---	Entrada en vigor el 29 de julio de 2011. Publicado el 5 de julio de 2011
Turquía	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		---	Entrada en vigor el 25 de abril de 2011. Publicado el 29 de marzo de 2011
Ucrania	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		---	Entrada en vigor el 31 de octubre de 2010. Publicado el 28 de septiembre de 2010
Uruguay	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		5 de noviembre de 2003	Entrada en vigor el 5 de agosto de 2004. Publicado el 26 de septiembre de 2004
	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> (en caso de querer los permisos C o C+E)			

² Menos los artículos 13 a 17.

En caso de obtener el permiso de conducción en el país de origen teniendo ya la residencia legal en España, no se podrá realizar el canje de su permiso.

Las equivalencias de los permisos de conducción con estos países son:

Permisos de conducción	ESPAÑA			
	C	C+E	C1	C1+E
Argelia	Igual	Igual	Igual	Igual
Argentina	C o D2	E1	---	---
Brasil	C/D/E	E	C/D/E	(No existe equivalencia, pero es posible su canje)
Chile	A-4/A-5	A-5	A-4/A-5	A-5
Colombia	05	06	---	---
Corea	---	---	---	---
Costa Rica	B3	B4	B2	---
Georgia	Igual	Igual	Igual	Igual
Ecuador	---	E	---	---
El Salvador	Profesional Categoría T	Profesional Categoría T	Licencia Liviana o Profesional Categoría T	Profesional Categoría T
Filipinas	3/5	8	3/5	7
Guatemala	A	A	A	A
Honduras	Pesados articulados (anteriores a 19/07/2021) Igual (posteriores a 19/07/2021)	Pesados articulados (anteriores a 19/07/2021) Igual (posteriores a 19/07/2021)	Pesados no articulados (anteriores a 19/07/2021) Igual (posteriores a 19/07/2021)	---
Japón	Licencia de clase 3	Licencia de clase 4	Licencia de clase 5	
Macedonia del Norte	Igual	Igual	Igual	Igual
Marruecos	Igual	Igual	---	---
Moldavia	Igual	Igual*	Igual	Igual
Mónaco	Igual	EC	C	EC
Nicaragua	5A (limitado a 18Tm)/6A/Categoría 7	6A/Categoría 7	4A	---

*Permisos obtenidos entre el 1 de noviembre de 1995 y el 31 de diciembre de 2010, podrán obtener el C+E si es titular del permiso C.

Panamá	F	G	D	---
Paraguay	Profesional de clase A superior/ B superior	Profesional de clase A superior/ B superior	Profesional de clase A superior/B superior/ B (5.000KG)	Profesional de clase A superior/ B superior
Perú	AII/AIII	AIII	AII	AIII
Reino Unido e Irlanda del Norte*¹	---		B (permisos anteriores a 31/05/1990, únicamente vehículos de cambio automático) / A	B (permisos anteriores a 31/05/1990, únicamente vehículos de cambio automático) / A
República Dominicana	04	04	03	---
Serbia	Igual	Igual	Igual	Igual
Suiza	Igual	Igual	Igual	Igual
Túnez	Igual	Igual	---	---
Turquía	C/B	C/B/D	B/C	C/B/D
Ucrania	Igual	Igual	Igual	Igual
Uruguay	C/D/F	D	B	---

*¹ Si cuentan con la limitación 102 en el permiso C+E no se podrá canjear. Si la limitación es la 107 en el permiso C1+E anteriores al 1 de enero de 1997 no se podrá canjear.



Requisitos para realizar el canje:

- A. Residencia legal en España, para lo cual debe encontrarse en el país por al menos 185 días al año, y para ello se deberá aportar la tarjeta de residencia.
- B. Tener, como mínimo, la edad mínima que exige España para la obtención del determinado carnet de conducción que se quiere obtener.
- C. Ser titular de un permiso de conducción de un país con el que España haya suscrito un Acuerdo de canje de permisos de conducción.
- D. Deberá identificarse al titular mediante un DNI, tarjeta de residencia o pasaporte en vigor.
- E. Acreditar que, en el momento que obtuvo el permiso de conducción que desea canjear, no residía en España. En la web de la DGT explican que es posible acreditarlo de las siguientes formas:
 - En caso de tener DNI, y la nacionalidad española fue obtenida en su país antes de residir en España, deberá aportar Certificado de Inscripción y Baja Consular expedido por la Embajada de España del país en el que obtuvo el permiso.
 - En otro caso deberá aportar alguno de los siguientes documentos:
 - Tarjeta de Residencia, de Estudiante o Comunitaria.
 - Certificado de inscripción en el registro de extranjeros.
 - Si hubiese tenido Tarjeta de Residencia antes de obtener el DNI, Certificado de extranjería. Si en el formulario de solicitud de cita, marca la correspondiente casilla autorizando el cotejo de los datos de identidad no será preciso que aporte dicho certificado."
- A. Informe de aptitud psicofísica. Debe ser expedido por un Centro de Reconocimiento de Conductores autorizado. El informe de aptitud deberá ser del grupo II.
- B. Número de justificante de pago. Donde se acredite que ha sido abonada la tasa 2.1 correspondiente a canjes que requieren pruebas adicionales.
- C. Fotografía original actual de 32 x 26 mm. Debe ser una imagen a color, con un fondo liso, de frente con la cabeza y el rostro descubiertos.
- D. Hay un requisito adicional en caso de que el país que expidió el permiso de conducción que se desea canjear sea Argentina, y es que, se deberá entregar un Certificado de autenticidad y antigüedad del permiso de conducción. Para obtener este certificado, es necesario solicitarlo en el municipio de Argentina en el que se obtuvo el permiso de conducción, y finalmente legalizar dicho certificado o apostillarlo con la Apostilla de La Haya.



Para poder realizar los canjes los pasos son los siguientes:

1. Solicitar cita en la DGT para canjes de permiso de conducción.
2. Confirmación de canje, una vez el país de origen verifique la validez del permiso de conducción. Se podrá comprobar el estado de la tramitación en la web de la DGT, que aparecerá como "Pendiente", "Contestada" o "Rechazada".
3. Presentación de la documentación requerida. En caso de que el permiso de conducción no exija la realización de ninguna prueba adicional, si todos los documentos son correctos, se obtendrá el canje.
4. En caso de tener que realizar alguna prueba adicional, ya sea solo teórica o práctica o ambas, deberá solicitar cita para ello. Una vez realizadas y superadas, se deberá acudir de nuevo a la Jefatura u Oficina de Tráfico, para que se retire el permiso de conducción y se entregue el justificante. Con este justificante, hasta recibir el permiso definitivo en el domicilio en un plazo de un mes y medio, se podrá conducir. Con el permiso provisional no se podrá conducir fuera del territorio español.

Todos estos trámites deben realizarse de forma presencial. Podrá realizar la solicitud tanto el titular del permiso de conducción que se desea canjear, como cualquier persona que este haya autorizado. Para autorizar a un tercero, es necesario que se designe a este mediante el Registro de apoderamientos, o que este representante acuda con un modelo de autorización de la DGT llamado "otorgamiento de representación". Cuando el representante vaya a solicitar cita previa en el O60, deberá indicar el DNI del titular del permiso de conducción que se quiere canjear y el suyo.

4.3.2. Canje de carnés canjeados en otro país

El interesado que tenga la residencia en España y el permiso de conducción proceda de un país de la Unión Europea o con el que España tenga un convenio, podrá canjearlo siempre que cumpla con los requisitos administrativos.

No se podrá realizar el canje:

1. Si el país de origen no aparece en el listado de países con convenio. En ese caso, tendrá que obtener un nuevo permiso.
2. El permiso que se quiere canjear fue obtenido a su vez como canje de otro país con el que España no tenga convenio.
3. Si se obtuvo el permiso extranjero siendo ya residente legal en España.

Para otorgar poder de representación igual que en el apartado 4.3.1. anterior. Se podrá autorizar para que actúe en su representación y realice la solicitud del canje del permiso de conducción para profesionales de su país. De esta manera, se agilizará el proceso y, siempre que se cumplan los requisitos, podrá obtener la homologación con un permiso español equivalente a algunas de las clases C1, C1 + E, C, C + E, D1, D1 + E, D y D + E.

4.3.3. ADR

En caso de contar con un permiso ADR, expedido por un país extracomunitario, se deberá renovar o ampliar en España siempre que se haya establecido la residencia legal del titular aquí. Para ello, se deberá de seguir los pasos mencionados en el apartado 5.1.3. Pero además, aportar la autorización de residencia.

4.3.4. Tacógrafo

Los conductores comunitarios deben hacer el canje obligatoriamente cuando obtengan la residencia normal en España o cuando un conductor cambie el NIE por el DNI. Para ello, deberán actualizar el permiso de conducir en la DGT, solicitar la tarjeta de tacógrafo y entregar la antigua en la oficina de Transportes correspondiente. El trámite ha de hacerse presencialmente.

4.3.5. CAP

El 15 de noviembre de 2023 se tomó un acuerdo interministerial para nacionales de terceros países⁵⁷ para poder trabajar en el sector del transporte terrestre en España. Este acuerdo tendrá una duración de 4 años pudiendo ser prorrogable. Para quienes no tengan la residencia legal en España, y no cuenten con el CAP, podrán obtenerlo por 4 vías distintas:

1. En caso de que se cuente con un permiso de conducción anterior al 11 de septiembre de 2008 ó 2009, no es necesario obtener el CAP inicial, pero sí realizar un curso de 35 horas (CAP continuo) para lograr la tarjeta CAP. En estos casos, se permite solicitar la autorización de residencia y trabajo por cuenta ajena, siendo necesario superar el CAP continuo para poder ser dado de alta en la Seguridad Social y que el contrato de trabajo tenga eficacia. Este supuesto tiene un requisito más, que es necesario que la vacante a cubrir se considere de difícil cobertura, o la expedición de un certificado de insuficiencia de demandas de empleo para las plazas ofertadas. Cuando no se haya residido en España anteriormente y se necesite obtener el CAP, se podrá solicitar una estancia como estudiante con el fin de obtener el

⁵⁷ Resolución de Coordinación N° 4/2023, del Ministerio de Transportes, con fecha del 17 de octubre de 2023. El acuerdo surte efecto durante 3 años, prorrogable por 3 años sucesivos por acuerdo expreso de las partes,

CAP y el canje del permiso de conducción. El procedimiento a seguir para ello es el mismo que para cualquier otro estudiante. Durante el tiempo que dure el permiso, el aspirante podrá trabajar hasta 30 horas semanales, pero no puede tratarse en ningún caso de un trabajo para el cual requiera el CAP. El tiempo de duración del permiso de estancia será de 180 días. En caso de no superarse la formación ni el examen, se deberá regresar al país de origen. Si al contrario, se superaran ambos, el conductor debe obtener un contrato de trabajo, así se otorgará la autorización de residencia y trabajo como conductor en España. Será la empresa que contrate al conductor quien deba solicitar la autorización de residencia y trabajo, llevando a cabo la modificación de la estancia de estudios por la de autorización de trabajo. Hasta que no se apruebe la autorización de trabajo, el conductor que cuente con un permiso en vigor (aún no ha residido por más de 6 meses en España o lo ha canjeado) podrá trabajar como conductor pero siguiendo el límite de 30 horas semanales.

2. Para los casos en los que la persona se encuentre en situación de irregularidad en el territorio, por un periodo de 2 años como mínimo, se da la posibilidad de solicitar, mediante arraigo, para la formación la autorización excepcional de residencia temporal. Es requisito, para ello, matricularse en un centro habilitado para la obtención del CAP o en un Grado de Formación Profesional de Técnico en Conducción de Vehículos de Transporte por Carretera. Durante la duración del curso, se contará con una autorización provisional de residencia que queda sujeta a la finalización de la formación, y que una vez se complete pasará a ser una autorización de residencia y trabajo como conductor en España por un periodo de 2 años. Como diferencia con la anterior, en este caso no se podrá trabajar hasta obtener el CAP.
3. En la contratación en origen, se va a dar la posibilidad de obtener una autorización de residencia y trabajo por un periodo de 4 años, permitiendo que anualmente se trabajen 9 meses como máximo. Una diferencia de este caso con los demás es que, una vez pasados los 9 meses, el conductor retornará al país de origen. Como en el primer caso, es necesario demostrar que las vacantes son de difícil cobertura, para lo cual es posible incluir la ocupación en el Catálogo de Ocupaciones de Difícil Cobertura o expidiendo un certificado de insuficiencia de demandantes de empleo para las plazas ofertadas. Los contratos de estos trabajadores se considerarán fijo-discontinua. Es necesario obtener el CAP en los primeros 6 meses de lograr la autorización de residencia, si esto no se cumpliera se regresaría al país de origen.

4.3.6. Certificado de conductor de terceros países

Este certificado, que debe ser solicitado por la empresa contratante, permite a conductores extracomunitarios realizar el transporte de mercancías. El certificado en Gipuzkoa se solicita de forma telemática mediante la web de Diputación. Para su obtención se debe aportar el documento de identidad del conductor, el permiso de conducción (expedido por España o certificado de vigencia del permiso expedido en el país de origen), CAP vigente, el alta en la Seguridad Social y fotocopia del NIF/CIF de la empresa. Una vez expedido el certificado, se recoge de forma presencial.

Una vez finalizada la relación laboral es preciso devolver el certificado en el organismo de transportes competente, en el caso de Gipuzkoa en el Departamento de Transportes de la Diputación Foral.



4.4.

AYUDAS / SUBVENCIONES PARA LA OBTENCIÓN DEL PERMISO DE CONDUCCIÓN

Teniendo en cuenta la dificultad para atraer a jóvenes al sector del transporte y el alto coste de la obtención de los diversos documentos obligatorios: permiso de conducción, CAP, ADR, etc., es necesario ofrecer incentivos para facilitar su incorporación. He aquí algunas de las ayudas detectadas:

- Asturias → Ayudas para carnet C/C1/C+E/C1+E para jóvenes residentes en el principado. Es preciso estar inscrito en el Sistema Nacional de Garantía Juvenil. Tener 18 años.
- Cantabria → ayudas por tener entre 18 y 30 años. No superar el SMI en su renta anual.
- Castilla León → 2023, ofrece ayudas para la obtención del permiso de conducción C o C+E además de incluir el CAP. Las ayudas llegan hasta los 1.800 euros (900 carnet + 900 CAP).
- Galicia → para jóvenes entre 18 y 30 años. 650 euros para el permiso C. Primero se debe obtener el carnet y después se solicita la subvención.
- La Rioja → ofrece préstamos sin intereses para la obtención del carnet, la cuantía va de los 2.000 euros a los 3.000. Requisito: 18-30 años, mínimo llevar 5 años residiendo en la comunidad, tener el Carnet Joven y no haberse presentado ya al examen del carnet de conducir que se quiere obtener ahora.
- Madrid → permiso C y C+E. Para personas en paro (inscrito como demandante de empleo y/o formación) u ocupadas para mejorar su empleabilidad. Debe contar con la nacionalidad o tener el certificado de ciudadanía comunitaria. Residentes de Madrid. Tener el permiso B (puede haber sido expedido en otro EM o de la zona Schengen). Tener 18 años. Esta ayuda se ofrecerá hasta 2025.
- Murcia → subvenciones al coste total de los carnets C de desempleados.
- Navarra → Subvenciones de hasta 900 euros para obtener el CAP.
- FUNDAE (Fundación Estatal para la Formación en el Empleo) ofrece hasta el 1 de septiembre de 2025 una ayuda de 600 euros dirigida tanto a trabajadores, como desempleados, para obtener el permiso de conducción C. La formación se tiene que realizar entre 01/01/2023 y el 01/09/2025. La finalización y superación de la formación deben ser posteriores a la fecha de publicación de la convocatoria, 28/05/2024.
- LANBIDE, el Servicio Vasco de Empleo ofrece periódicamente convocatorias de cursos subvencionados

para obtener el carné de conducir, el CAP y el ADR.

- WoMAN⁵⁸ → Es una acción anual por parte de la empresa MAN, por la que otorga 10 becas a mujeres en el Estado, para la obtención del permiso de conducción C+E, cubriendo el 70% del coste y permitiendo al finalizar poder realizar una formación.
- En Alemania, donde actualmente hacen falta alrededor de 70.000 conductores, la Asociación Federal de Empresas Alemanas de Autobús y la Asociación Federal de Transporte de Mercancías, Logística y Eliminación de Residuos, han planteado una serie de acciones para facilitar que el número de conductores aumente. Entre estas acciones se destacan: integrar la cualificación del conductor en la formación del permiso de conducir en un modelo '2 en 1' más rápido y económico, reducir las barreras lingüísticas, poder obtener el permiso de conducir en idiomas extranjeros, menor burocracia para reconocer permisos de conducir extranjeros o la supresión del principio de residencia para los permisos de conducir y las cualificaciones de conductores profesionales. Ha sido también solicitado que la formación se digitalice y se reduzca la edad de acceso a la obtención del permiso de conducción de camión.
- En Reino Unido se han llevado a cabo una serie de acciones para atraer a nuevos conductores, y a quienes lo habían sido y habían decidido abandonar la profesión. Se crearon *HGV Skills Bootcamps*, con el fin de que nuevas personas obtengan el permiso de conducción de camión, o que quienes ya cuenten con uno obtengan el ADR. Son cursos gratuitos, que permiten tener un horario flexible, e incluso realizarlo de forma telemática. Otra medida que se aprobó fue, la *Large Goods Vehicle Driver apprenticeships*, esta permite otorgar a las empresas que contraten a conductores nuevos 7.000 libras para su formación. Esta última tiene relación con otra de las medidas aprobadas, y es que, quienes estén obteniendo el permiso de conducción podrán conducir hasta 12 meses antes de que se realicen los test del CAP. Además, en el caso de optar al carnet de conducir por esta última vía mencionada, se darán unas ayudas al conductor para costearse el reconocimiento médico y la obtención del permiso. También, con el fin de mejorar la comodidad de los conductores en carretera, se destinaron 32.5 millones de libras para mejorar las instalaciones de las áreas de servicio, sobre todo para duchas, zonas de comida y baños. Y otros 20 millones de libras se dirigieron a mejorar la seguridad, iluminación y duchas de las áreas de servicio.

58 <https://www.man.eu/es/es/sobre-nosotros/empresa/becas-woman/becas-woman.html>

4.5. COORDINACIÓN INTERINSTITUCIONAL

En muchos casos la coordinación entre organismos y administraciones no funciona correctamente, y cuando esto ocurre, los trámites se demoran de una manera desesperante para los administrados.

Especialmente compleja es la burocracia aplicada a las contrataciones de extracomunitarios, que por otra parte son muy numerosas en los últimos años. El objetivo de la coordinación institucional ha de ser el de asegurar que las contrataciones de personas extracomunitarias se realicen con todas las garantías tanto para el contratado, como para el contratante, sin demoras innecesarias.

Los retrasos, tanto en Extranjería como en la Jefatura de Tráfico, suponen para las empresas un gran coste. En el caso de conductores de países miembro de la Unión Europea o del Espacio Económico Europeo, el gasto será menor, ya que se permite al conductor utilizar el permiso de su país de origen debiéndolo canjear cuando vaya a caducar. El conductor de origen europeo podrá trabajar únicamente teniendo que hacer frente a los trámites de Tráfico, y no los de Extranjería.

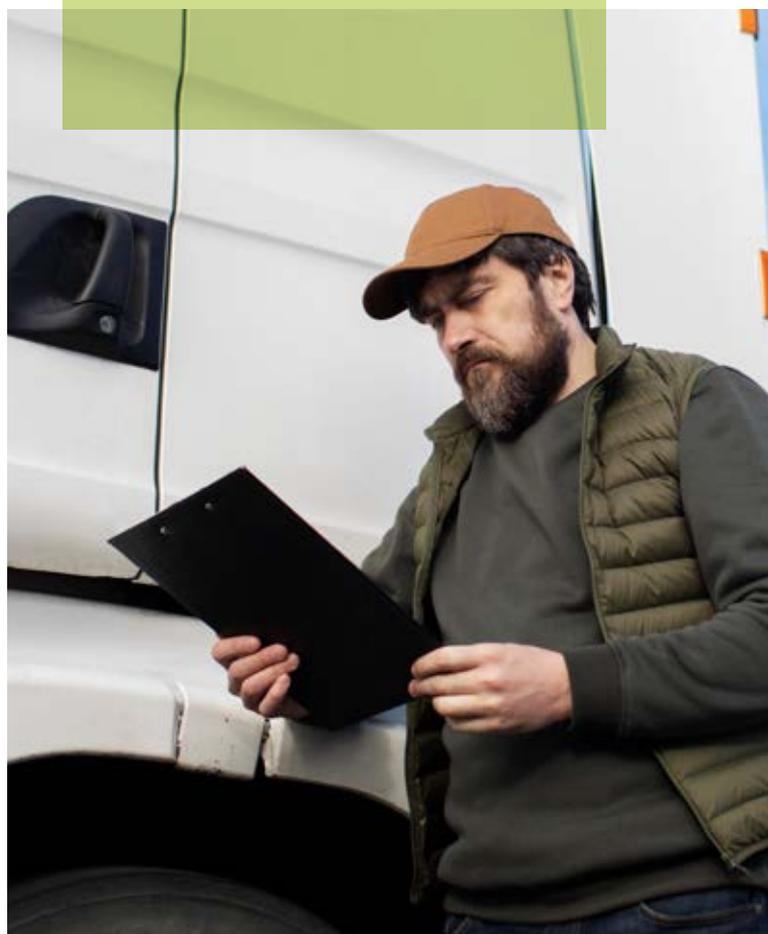
En cambio, el conductor no comunitario tendrá que hacer frente a un proceso más largo, tal como se detalla en el apartado 3.3.4 sobre el nuevo Reglamento de Extranjería.

Son tres los organismos involucrados en la contratación de conductores de terceros países en Gipuzkoa: la Jefatura Provincial de Tráfico, la Oficina de Extranjería, ambos de competencia estatal, y el Departamento de Transportes de la Diputación Foral de Gipuzkoa como organismo delegado del Ministerio de Transportes.

- La Jefatura de Tráfico es el organismo al que corresponde tramitar los permisos de conducción, sus canjes, así como la expedición de los permisos de ADR.
- En el caso de Extranjería, los trámites que se realizan son los relativos a los permisos de residencia y trabajo de los extranjeros en nuestro país.
- Y por último, Transportes se encarga de llevar a cabo la expedición de las tarjetas de conductor para el tacógrafo, así como de las tarjetas CAP.



Los retrasos, tanto en Extranjería como en la Jefatura de Tráfico, suponen para las empresas un gran coste.



4.5.1. Extranjería de la Delegación del Gobierno en el País Vasco

En el caso de la Oficina de Extranjería, en Gipuzkoa, en el mes de agosto de 2024, de los 102 expedientes de renovación que se debían tramitar en un plazo máximo de 3 meses (90 días), se necesitaron una media de 123 días, tan solo el 6% de los expedientes se resolvió en plazo. En el caso de los expedientes de larga duración, se necesitaron 103 días para tramitar los 110 expedientes presentados, tan solo el 53% se resolvió en plazo. Este elevado plazo medio no es algo puntual del mes de agosto sino que se repite mes a mes⁵⁹.

Teniendo en cuenta que la media de tiempo de tramitación en el Estado es de 57 días, en el mismo periodo, para los expedientes de renovación y de larga duración, es preciso analizar y dar solución al desfase existente entre el plazo medio de tramitación en el resto de provincias y en Gipuzkoa, ya que es más del doble, excediendo los plazos máximos establecidos en la mayoría de los casos.

Una empresa asociada de GUITRANS ha necesitado diez meses para lograr que Extranjería resolviera un expediente, aunque todavía falta el último paso para poder obtener el permiso de residencia y de trabajo para formalizar el contrato, con lo que va a transcurrir un año desde que comenzó el trámite para poder contratarlo y la contratación efectiva. La empresa describe una gran dificultad para contactar telefónicamente con Extranjería en Gipuzkoa, una gran lentitud a la hora de resolver los expedientes, así como una gran falta de respuesta y acompañamiento. En algunos casos la cita previa otorgada por el organismo tenía un plazo superior al plazo para responder al requerimiento, lo cual imposibilita su respuesta.

Estos datos demuestran que hay un problema en este organismo en Gipuzkoa, que hay que solventar, con más medios técnicos y humanos, facilitando el contacto y agilizando la gestión de los expedientes.

Desde la IRU, junto a Migration Partnership Facility, se ha decidido llevar a cabo un proyecto llamado SDM4EU. Este proyecto busca mapear los países de origen y destino de conductores profesionales. El fin del proyecto es lograr facilitar la movilidad de conductores profesionales de países no europeos, a Europa. Los **países comunitarios** que están participando en este proyecto son: Alemania, Bélgica, España, Grecia, Italia, Países Bajos, Polonia, Portugal, Rumania y Suecia. Y los **países extracomunitarios** que son parte del proyecto son: Bangladés, Egipto, Etiopía, Kenia, Marruecos, Nigeria, Pakistán y Túnez. Algunos de los aspectos que se van a valorar son:

- Disponibilidad de conductores
- Capacidad de formación
- Apoyo institucional e industrial

Además, se revisarán y documentarán los procesos de obtención de visa, con el fin de asegurar que estos estén claros. Es necesaria la coordinación entre el organismo competente en extranjería y este tipo de actuaciones para que, verdaderamente surtan efecto.



Estos datos demuestran que hay un problema en este organismo en Gipuzkoa, que hay que solventar, con más medios técnicos y humanos, facilitando el contacto y agilizando la gestión de los expedientes.

59 Fuente: Secretaría de Estado de Migraciones., <https://www.inclusion.gob.es/web/migraciones/informacion-util/tiempo-de-tramitacion-de-procedimientos-cora>

4.5.2. Jefatura de Tráfico de Gipuzkoa

Los retrasos en la tramitación de gestiones en la Jefatura de Tráfico de Gipuzkoa han sido una constante desde la pandemia. Matriculaciones, duplicados de tarjeta o transferencias están siendo la desesperación de muchas empresas que ven cómo pasan los días y no se resuelven sus gestiones provocando unas pérdidas económicas irreparables por no poder poner en marcha sus vehículos.

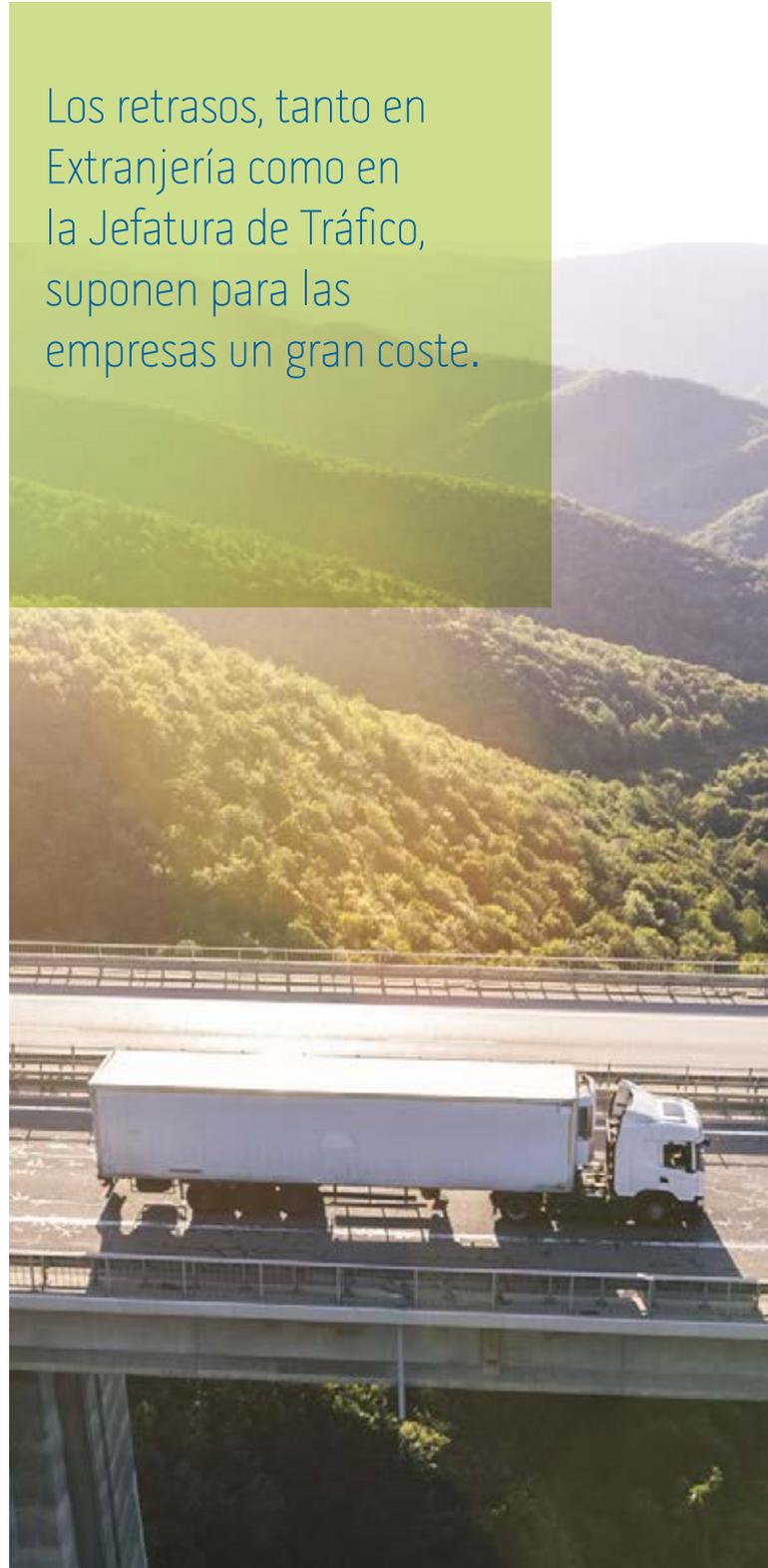
Pero el retraso no se circunscribe a las gestiones relacionadas con los vehículos, las que tienen que ver con los conductores están siendo igualmente desesperantes. La falta de examinadores ha provocado largas esperas, de hasta seis meses, para realizar el examen de obtención del permiso de conducción y en caso de no aprobar la espera para un segundo examen es de otros tres meses, teniendo en muchos casos que volver a la autoescuela para no olvidar lo aprendido. De hecho algunos candidatos han optado por examinarse en otras comunidades.

La falta de personal es el grave problema de esta Jefatura, no hay personal suficiente para atención telefónica, no hay personal suficiente para atención en ventanilla, la cita previa obligatoria para trámites presenciales, es imposible de obtener. Hay un problema que también atañen tanto a las citas previas en extranjería, como en Tráfico y es que se ha generado un mercado negro en torno a las mismas, ya que hay algunos personajes que usan bots para obtener todas las citas previas disponibles y posteriormente venderlas a un precio que oscila entre los 50 y los 500 euros en función de la urgencia. Es necesario modificar la web de acceso a las citas previas, reforzándola con una mayor seguridad que evite que esto ocurra.

En el caso de la administración dependiente del Estado, Extranjería y Jefatura de Tráfico, la falta de personal se debe en gran medida a la desproporción entre los sueldos y la carestía de la vida en Gipuzkoa. No hay funcionarios que quieran trasladarse a este Territorio, ya que los sueldos que obtienen no son suficientes para hacer frente al coste de la vivienda y al reto de costes. La brevedad de las estancias de los funcionarios que son destinados a Donostia-San Sebastián, se debe en muchos casos a este motivo.

Todos estos retrasos y problemas inciden directamente en la gestión de los canjes de carné de conducir, en la superación de las pruebas teóricas y prácticas del permiso de conducir, en la superación del examen de mercancías peligrosas y en la expedición de los consiguientes permisos. Es decir, inciden directamente en la contratación de conductores.

Los retrasos, tanto en Extranjería como en la Jefatura de Tráfico, suponen para las empresas un gran coste.



4.5.3. Departamento de Transportes de la Diputación Foral de Gipuzkoa, Ministerio de Transportes, FNMT

En algunos momentos del año, sobre todo en la época estival o navideña, la expedición de las tarjetas de tacógrafo digital de conductor se retrasan debido a la falta de personal en la Fábrica Nacional de Moneda y Timbre que es el lugar en el que se fabrican.

Los retrasos, en este caso en momentos concretos, han afectado también a la expedición de certificados de conductor no comunitario.



4.5.4. Iniciativas interesantes de coordinación interinstitucional: el caso de la Comunidad de Aragón

La Comunidad Autónoma de Aragón ha puesto en marcha una iniciativa para mejorar la coordinación entre instituciones. Para ello han creado una Comisión Interministerial que ha diseñado un protocolo dirigido a agilizar la contratación de conductores extracomunitarios, que se encuentran en sus países y no tienen permiso de residencia en España.

Lo que busca este protocolo es la tramitación del Certificado de Terceros Países, ya que para su obtención es necesario contar con el CAP, el certificado de conductor no comunitario y con un permiso de conducción válido en España, además de un permiso de residencia. Es aquí donde se cruzan las tres instituciones (Tráfico, Transportes y Extranjería), y donde se requiere que haya una buena fluidez de la resolución de cada uno de los procedimientos, para poder seguir adelante con la contratación.

Estas son algunas de las actuaciones llevadas a cabo:

- Se han habilitado nuevos procedimientos para solicitar la cita de canje de modo más rápido y ágil.
- Se ha eliminado la petición de verificación del permiso de conducir del tercer país expedidor a las empresas inscritas en el REAT.
- Se ha aprobado que el informe para obtener el certificado de conductor no comunitario se realice con la solicitud del canje del permiso de conducir, sin necesidad de otra solicitud adicional.
- Para aumentar el número de candidatos que se presentan anualmente al CAP, se decidió incluir una nueva fecha, pasando así de 6 convocatorias anuales a 7.
- También se ha entablado una colaboración con el Instituto Aragonés de la Juventud y el de la Mujer, para fomentar el acceso de jóvenes y mujeres a la profesión.
- Además se ha puesto a disposición de las empresas de transporte aragonesas un guía en la que se detalla cómo llevar a cabo la contratación de extranjeros, y qué pasos se han de seguir en cada una de las administraciones.

Tras la implantación de estas mejoras, que buscan aligerar la carga burocrática, se observa un aumento en la presentación de expedientes de canje, generando un mayor número de candidatos a conductor profesional. Entre los meses de septiembre y diciembre de 2023 hubo un aumento paulatino de expedientes presentados cada mes, siendo veinte más los presentados en diciembre con respecto a septiembre. Ante esta iniciativa, Castilla y León ha decidido implementar las mismas medidas.





5.

IMPORTANCIA DE LA FORMACIÓN

5. IMPORTANCIA DE LA FORMACIÓN

5.1. FORMACIÓN OBLIGATORIA Y FORMACIÓN CONTINUA

Hay una serie de cursos y contenidos preceptivos para desarrollar la actividad de conductor de mercancías por carretera. En este informe ya hemos hablado extensamente del CAP, Certificado de Aptitud Profesional y del permiso ADR que habilita para poder transportar mercancías peligrosas, además de la licencia de conducción. El coste de todas estas formaciones se sitúa alrededor de los 3.000 euros, como ya se ha anticipado también en este mismo informe. Pero no son las únicas formaciones obligatorias ya que la normativa de prevención de riesgos laborales también obliga a garantizar que el conductor conoce todos los riesgos inherentes a la actividad y las acciones a llevar a cabo, para lo cual ha debido recibir la formación pertinente.

En realidad, la formación obligatoria es también formación continua porque precisa de un reciclaje periódico. Pero no es la única formación posible y deseable. En un sector tan versátil y dinámico como el transporte de mercancías por carretera los conductores tienen que adaptarse a constantes cambios normativos y vertiginosas revoluciones tecnológicas.

Estar al tanto de todas las actualizaciones normativas es fundamental para no caer en infracciones que conllevan sanciones pecuniarias importantes, además de las pérdidas que puede provocar una posible inmovilización del vehículo. Es primordial que el conductor conozca y acate rigurosamente la normativa vigente, para lo cual debe estar debidamente formado.

La formación continua permite mejorar la seguridad en carretera capacitando al conductor para reaccionar de una manera más rápida y eficaz a situaciones imprevistas. En este sentido son importantes los cursos de conducción eficiente, de funcionamiento del tacógrafo, de normativa relacionada con la conducción, de los sistemas de seguridad de los vehículos, entre otros.

Conocer los programas de gestión de flotas y de rutas, cómo optimizar los consumos y prever las incidencias técnicas del vehículo, son también de vital importancia para el profesional y para la empresa, además de la capacitación para gestionar la documentación digitalmente.



La formación obligatoria es también formación continua porque precisa de un reciclaje periódico.

5.2.

LANBIDE, SERVICIO VASCO DE EMPLEO; CURSOS PARA CONDUCTORES, PRÁCTICAS Y ACOMPAÑAMIENTO EXPERTO

Entre las opciones formativas destaca la ofertada por el Servicio Vasco de Empleo, LANBIDE, que organiza cursos destinados a la mejora de la empleabilidad y a promover la inserción laboral. Es, por tanto, un agente potencialmente importante en la formación e inserción de los nuevos conductores.

Según datos aportados desde la Dirección de Formación Profesional para el Empleo de LANBIDE, este es el número y perfil de los candidatos a conductor que ha realizado su formación a través de este organismo:

- Entre 2021 y 2023, en Gipuzkoa, han sido 589 los participantes en cursos para la obtención del permiso de conducción para camiones, el ADR, el CAP y la renovación del carnet de carretilla elevadora. De este total de participantes:
 - 485 fueron hombres
 - y 104 mujeres.
 - Los solicitantes inscritos que no han conseguido plaza tienen prioridad en siguientes convocatorias.
- El número de cursos impartidos en Gipuzkoa es el menor de las tres provincias vascas, aunque es la segunda con un mayor número de participantes en el caso de los hombres y la primera en el caso de las mujeres.
- Respecto a la edad de estos participantes en toda Euskadi:
 - la mayoría de los 1.553 hombres se encuentran en la franja de edad por encima de los 45 años
 - en cuanto a las mujeres 234, la mayoría se sitúa en la franja de edad entre los 25 y 44 años
- Atendiendo al nivel educativo de todos los participantes:
 - la gran mayoría cuentan únicamente con la ESO (1.013),
 - seguidos por quienes cuentan con un grado medio de formación profesional (643),
 - quienes no disponen de la ESO (596),
 - los que cuentan con el bachillerato (300),
 - y finalmente se encuentran quienes disponen de un título universitario.
- La mayor parte de los participantes, 1.933, se encontraba en situación de desempleo, mientras que 1.292 estaban trabajando.

Como complemento de esta formación LANBIDE ofrece la posibilidad de realizar prácticas laborales becadas. Para acceder a las mismas es necesario tener entre 18 y 25 años y haber participado en una acción formativa financiada o autorizada por LANBIDE, que debe haberse dado en los tres meses anteriores al inicio de la práctica.

Otro servicio que puede ser interesante es el LanMentoring, un acompañamiento especializado gratuito con el fin de hacer frente al relevo generacional y gestión de conocimiento en la empresa. Busca que las empresas no pierdan el conocimiento con el que cuentan sus trabajadores debido a la jubilación.



5.3.

INSTITUTO PLAIAUNDI: CURSO TÉCNICO EN CONDUCCIÓN DE VEHÍCULOS DE TRANSPORTE POR CARRETERA

En 2023, el Instituto Plaiaundi (CIFP Plaiaundi LHII) puso en marcha un grado medio de Técnico en Conducción de Vehículos de Transporte por Carretera, que va ya por su segunda edición. Este curso es una gran oportunidad para acercar la profesión a los más jóvenes, ya que les permite obtener la licencia de conducir camiones, así como el permiso ADR y el CAP. También va a permitir a los estudiantes llevar a cabo sus prácticas en Empresas de Transporte de Mercancías, Transitarios, Operadores Logísticos, Mensajería y Transporte de Viajeros, de las 2.000 horas de que consta el curso, 480 son de prácticas en empresas.

Plaiaundi es el único centro en la CAV donde se imparte este grado, algo que vinieron solicitando al Gobierno Vasco desde 2016 y que les fue concedido para el curso 2023/2024.

En una entrevista con Josune Urrusolo, profesora del Instituto Plaiaundi (CIFP Plaiaundi LHII), explica que los estudiantes además de aprender a llevar un camión, también se forman en materias relacionadas con el mantenimiento del vehículo, la gestión de la documentación, conocimiento del inglés, técnicas de comunicación, etc. Una visión integral de la profesión de conductor.

Este grado medio permite, en palabras de Urrusolo, que la profesión deje de ser vista como una actividad poco profesionalizada.

Actualmente, el Instituto Plaiaundi es el único centro de la CAV donde se imparte el Grado Medio de Técnico en Conducción de Vehículos de Transporte por Carretera.





5.4. ACUERDO FIRMADO ENTRE EMPRESAS Y SINDICATOS

El punto V del acuerdo entre CETM y CCOO y UGT, firmado el 24 de octubre de 2024 y ratificado por FITRANS (Federación de la que forma parte GUITRANS), solicita al Ministerio de Educación, la modificación del Real Decreto 1539/2011 para aprobar la posibilidad de realizar la formación incluida en el Repertorio Nacional de Certificado y Profesionalidad, referida a la cualificación del conductor/a y a la obtención de los permisos de conducción de forma integrada, procediendo a eliminar el requisito de estar en posesión del permiso de conducción de la clase C para poder llevar a cabo la mencionada formación.

En el punto VI del acuerdo se solicita, asimismo, al Ministerio de Educación y a la Dirección General de Tráfico, en colaboración con las Comunidades Autónomas, la implantación en toda España del título de FP de Grado Medio de Conducción de Vehículos de Transporte por Carretera, más la obtención de los permisos C y C+E, en una amplia red de centros de formación⁶⁰.

En el punto VI del acuerdo se solicita la implantación en España del título de FP de Grado Medio de Conducción de Vehículos de Transporte por Carretera.

60 Red actual de centros de formación que ofrecen esta titulación <https://www.todofp.es/que-estudiar/familias-profesionales/transporte-mantenimiento-vehiculos.html>

5.5. HOMOLOGACIÓN DE TÍTULOS

Para solicitar la homologación de un título en la CAV es obligatorio presentar el certificado de empadronamiento del correspondiente ayuntamiento.

Para conocer la **equivalencia** de tus estudios (finalizados y superados) con los correspondientes a nuestro sistema educativo, se puede consultar el documento denominado Tabla de equivalencias de estudios por países⁶¹. Acceder al país en el que se han realizado los estudios para consultarlo. Los países con tabla de equivalencias están ordenados alfabéticamente.

Una vez vista la equivalencia de los estudios hay que consultar el documento denominado Documentación obligatoria a presentar según la homologación solicitada⁶². La documentación ha de ser OFICIAL y, salvo para el caso de países procedentes de la UE y Suiza, estar LEGALIZADA. También debe estar TRADUCIDA por un traductor jurado o una traductora jurada si no está redactada en euskara o castellano. Las legalizaciones se realizan en el país de origen, vía Ministerio de Educación y Ministerio de Asuntos Exteriores, en los países que han firmado el Convenio de La Haya, con la apostilla de La Haya emitida por las autoridades competentes del país.

Los documentos académicos expedidos en el resto de países se tienen que legalizar por vía diplomática en los organismos siguientes y en el orden indicado:

- Ministerio de Educación del país de origen
- Ministerio de Asuntos Exteriores del país de expedición de los documentos
- Representación diplomática o consular de España en el país de expedición.

No se exige ninguna legalización para los documentos expedidos por las autoridades de los países de la Unión Europea o signatarios del Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo, ni para los de Suiza, por acuerdo bilateral con la Unión Europea.



61 https://www.euskadi.eus/contenidos/informacion/inn_ord_homologacion_faq_gral/es_def/adjuntos/tablas_de_equivalencias_por_paises_20204_c.pdf

62 https://www.euskadi.eus/contenidos/informacion/inn_ord_homologacion/es_def/adjuntos/documentacion_oblig_homologacion_c.pdf

Para solicitar la **homologación** hay que acceder a Ikasgunea⁶³ y allí realizar on-line la solicitud de homologación de los estudios no universitarios, siguiendo los siguientes pasos:

- Complimentar la solicitud y efectuar el pago de la tasa correspondiente cuya carta de pago proporcionará la propia aplicación.
- imprimir los dos documentos anteriores y firmar la solicitud.
- Por último, presentarlo junto con el resto de la documentación en los Servicios de Zuzenean⁶⁴.

Una vez realizada la homologación, se recibirá un sms o mail comunicando que está disponible el documento oficial, entonces a través de ikasgunea.euskadi.eus habrá que registrarse utilizando preferiblemente el DNI o el NIE. Si no se posee ninguno de ellos, introducir la clave denominada DIE que habrá llegado con el aviso.

Una vez dentro, en el apartado Historial Académico y Certificados, localizar el justificante del título homologado.

Esta y más información puede encontrarla en la página web: <https://www.euskadi.eus/homologacion-o-convalidacion-de-titulos-o-estudios-extranjeros-no-universitarios/web01-a3hakade/es/>

No se exige ninguna legalización para los documentos expedidos por las autoridades de los países de la Unión Europea o signatarios del Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo, ni para los de Suiza, por acuerdo bilateral con la Unión Europea.



63 <https://ikasgunea.euskadi.eus/eu/>

64 <https://www.euskadi.eus/gobierno-vasco/zuzenean-atencion-ciudadana/>



6.

CONCLUSIONES

6. CONCLUSIONES

El sector de transporte de mercancías por carretera se enfrenta a una dramática falta de conductores, que en los próximos diez años se va a agudizar, debido a la falta de relevo generacional en un sector cuya edad media, se sitúa alrededor de los 55 años y que empieza a sentir el efecto de la jubilación de la numerosa generación del denominado baby-boom.

Este informe, partiendo de un análisis de las posibles causas que explican por qué no acceden nuevos profesionales al sector, aporta un espacio de reflexión sobre los elementos que pueden propiciar un cambio de tendencia. Es un punto de partida, no de llegada, que se configura como fundamental línea de trabajo, análisis y actualización, en los próximos meses y años para la Fundación GUITRANS Fundazioa. Lo que está claro es que el transporte de mercancías, es un sector esencial para la economía y la vida de las personas, por lo que, de una manera o de otra, se va a revertir esta situación, es un tema de interés general.

Los datos que arroja la encuesta realizada a los socios de GUITRANS son contundente y, de su extrapolación a las empresas de transporte del Territorio, se deduce que **el déficit actual en Gipuzkoa es de unos 500 conductores.**

El quid de la cuestión está en la **rentabilidad** de las empresas, no es posible mejorar las condiciones salariales y de trabajo si las empresas simplemente resisten. Las empresas cargadoras han de saber que un transporte sin rentabilidad, no va a poder, en el cortísimo plazo, dar respuesta a sus necesidades de aprovisionamiento, ya que no va haber profesionales interesados en desempeñar esta función.

Otros aspectos que provocan el hastío y la falta de interés de los conductores es **el trato que reciben en los muelles de carga**, que no siempre es el más adecuado, con largas horas de espera, así como la falta de áreas de descanso seguras, suficientes y equipadas, que propicien unas condiciones óptimas de seguridad y de confort.

Tampoco podemos olvidar el importante coste económico que supone la **documentación exigible** para poder empezar a funcionar: la licencia de conducir C, el CAP, el permiso ADR, coste que echa para atrás a muchos candidatos. Sin olvidar la burocracia que requiere la contratación de conductores comunitarios y extracomunitarios.

Hasta aquí los problemas, y... ¿qué se puede hacer? Está claro hay que abordar todos y cada uno de los problemas detectados. Para ello el concurso de la Administración es fundamental, porque el sector necesita normas que mejoren su posición negociadora, algo que se está trabajando seriamente en los últimos años desde el Comité Nacional del Transporte por Carretera. Reducir la **burocracia** y acelerar los procesos es algo que también atañe a las diversas administraciones competentes, siendo imprescindible una mayor coordinación interinstitucional.

La imagen de un sector envejecido, con una tasa de incorporación **de mujeres y de jóvenes** muy baja, y con la etiqueta de ser poco profesionalizado, no es la mejor carta de presentación. Esto es lo que urgentemente hay que cambiar, adaptando la actividad a las necesidades de estos dos importantes colectivos que hay que atraer.

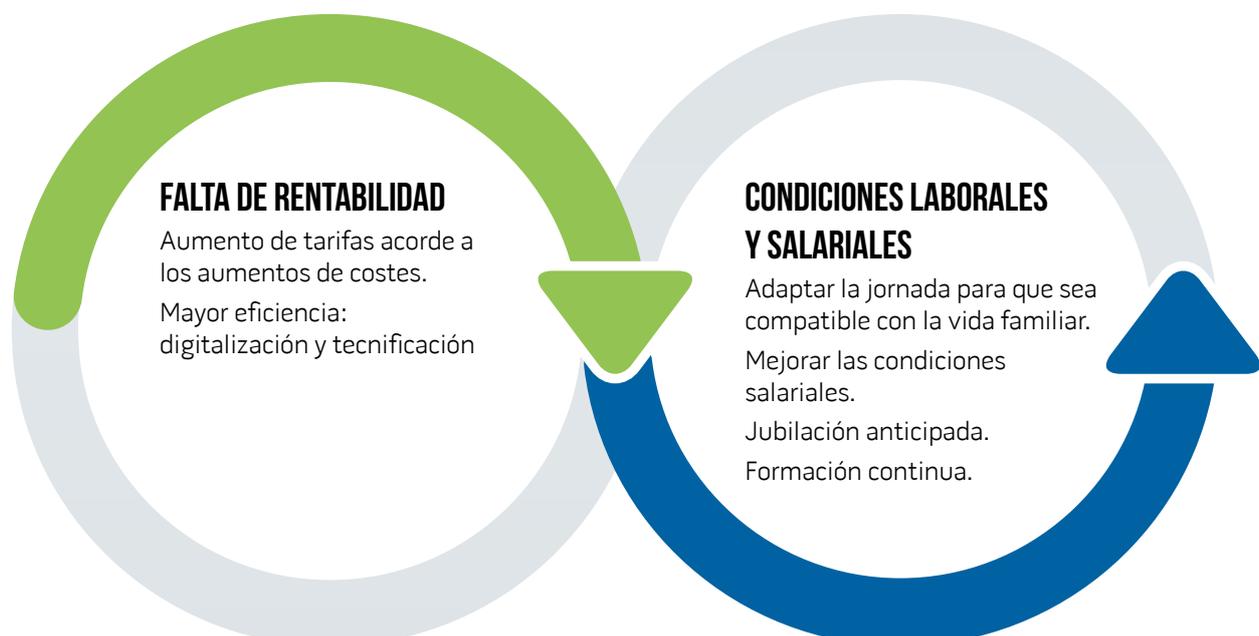


IMAGEN Y FORMACIÓN

- Fomentar la profesionalización del sector, generando grados medios y superiores en transporte (GM del Instituto Plaiaundi (CIFP Plaiaundi LHII)).
- Subvenciones para sufragar el coste.
- Campañas de difusión de una imagen más real y más amable del sector.

EXCESO DE BUROCRACIA

- Coordinación interinstitucional para facilitar los procesos de contratación de nacionales, comunitarios y extracomunitarios.
- Ventanilla única.

ÁREAS SEGURAS Y EQUIPADAS

- Priorizar la colaboración pública privada para implantar aparcamientos seguros en toda la red de carreteras, ubicando una cada 100 km.
- Dotar estas instalaciones con todas las medidas de confort.

ANEXO I

PREGUNTAS DE LA ENCUESTA REALIZADA:

1. Su empresa, ¿qué tipo de transporte realiza?
2. En su empresa, ¿cuál es el rango medio de edad de los conductores?
3. Y respecto a sus trabajadoras, ¿cuál es el número de mujeres conductoras?
4. Hoy en día, ¿ha necesitado conductores y no ha logrado cubrir esa necesidad? Si es que sí, indique el número exacto.
5. En su caso, ¿a qué se debe la necesidad de conductores?
6. Si su empresa hace tanto nacional como internacional, ¿en cuál de los dos ámbitos encuentra una mayor falta de conductores?
7. En el último año, si se ha visto en la obligación de decir que no a algún envío por la falta de conductores, ¿podría cuantificar cuánto le ha supuesto dicha pérdida?
8. A la hora de buscar conductores, ¿dónde acude?
9. Cuando ha hecho uso de estos recursos, ¿cuál ha sido su experiencia?
10. De estos requisitos, ¿cuáles, además de los obligatorios, requiere a los candidatos?
11. De estas causas, ¿cuáles considera que hacen menos atractivo el trabajo?
12. Y para usted, ¿qué acciones podrían llevarse a cabo para lograr que la imagen del sector fuera más atractiva? ¿Cómo podrían la Administración y GUITRANS contribuir a conseguir este objetivo?





