



Departamento Jurídico
Unidad de Dictámenes e
Informes en Derecho
E 360735/2025
S/K (845)/2023

DICTAMEN N°: 826 47

ACTUACIÓN:

Fija doctrina.

MATERIA:

Jornada de Trabajo, Locomoción Colectiva urbana, Locomoción Colectiva Interurbana, Transporte colectivo rural.

ANTECEDENTES:

- 1) Instrucciones de 15.12.2025 de Jefa Unidad de Dictámenes e Informes en Derecho.
- 2) Necesidades del Servicio.

FUENTES:

Ley N°21.561 que modifica el Código del Trabajo con el objeto de reducir la jornada laboral, artículos 25, 25 bis, 26 y 26 bis del Código del Trabajo; Ley N°21.327 de Modernización de la Dirección del Trabajo.

CONCORDANCIA:

Dictamen N°1268/71 de 07.03.94; Dictamen N°2893/134 de 17.05.94; N°3917/151 de 23.09.2003; Dictamen N°4409/79 de 23.10.2008; Dictamen N°5076/95 de 29.11.2010; Dictamen N°81/02 de 01.02.2024; Dictamen N°82/03 de 01.02.2024; Dictamen N°84/04 de 06.02.2024; Dictamen N°199/05 de 28.03.2024 y Ordinario N°3625 de 21.07.2015.

SANTIAGO, 23 DIC 2025

DE : DIRECTOR NACIONAL DEL TRABAJO (S)

A : JEFE DEPARTAMENTO DE INSPECCIÓN (S)

Por razones de buen servicio, se ha estimado pertinente fijar el sentido y alcance de las modificaciones introducidas por la Ley N°21.561 que modifica el

Código del Trabajo con el objeto de reducir la jornada laboral a los artículos 25, 25 bis, 26 y 26 bis del Código del Trabajo, y la norma contenida en el artículo 1° de las Disposiciones Transitorias de la Ley N°21.561.

1) Modificación al artículo 25:

El numeral 4 del artículo 1° de la Ley N°21.561, dispone lo siguiente:

"4. Sustitúyese en el inciso primero del artículo 25 la expresión "ciento ochenta horas mensuales", por la siguiente frase: "cuarenta horas semanales promedio en cómputo mensual".

Quedando la redacción de la mencionada norma de la siguiente manera:

"La jornada ordinaria de trabajo del personal de choferes y auxiliares de la locomoción colectiva interurbana y de servicios interurbanos de transporte de pasajeros, será de cuarenta horas semanales promedio en cómputo mensual. En el caso de los choferes y auxiliares de la locomoción colectiva interurbana y de los servicios interurbanos de transporte de pasajeros, el tiempo de los descansos a bordo o en tierra y de las esperas que les corresponda cumplir entre turnos laborales sin realizar labor, no será imputable a la jornada y su retribución o compensación se ajustará al acuerdo de las partes.

Todos los trabajadores aludidos en el inciso precedente deberán tener un descanso mínimo ininterrumpido de ocho horas dentro de cada veinticuatro horas.

Cuando los choferes y auxiliares de la locomoción colectiva interurbana arriben a un terminal, después de cumplir en la ruta o en la vía, respectivamente, una jornada de ocho o más horas, deberán tener un descanso mínimo en tierra de ocho horas.

En ningún caso el chofer de la locomoción colectiva interurbana podrá manejar más de cinco horas continuas, después de las cuales deberá tener un descanso cuya duración mínima será de dos horas.

El bus deberá contar con una litera adecuada para el descanso, siempre que éste se realice total o parcialmente a bordo de aquél."

Previo a referirnos a la norma anteriormente transcrita, es necesario señalar que este tipo de actividad corresponde al sector de servicios interurbanos de transporte de pasajeros y, este Servicio a través del Dictamen N°1268/71, de 07.03.94, respecto a esta materia ha razonado lo siguiente:

"Ahora bien, con el objeto de determinar si el personal que nos ocupa se encuentra incluido en alguna de las categorías que dicha norma contempla, se hace

necesario precisar que se entiende por "servicios interurbanos de transporte de pasajeros," y "...debe entenderse por tales todos aquellos servicios destinados a transportar pasajeros entre una o más ciudades o localidades que estén ubicadas en ciudades o áreas urbanas diferentes, los que pueden ser prestados con buses, minibuses, taxis colectivos o taxis básicos."

Cabe recordar, además, que esta Dirección, en Ordinario N°3625 de 21.07.2015, dispuso que se comprenden dentro de dichos servicios interurbanos de transporte de pasajeros, los servicios de turismo, los servicios de transportes de trabajadores y demás servicios que, transportando pasajeros entre una o más ciudades o localidades que estén ubicadas en ciudades o áreas urbanas diferentes: no estén considerados dentro de la locomoción colectiva interurbana.

Precisado lo anterior, y respecto a la norma en análisis, corresponde precisar que nuestro legislador, en el artículo 1° numeral 4, de la Ley N°21.561, modificó la jornada de estos trabajadores de 180 horas mensuales a 40 horas semanales promedio en cómputo mensual, disponiendo, de esta forma, semanalizar la jornada de trabajo del personal que realiza labores de choferes y auxiliares de la locomoción colectiva interurbana y de servicios interurbanos de transporte de pasajeros.

Finalmente, cabe recordar que el descanso de estos dependientes no ha sido afectado ni modificado por las enmiendas realizadas por nuestro legislador al Código del Trabajo.

2) Modificación al artículo 25 bis:

El numeral 5 del artículo 1° de la Ley N°21.561, establece:

"5. En el inciso primero del artículo 25 bis:

a) Sustitúyese la frase "ciento ochenta horas mensuales", por la siguiente:

"cuarenta horas semanales promedio en cómputo mensual; o ciento ochenta horas mensuales con un descanso anual adicional de seis días".

b) Agrégase, a continuación de la expresión "mínimos mensuales", la siguiente frase: ", en base a un denominador correspondiente a la jornada respectiva".

Quedando la redacción de la mencionada norma de la siguiente manera:

"La jornada ordinaria de trabajo de choferes de vehículos de carga terrestre interurbana, no excederá de cuarenta horas semanales promedio en cómputo mensual; o ciento ochenta horas mensuales con un descanso anual adicional de seis días, la que no podrá distribuirse en menos de veintiún días. El tiempo de los descansos a bordo o en tierra y de las esperas a bordo o en el lugar de trabajo que les corresponda no será imputable a la jornada, y su

retribución o compensación se ajustará al acuerdo de las partes. La base de cálculo para el pago de los tiempos de espera, no podrá ser inferior a la proporción respectiva de 1,5 ingresos mínimos mensuales, en base a un denominador correspondiente a la jornada respectiva. Con todo, los tiempos de espera no podrán exceder de un límite máximo de ochenta y ocho horas mensuales.

El trabajador deberá tener un descanso mínimo ininterrumpido de ocho horas dentro de cada veinticuatro horas.

En ningún caso el trabajador podrá manejar más de cinco horas continuas, después de las cuales deberá tener un descanso cuya duración mínima será de dos horas. En los casos de conducción continua inferior a cinco horas el conductor tendrá derecho, al término de ella, a un descanso cuya duración mínima será de veinticuatro minutos por hora conducida. En todo caso, esta obligación se cumplirá en el lugar habilitado más próximo en que el vehículo pueda ser detenido, sin obstaculizar la vía pública. El camión deberá contar con una litera adecuada para el descanso, siempre que éste se realice total o parcialmente a bordo de aquél."

a) Es necesario destacar, que la Ley N°21.561, agrega una nueva jornada ordinaria de trabajo para los dependientes de los cuales trata este numeral, disponiendo que la jornada ordinaria de trabajo de choferes de vehículos de carga terrestre interurbana, no excederá de cuarenta horas semanales promedio en cómputo mensual, como se aprecia, nuestro legislador, de igual forma, que en el numeral anterior, modificó la jornada de estos trabajadores de 180 horas mensuales a 40 horas semanales promedio en cómputo mensual, estableciendo un cómputo semanal de la jornada de trabajo de los dependientes de que trata el presente acápite.

No obstante lo anterior, la misma norma en análisis, mantiene la jornada de 180 horas, la que no podrá ser distribuida en menos de veintiún días.

Respecto al tiempo o límite mínimo dentro del cual debe distribuirse la jornada ordinaria de dichos trabajadores, la jurisprudencia de este Servicio, contenida en Dictamen N°4409/79 de 23.10.2008, ratificando una doctrina anterior, sustentada, entre otros, en dictamen N°2893/134, de 16.05.94, ha sostenido que, independientemente que por expreso mandato legal la jornada de 180 horas mensuales deba distribuirse en no menos de veintiún días, tales trabajadores tienen derecho a un día de descanso en la semana por las actividades desarrolladas en día domingo y otro por cada festivo en que hayan debido prestar servicios.

Igualmente resultan aplicables a dichos dependientes las normas del artículo 38 del Código del Trabajo que establecen que al menos dos de los días de descanso compensatorio de que les corresponda hacer uso en el respectivo mes calendario deben otorgarse en día domingo, como también, aquella que establece que en el evento que se acumule en una semana más de un día de descanso las partes pueden acordar una forma especial de distribución o de remuneración respecto de aquellos que excedan de uno semanal .

Sobre dicha base este Servicio concluyó, por una parte, que el plazo mínimo de veintiún días en el cual debe distribuirse la jornada ordinaria de trabajo no es de días corridos y, por otra, que respecto de los dependientes exceptuados del descanso dominical, cuyo es el caso del mencionado personal, la irrenunciabilidad de los descansos compensatorios ha sido prevista por el legislador sólo respecto de uno semanal, pudiendo negociarse los restantes por el hecho de incidir festivos en la respectiva semana.

Finalmente, el numeral 5, letra a), del artículo 1° de la Ley N°21.561, establece, que en caso de que las partes opten por una jornada de 180 horas mensuales, el trabajador tendrá derecho a un descanso anual adicional de seis días.

b) Respecto a la remuneración de los tiempos de espera, el numeral 5, letra b), del artículo 1° de la Ley N°21.561, que modifica al inciso 1° del artículo 25 bis del Código del Trabajo, establece que la base de cálculo para el pago de los tiempos de espera, no podrá ser inferior a la proporción respectiva de 1,5 ingresos mínimos mensuales, en base a un denominador correspondiente a la jornada respectiva. Con todo, los tiempos de espera no podrán exceder de un límite máximo de ochenta y ocho horas mensuales.

En relación a lo anterior, los tiempos de espera se encuentran definidos por este Servicio en Dictamen N°3917/151, de 23.09.03, conforme al cual debe entenderse por tiempos de espera, lo siguiente:

“aquellos tiempos que implican para el chofer de vehículos de carga terrestre interurbana mantenerse a disposición del empleador sea en el lugar del establecimiento o fuera de él, en general sin realizar labor, pero que requieren necesariamente de su presencia a objeto de iniciar, reanudar o terminar sus labores.”

En relación a esta materia, el Dictamen N°4409/79, de 23.10.2008, establece, primeramente, que se trata de esperas a bordo o en el lugar de trabajo que les corresponda y que al igual que los anteriores dichos tiempos no son imputables a la jornada y su retribución o compensación se ajusta al acuerdo de las partes, no obstante lo cual les fija una base de cálculo mínima que no podrá ser inferior a la proporción respectiva de 1,5 ingresos mínimos mensuales y un límite máximo, al señalar que no pueden exceder de 88 horas mensuales, y de acuerdo a la modificación analizada en este numeral debe calcularse además, en base a un denominador correspondiente a la jornada respectiva.

3) Situación del Transporte Colectivo Urbano

El personal del transporte colectivo urbano de pasajeros se regirá por las disposiciones generales que regulan la jornada ordinaria de trabajo establecidas en los artículos 22 y siguientes del Código del Trabajo, salvo que las partes acuerden cumplir la jornada ordinaria semanal mediante turnos. En este último caso, dichos turnos y el descanso mínimo entre ellos deberán ajustarse a lo dispuesto en el artículo 26 del mismo cuerpo legal.

La norma general respecto de jornadas laborales se encuentra contenida en el artículo 22 inciso 1° que dispone lo siguiente:

“La duración de la jornada ordinaria de trabajo no excederá de cuarenta horas semanales y su distribución se podrá efectuar en cada semana calendario o sobre la base de promedios semanales en lapsos de hasta cuatro semanas, con los límites y requisitos señalados en este capítulo.”

La normativa señalada fue modificada por la Ley N°21.561, que establece la reducción gradual y progresiva de la jornada laboral hasta alcanzar las 40 horas semanales. Esta disminución se produce de manera paulatina a partir del 26.04.2024 y hasta el 28.04.2028, conforme al siguiente recuadro:

Vigencia	Jornada Ordinaria semanal
26.04.2024	44
26.04.2026	42
26.04.2028	40

Por su parte el artículo 26 del Código del Trabajo dispone lo siguiente:

“Art. 26. Si en el servicio de transporte urbano colectivo de pasajeros, las partes acordaren cumplir en turnos la jornada ordinaria semanal, éstos no excederán de ocho horas de trabajo, con un descanso mínimo de diez horas entre turno y turno. En todo caso, los choferes no podrán manejar más de cuatro horas continuas.”

Entonces, el legislador ha previsto en el artículo 26 una regulación especial para los conductores del transporte urbano colectivo de pasajeros, señalando que, si las partes acuerdan cumplir la jornada ordinaria semanal mediante turnos, éstos no podrán exceder de 8 horas de trabajo, debiendo mediar un descanso mínimo de 10 horas entre uno y otro. Además, la misma norma dispone que los conductores no pueden manejar más de 4 horas continuas.

De esta manera, de la interpretación de las disposiciones descritas, es posible concluir que la jornada ordinaria de los trabajadores de que se trata puede pactarse bajo dos modalidades:

- i) Conforme a las reglas generales contenidas en el artículo 22 inciso primero, y en el artículo 28 del Código del Trabajo; o
- ii) Mediante turnos, debiendo en tal caso respetarse las limitaciones específicas establecidas en el artículo 26 del Código del Trabajo.

4) Modificación al artículo 26 bis:

El numeral 7 del artículo 1° de la Ley N°21.561, establece:

"7. Reemplázase en el inciso primero del artículo 26 bis la expresión "cientoochenta horas mensuales", por la siguiente: "cuarenta horas semanales promedio en cómputo mensual".

Quedando la redacción de la mencionada norma de la siguiente manera:

"El personal que se desempeñe como chofer o auxiliar de los servicios de transporte rural colectivo de pasajeros se regirá por el artículo precedente. Sin perjuicio de ello, podrán pactar con su empleador una jornada ordinaria de trabajo de cuarenta horas semanales promedio en cómputo mensual distribuidas en no menos de veinte días al mes. En ambos casos, los tiempos de descanso a bordo o en tierra y de las esperas que les corresponda cumplir entre turnos laborales sin realizar labor, no será imputable a la jornada, y su retribución o compensación se ajustará al acuerdo de las partes. En ningún caso los trabajadores podrán conducir por más de cinco horas continuas.

Se entenderá como servicios de transporte rural colectivo de pasajeros, aquellos que cumplan con los requisitos que determine reglamentariamente el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones."

El análisis de la norma legal precedentemente transcrita, en opinión de este Servicio, permite sostener, que al indicarse que el personal de choferes y auxiliares de los servicios de transporte rural colectivo de pasajeros se rige por el artículo anterior, que refiere al transporte colectivo urbano de pasajeros, el cual se rige por las normas generales que regulan la jornada de trabajo, dispuestas en los artículos 22 y siguientes del Código del Trabajo, a menos que, las partes acordaren cumplir en turnos la jornada ordinaria semanal, en cuyo caso, dichos turnos y el descanso mínimo entre turnos se ajustarán a lo dispuesto en el precitado artículo 26.

Sin perjuicio de lo anterior, la norma en comento permite a las partes pactar una jornada ordinaria de trabajo de cuarenta horas semanales promedio en cómputo mensual distribuidas en no menos de veinte días al mes. De esta forma, la jornada laboral de los trabajadores del servicio de transporte rural colectivo de pasajeros, podrá ser semanal o mensual, según el acuerdo de las partes. De esta forma, queda entregada a la voluntad de las partes la definición del régimen al que han de someterse en materia de jornada de trabajo, permitiendo, en consecuencia, aplicar, al efecto, el sistema que mejor se ajuste a la realidad de cada caso en particular.

4) Entrada en vigor:

De acuerdo con lo indicado en las disposiciones transitorias de la Ley N°21.561, en especial, respecto de la entrada en vigor de las normas analizadas en el presente informe, el artículo 1° establece:

"Artículo primero. - Esta ley entrará en vigencia en forma gradual, según las modalidades y plazos siguientes:

Las modificaciones efectuadas en el Código del Trabajo contenidas en el artículo 1, referidas al (...) inciso primero del artículo 25 bis; (...), comenzarán a regir en el plazo de un año contado desde su publicación en el Diario Oficial.

Las normas relativas a la reducción de jornada de trabajo establecida en esta ley se implementarán de forma gradual, en los plazos que siguen:

2. La regulación relativa a la jornada contenida en el artículo 1, referidas al inciso primero del artículo 25; al inciso primero del artículo 25 bis; (...), al artículo 26 bis (...) se aplicará al quinto año de la publicación de la presente ley en el Diario Oficial.

En el mismo plazo anterior se hará efectiva la reducción de la jornada de trabajo de los trabajadores y trabajadoras regulados por el artículo 26 del Código del Trabajo."

Como se desprende de las normas legales citadas, de lo señalado en el presente oficio y considerando que el cuerpo normativo en cuestión fue publicado en el Diario Oficial el día 26.04.2023, los incisos modificados de los artículos 25, 26 y 26 bis, entrarán en vigor el 26.04.2028. Igual fecha de vigencia tendrá la letra a) del artículo 25 bis, por referirse a materias relativas a la jornada de trabajo.

Por su parte, la letra b) del artículo 25 bis entró en vigor el 26.04.2024, por cuanto regula la base de cálculo de los tiempos de espera y no aspectos propios de la jornada, conforme lo ha señalado este Servicio en el Dictamen N° 81/02 de 01.02.2024.

Sin perjuicio de lo anterior, nada obsta a que las partes acuerden anticipadamente acogerse a la semanalización de la jornada de 40 horas, siempre que se cumplan los criterios establecidos en la jurisprudencia administrativa de esta Dirección, aplicables al sector.

Saluda a Ud.,



SERGIO SANTIBÁÑEZ CATALÁN
ABOGADO

DIRECTOR NACIONAL DEL TRABAJO (S)



NPS/MGC/MECB

Distribución:

- Jurídico
- Partes
- Control

- Boletín
- Dptos. D.T.
- Subdirectora (S)
- U. Asistencia Técnica
- XV Regiones
- Sr. Jefe Gabinete Ministro del Trabajo y Previsión Social
- Sr. Subsecretario del Trabajo