Proyecto de ley que modifica el DFL Nº 1 que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley de Tránsito, con el objeto de eliminar la renovación periódica de licencias de conducir no profesionales hasta los 65 años de edad y establecer el deber de los conductores de informar condiciones médicas que afecten su capacidad de conducción

Sebastián Belmar Ahonzo

Para Diputado Cristóbal Urruticoechea

I. Objetivo del proyecto

Se busca desregular y simplificar la atención de las direcciones de tránsito y transporte público en el otorgamiento de las licencias de conducir. Entendemos que el Estado es una creación humana que debe estar al servicio de la persona y el bien común, y que debe ser limitado en su poder y tamaño, para evitar su transformación en una amenaza contra los derechos humanos, civiles y políticos de quienes habitan su territorio[1].

La eliminación de la periodicidad de las licencias no profesionales (B y C), que son las más requeridas, hasta los 65 años de edad, disminuirá la carga de los departamentos de tránsito en lo relativo al otorgamiento de licencias de conducir y podrán desplegarse eficientemente en todas sus funciones encomendadas, como la entrega de permisos de circulación, la gestión de la seguridad vial, el flujo de tránsito y administrar servicios asociados al transporte público. Junto con esto, se introduce un deber explícito del titular de la licencia de informar a la municipalidad respectiva cuando sufra una condición médica que pueda limitar su capacidad para conducir de manera segura.

II. Justificación

1. Simplificación administrativa y eficiencia institucional

Las Direcciones de Tránsito a nivel nacional destinan una parte considerable de sus recursos humanos y operativos a la renovación periódica de licencias de conducir no profesionales (clases B y C). Estas licencias son, por lejos, las más masivas del país, generando altos volúmenes de atención para un trámite que, en la mayoría de los casos, confirma aptitudes ya acreditadas anteriormente.

La eliminación de la periodicidad permitirá:

- Reducir la carga de trabajo en las unidades de tránsito
- Reorientar recursos hacia labores críticas: permisos de circulación, seguridad vial, gestión de tránsito y servicios vinculados al transporte público.

[1] En base a los principios del Partido Nacional Libertario. Disponibles en: https://nacionallibertario.cl/nosotros/

- Mejorar tiempos de atención y eficiencia global del municipio.

2. Alivio económico para los ciudadanos

Cada proceso de renovación implica costos que actualmente fluctúan entre 0,5 y 0,7 UTM por trámite. La eliminación de la exigencia hasta los 65 años reduce un gasto recurrente a millones de conductores, y se alinea con políticas de racionalización regulatoria y disminución de cargas financieras innecesarias para la población.

3. Racionalidad comparada

Chile posee una de las regulaciones más estrictas del mundo en materia de frecuencia de renovación de licencias no profesionales. Comparativamente, en la Unión Europea su vigencia fluctúa entre 10 y 15 años hasta los 65 años; desde esa edad, se renueva cada 5 años[2]. De manera similar, en Estados Unidos, la vigencia corresponde a períodos de entre 4 y 8 años, con renovaciones más frecuentes solo después de los 70 años[3].

El estándar nacional —renovar cada 6 años— resulta excesivo en relación con países con mayor densidad vehicular, más accidentes y estándares más exigentes de conducción.

4. Eficiencia del gasto público

La sobredotación de personal y el aumento del gasto en el Estado son factores que impactan la productividad y el destino de los recursos fiscales. El gasto en personal del Gobierno se incrementó desde 4,6% del PIB (2006) a 7,1% del PIB (2023) sin mejoras proporcionales en la calidad del servicio público. Al liberar cargas administrativas artificiales, este proyecto contribuye a una mejor asignación de recursos y a reducir presiones de dotación innecesarias (DIPRES, 2025).

5. Incorporación de un deber de información médica

La eliminación de la renovación periódica requiere un reforzamiento en materia de responsabilidades del conductor. Para ello, el proyecto incorpora:

---

[2] Véase Directiva 2006/126/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre permisos de conducción, Diario Oficial de la Unión Europea, L 403/18.

[3] Véase Insurance Institute for Highway Safety (IIHS). *Driver Licensing Laws*. https://www.iihs.org/topics/fatality-statistics/detail/licensing

a. Deber del titular de la licencia de informar a la Dirección de Tránsito cuando sea diagnosticado con una condición médica que afecte su capacidad para conducir con seguridad.

b. Posibilidad de suspensión administrativa de la licencia hasta que la persona acredite recuperación o compensación de la condición.

c. Establecimiento de una responsabilidad expresa del conductor en caso de accidente cuando no haya cumplido su obligación de reportar la condición médica que hacía riesgosa la conducción.

III. Proyecto de Ley

Artículo 1°. Agrégase en el inciso segundo del artículo 19 del DFL Nº 1 que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley de Tránsito, entre las expresiones "o de una licencia especial" y "deberá acreditar", la frase "a partir de los 65 años de edad".

Con ello, el inciso segundo queda así:

> "El titular de una licencia no profesional Clase B o C, a partir de los 65 años de edad, o de una licencia especial, deberá acreditar cada seis años que cumple con los requisitos de idoneidad moral, física y psíquica, en la forma establecida en los artículos 14 y 22".

Artículo 2° (nuevo): Deber de Información Médica del Titular de la Licencia.

Incorpórase un nuevo inciso final al artículo 19 del mismo cuerpo legal, del siguiente tenor:

> "Los titulares de licencias de conducir no profesionales Clase B o C deberán informar a la Dirección de Tránsito correspondiente toda condición médica diagnosticada por un profesional competente que pueda afectar de manera permanente o transitoria su capacidad para conducir con seguridad.
>
> La Dirección de Tránsito, en base a la información entregada, podrá disponer la suspensión temporal de la licencia hasta que el titular acredite que la condición ha sido tratada o controlada, conforme a los criterios establecidos en los artículos 14 y 22".

Artículo 3° (nuevo): Responsabilidad en caso de omisión

Agrégase un nuevo artículo 19 bis del siguiente tenor:

> "El titular de una licencia de conducir que, habiendo sido diagnosticado con una condición médica que afecte su idoneidad física o psíquica para conducir, omitiere informar dicha situación a la Dirección de Tránsito, será responsable por los daños que resulten de un accidente de tránsito ocasionado por dicha condición no informada, sin perjuicio de las sanciones administrativas o penales que correspondan".

IV. Referencias bibliográficas

Biblioteca del Congreso Nacional de Chile (BCN). (2009). Decreto con Fuerza de Ley (DFL) Nº 1, de 2009, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley del Tránsito. https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=1007469

Dirección de Presupuestos (DIPRES). (2025). Informe estadístico sobre el gasto en personal del Gobierno Central (2006–2023). https://static.emol.cl/emol50/documentos/archivos/2025/09/25/202509251166.pdf