



ELD: Suposiciones vs hechos

El 16 de diciembre de 2015, la Administración Federal de Seguridad de Autotransportes (Federal Motor Carrier Safety Administration- FMCSA) publicó una Regla Final para establecer estándares mínimos de rendimiento y diseño para dispositivos de registro electrónico (Electronic Logging Devices- ELD); requisitos para el uso obligatorio de ELD por parte de conductores que deben preparar registros de Horas de Servicio (Hours of Service- HOS) de situación de servicio; requisitos relativos a los documentos de respaldo de HOS; y abordar las inquietudes sobre el acoso resultante del uso obligatorio de ELD.¹ Como parte de la regla final, se requirió que la FMCSA realizara un análisis de impacto regulatorio (regulatory impact analysis- RIA) para calcular los beneficios y costos asociados con un mandato ELD. Sin embargo, para comprender el RIA de la FMCSA, la industria debe aceptar los *supuestos* bajo los cuales se basaron los costos y beneficios, aunque muchos de ellos no se basan en una base científica sólida.

Las siguientes son sólo algunas de las suposiciones que deben aceptarse para justificar las conclusiones de la FMCSA. Cada suposición va seguida de hechos que aparentemente contraindican las creencias de la Agencia.

Supuestos y creencias: La Agencia ha reconocido que, si bien MAP-21 requiere que un ELD "registre con precisión al conductor comercial [HOS]", no existe ninguna tecnología actual que pueda registrar automáticamente cuando está de servicio sin conducir (On-Duty Not Driving- ODND), fuera de servicio o tiempos de litera sin intervención manual del conductor.² FMCSA sin embargo *cree* que han cumplido la "intención" del mandato MAP-21.

Hecho: Los ELD, como se propone, solo pueden registrar cuando el Vehículo de Motor Comercial (Commercial Motor Vehicle- CMV) está en operación; todos los demás estados de servicio deben ingresarse manualmente.

Supuestos y creencias : "El uso de la tecnología ELD tiene como objetivo reducir o eliminar significativamente los registros de tiempo de conducción falsos o erróneos, y reducir las entradas falsas y erróneas durante el servicio, fuera de servicio y en las literas. La regla final de ELD tiene como objetivo mejorar la seguridad de los CMV y reducir la carga de papeleo al aumentar el uso de ELD dentro de la industria de autotransportes, lo que la FMCSA *cree* que mejorará el cumplimiento de las HOS y, por lo

¹ *Electronic Logging Devices and Hours of Service Supporting Documents (MAP-21)*, FMCSA (2015).

² *Electronic Logging Devices and Hours of Service Supporting Documents Supplemental Notice of Proposed Rulemaking*, FMCSA (2014), pág. 38.

tanto, reducirá la cantidad de choques relacionados con la fatiga del conductor de CMV asociada con las infracciones de las reglas HOS (*énfasis agregado*).³

Hecho : FMCSA reconoció que solo uno de los cuatro estados de servicio realmente puede registrarse automáticamente como lo requiere MAP-21 sin la participación del conductor.

Supuestos y creencias: Quizás el supuesto más atroz es la utilización por parte de la FMCSA de “salarios de conductores” como un costo-beneficio para la Regla Final. La FMCSA es muy consciente de que una gran mayoría de los conductores afectados por el mandato ELD no reciben salarios por hora, ni reciben ni califican para beneficios complementarios. En cambio, un gran porcentaje de la industria del transporte por carretera recibe una compensación por milla. La Agencia ha justificado principalmente el costo de la reglamentación inflando los beneficios de costos que supuestamente recibirán los autotransportistas al no tener que pagarles a los conductores por llenar un libro de registro en papel.

La RIA también incluía beneficios complementarios, que consisten en seguro médico, Medicare, seguro de desempleo, pago de horas extras, compensación laboral, etc., como parte del salario por hora de los conductores. Por lo tanto, el ahorro final se valoró en 31 dólares por hora por cada conductor. Si bien la FMCSA admite que a la mayoría de los conductores no se les paga por el tiempo dedicado a completar o enviar RODS en papel, creen *que* el tiempo del conductor es valioso y que *deberían* recibir una compensación por su tiempo.

Hecho : La suposición de la FMCSA es loable, pero no altera el hecho de que en el mundo real, a los conductores no se les paga por completar registros en papel. No obstante, debido a que la Agencia *crea que* a un conductor se le *debe* pagar, incluyó estos ahorros en costos laborales en el RIA, lo que resultó en \$2,438 millones por año (anualizados usando una tasa de descuento del 7%) que se les debe pagar a los conductores, ahorrando así a los transportistas de gastos que en realidad no incurren.

Es importante comprender nuevamente que la mayoría de los transportistas no pagan salarios por hora, por lo que el ahorro que recibirán es de \$0,00. Además, aproximadamente el 96 por ciento de la industria del transporte por carretera no ofrece beneficios complementarios, ya que la mayoría de las empresas tienen menos de 50 empleados y no pagan seguro médico. Los propietarios-operadores en particular no recibirán beneficios adicionales porque no están incluidos en el pago de horas extras, compensación laboral, etc., lo que afectará los supuestos ahorros en costos laborales. En última instancia, el costo-beneficio por el tiempo ahorrado al completar un registro en papel es cero y no pasa el análisis de costo-beneficio. La Agencia sólo pudo “justificar” la Regla Final exagerando los beneficios e incluyendo salarios por hora superiores al promedio.

³ Brian Preslopsky et al., *Regulatory Evaluation of Electronic Logging Devices and Hours of Service Supporting Documents Final Rule*, FMCSA (2015), pág. 3-4.

OOIDA

Owner-Operator Independent Drivers Association Foundation, Inc.
A subsidiary of Owner-Operator Independent Drivers Association Inc.

1 NW OOIDA Drive • PO Box 1000 • Grain Valley, MO 64029 • Tel: (816) 229-5791 • Fax: (816) 427-4468
e-mail: foundation@ooida.com • website: www.ooidafoundation.org

Supuestos y creencias : en lugar de utilizar una muestra representativa de transportistas que actualmente usan ELD para evaluar la efectividad de los dispositivos, la FMCSA construyó su medida de efectividad utilizando datos de dos transportistas que habían instalado voluntariamente Dispositivos de Grabación Automáticos a Bordo (Automatic On-Board Recording Devices- AOBRD) debido a sus bajas calificaciones de HOS y tres transportistas que acordaron mediante acuerdos de conciliación instalar AOBRD en lugar de pagar sanciones civiles por sus habituales violaciones de cumplimiento de HOS. La FMCSA formuló su punto de referencia sobre la efectividad de los ELD para toda la industria del transporte por carretera basándose en datos de solo tres de estos cinco transportistas.

Hecho : La Agencia reconoció que estos transportistas no eran representativos de la industria, ya que todos tienen tasas de violación de HOS más altas que el promedio, pero, no obstante, la FMCSA aún utilizó sus datos como reflejo de la efectividad general de los ELD. No se menciona ningún cambio que haya ocurrido en la tasa real de accidentes de estas compañías. De hecho, la FMCSA señala que los accidentes son eventos raros, lo que establece su suposición de probabilidad estadística. "La Agencia no pudo construir medidas estadísticamente significativas de mejora de la seguridad para los transportistas que instalaron ELD examinando directamente los datos de accidentes de estos transportistas porque los accidentes son algo poco común para un CMV promedio".

O O I D A

Owner-Operator Independent Drivers Association Foundation, Inc.

A subsidiary of Owner-Operator Independent Drivers Association Inc.

1 NW O O I D A Drive • PO Box 1000 • Grain Valley, MO 64029 • Tel: (816) 229-5791 • Fax: (816) 427-4468
e-mail: foundation@ooida.com • website: www.ooidafoundation.org