



La verdad sobre los ELD

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 estado 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 La premisa detrás de la Regla Final es que los ELD aumentarán el cumplimiento de las regulaciones HOS y, por lo tanto, reducirán el riesgo de accidentes relacionados con la fatiga. Sin embargo, el propio estudio de la FMCSA, *Evaluación de los posibles beneficios de seguridad de los registradores electrónicos de horas de servicio (Evaluating the Potential Safety Benefits of Electronic Hours-of-Service Recorders Final Report)*, llegó a una conclusión diferente. El estudio separó a once transportistas en dos cohortes diferentes, una que equipó sus camiones con registradores electrónicos de horas de servicio (Electronic Hours-of-Service Recorders- EHSR), o en otras palabras, ELD, y otra que no. Según el estudio, “No se encontraron diferencias entre la cohorte EHSR y la cohorte no EHSR en cuanto a las tasas de accidentes registrables por el USDOT y relacionados con la fatiga.”²

Si bien la fatiga a menudo está relacionada de manera desordenada con el cumplimiento de las HOS, la base de datos de la Agencia demuestra que entre el 1,4 y el 1,8 por ciento de los accidentes fatales de camiones grandes estuvieron relacionados con la fatiga entre 2011 y 2014, que son los datos más recientes. Estos datos sugieren que relativamente pocos accidentes, si es que hay alguno, se reducirán realmente debido al uso obligatorio de ELD. Independientemente, la FMCSA continúa buscando imponer una regla que no trae beneficios positivos de seguridad y que costará aproximadamente entre \$3.5 y \$10.7 mil millones de dólares³ según estimaciones de la industria durante el primer año dependiendo del tipo de dispositivo que elijan los operadores, ya sea un ELD que sea compatible con un teléfono o un dispositivo ELD real que se conecta al tablero.

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

² Jeffrey S. Hickman et al., *Evaluating the Potential Safety Benefits of Electronic Hours-of-Service Recorders Final Report*, FMCSA (abril de 2014), pág. 39.

³ La FMCSA estimó que 2,8 millones de conductores estarían sujetos a la norma

Tabla 1: Estimación de costos de un dispositivo ELD para el primer año de funcionamiento

	Compra	Instalación	Suscripción mensual	Plan de datos mensual	Mantenimiento mensual	Costo Total Mensual	Costo Anual Total
ELD con teléfono inteligente	\$600-\$800	\$20‡	\$33-35†	\$15-80†	0-\$21†	\$48-136	\$1,244-\$2,588
ELD con dispositivo	\$1,000-2,000†	\$84‡	\$33-35†	\$15-80†	0-\$21†	\$48-136	\$1,708-\$3,832

†Fuente: *Electronic On-Board Recorder Adopting in the Trucking Industry: Issues and Opportunities* de ATRI

‡Fuente: *Regulatory Evaluation of Electronic Logging Devices and Hours of Service Supporting Documents Final Rule* de FMCSA

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