

# Declaração de Posição Global pelo Direito de Reparar

## Preâmbulo

A indústria de reposição automotiva é um serviço essencial que inclui a fabricação de equipamentos de oficinas e peças de reposição, redes de distribuição, varejo e oficinas de serviços e reparos. Em todo o mundo, somos responsáveis por manter mais de um bilhão de veículos nas estradas em condições seguras.

As oficinas mecânicas independentes estão em todas as jurisdições e distritos em todo o mundo. Essas oficinas independentes garantem que os motoristas em todas as comunidades, incluindo pequenas e remotas, tenham acesso razoável e oportuno a serviços essenciais de veículos.

Em todo o mundo, os consumidores estão enfrentando uma ameaça significativa ao seu direito de consertar seus veículos em uma oficina mecânica de sua escolha.

Os veículos estão se tornando cada vez mais como celulares, conectados sem fio o tempo todo. Esses veículos conectados coletam milhares de pontos de dados sobre a integridade dos sistemas do veículo. As montadoras então transmitem esses dados para si mesmas sem fio, obstruindo o acesso a eles por oficinas independentes.

Sem acesso a esses dados, existem riscos significativos para o mercado de reposição automotivo, incluindo:

- as oficinas mecânicas independentes não podem atender um veículo e torna-se mais difícil garantir que os veículos estejam operando da maneira mais eficiente e segura possível;
- os consumidores perderão o direito de consertar seu veículo na oficina mecânica de sua escolha, e sinaliza que o problema continue a crescer;
- redução da concorrência no serviço e reparação de veículos, arriscando o encerramento de oficinas, comprometendo centenas de milhares de postos de trabalho e limitando o acesso dos consumidores a um mercado de reparação acessível; e
- os governos podem não atingir suas metas de adoção de veículos menos poluentes porque não haverá serviço suficiente e opções de reparo para esses veículos.

Para um mercado de reposição automotivo verdadeiramente aberto, justo e competitivo, os consumidores precisam ser protegidos por legislação que reflita a nova realidade dos veículos.

Como tal, nós, abaixo assinados, acreditamos que:

1. As leis de direito de reparação são fundamentais para alcançar uma concorrência justa e aberta e a escolha do consumidor na indústria de reposição automotiva.
2. A prática de introduzir códigos voluntários ou Memorandos de Entendimento não é viável. Esses acordos entre as montadoras e o setor de reparação independente falharam e as investigações revelam que a falha se deve ao significativo desequilíbrio de mercado e poder político entre as partes; auto interesse percebido pelos fabricantes em controlar o reparo de veículos; e nenhum mecanismo de execução para processar violações desses acordos.
3. Os interesses comerciais em jogo e os lucros que os fabricantes de veículos obtêm desses métodos resultaram em uma consciência mundial de que acordos voluntários não funcionam e que a intervenção formal de entidades governamentais por meio de legislação é necessária. Esta intervenção formal deve incluir uma obrigação requisito para compartilhar informações de serviço e reparo, ferramentas de diagnóstico e reparo, bem como software de reparo com o setor de reparo independente.
4. A falha em disponibilizar informações, ferramentas e software de serviços e reparos automotivos resulta em falta de concorrência, elevando o preço dos reparos e serviços automotivos para os consumidores e ameaça desafiar a sustentabilidade do canal independente de reposição automotiva. Muitos argumentariam que a falta de acesso a serviços automotivos seguros, protegidos e com preços competitivos resulta em baixa segurança nas estradas e resultados de emissões mais altos.

## Legislação do Direito de Reparar - Objetivos e Resultados Pretendidos

Os objetivos das leis de direito de reparo para o setor de serviços e reparos de veículos devem ser princípios- basear e incluir o objetivo central da lei que é:

**Promover um mercado nivelado** - Promover a concorrência entre os reparadores de veículos motorizados e estabelecer um mercado justo ao exigir o acesso, em termos comerciais justos e razoáveis, a informações, ferramentas, peças de reposição e software usados para diagnosticar, reparar, modificar ou desmontar veículos;

**Permitir a Escolha do Consumidor** - Permitir que os consumidores tenham veículos diagnosticados, reparados, modificados ou desmontados com segurança e eficácia por um reparador de sua escolha;

**Garantir acessibilidade** - Incentivar o fornecimento de informações, ferramentas e software acessíveis sobre veículos para reparadores e organizações de treinamento (para fins de formação e capacitação).

# Dez Princípios de Melhores Práticas

## Legislação sobre o Direito de Reparar

Os dez princípios a seguir fornecem diretrizes de melhores práticas para o desenvolvimento de uma estrutura para a legislação relativa ao direito de reparação. Estes podem ser adaptados conforme apropriado, para atender às necessidades e condições específicas de cada jurisdição.

<b>ACESSO IGUALITÁRIO</b>	<p>Os fabricantes/montadoras de veículos devem fornecer aos reparadores independentes, em termos e condições razoáveis, o mesmo serviço automotivo e informações de reparo, ferramentas e software que são fornecidos aos revendedores/prestadores de serviços autorizados.</p>
<b>TELEMÁTICA</b>	<p>Tradicionalmente, os técnicos acessam os dados de diagnóstico conectando uma ferramenta de digitalização na porta de diagnóstico a bordo do veículo (OBD). No entanto, OBD não é mais o único meio de extração de informações.</p> <p>Informações sobre serviços e reparos automotivos e leis de compartilhamento de dados deve incluir acesso padronizado e ciberseguro a informações que são transmitidas via tecnologia sem fio conhecida como telemática. Além disso, acesso a todos os dados de reparo, incluindo controles bidirecionais, devem estar disponíveis para os reparadores independentes por meio de acesso padronizado, que não exige o uso de um sistema proprietário.</p>
<b>PASS THRU</b>	<p>Estas informações, ferramentas e softwares serão oferecidos para fornecimento por fabricantes de uma forma que seja prática e razoavelmente acessível aos todos os reparadores de automóveis.</p> <p>As montadoras não podem forçar os reparadores a usar ferramentas proprietárias como pré-condição para acessar serviços e reparos gerais e relacionados à segurança em formação. Portanto, os fabricantes de automóveis serão obrigados a tornar todos os recursos e serviços de ferramentas de equipamento original (OE) disponíveis para terceiros em termos comerciais razoáveis, a fim de garantir um mercado de reparação ainda mais competitivo.</p>

<p><b>CONDIÇÕES DE ASSINATURA</b></p>	<p>Se a forma de fornecimento da informação permitir variabilidade no período para o qual a informação é fornecida, o provedor de dados deve disponibilizar informações sobre os termos e condições que atendam às necessidades comerciais das oficinas, (sem menos do que um acesso por dia, mas também disponível em incrementos mais longos, como mês e ano).</p>
<p><b>PREÇO DE MERCADO JUSTO</b></p>	<p>O acesso à informação deve ser fornecido mediante assinatura que não exceda o valor justo de mercado da informação, conforme determinado por referência à recuperação razoável dos custos incorridos na criação, produção e fornecimento das informações, e/ou o preço cobrado pelo fornecimento de informações semelhantes em mercados externos e devem ser proporcionais aos negócios em referência.</p>
<p><b>ACESSO EM TEMPO REAL</b></p>	<p>As informações de serviço e reparo devem ser fornecidas em tempo real com a introdução do veículo no mercado ou simultaneamente ao momento em que esteja disponível para um provedor de serviços autorizado. Se a informação estiver prontamente disponível para qualquer seção da indústria de reparos e serviços, essas informações serão publicadas em tempo real.</p>
<p><b>RESPONSABILIDADE, DISPUTA, RESOLUÇÃO E EXECUÇÃO</b></p>	<p>Os esquemas de compartilhamento de informações devem ser estabelecidos por legislação, incluindo acesso a serviços de resolução de disputas e mediação e devem incluir uma agência de execução facilmente acessível que seja capaz de responder rápida e eficazmente às violações da lei. Multas de não cumprimento devem ser graduadas em intervalos, conforme a gravidade de cada violação da legislação.</p>
<p><b>CIRCUNVENÇÃO</b></p>	<p>As leis de direito de reparo devem antecipar a probabilidade de que as montadoras usarão todo e qualquer meio para encontrar uma brecha (por exemplo, usar direitos autorais como oportunidade de não estar em conformidade com a lei; ou usar leis anti-evasão para impedir que a rede independente, fabricantes, e fornecedores de ferramentas contornem o software para fins de reparação legítima de veículos).</p>

<b>OPERACIONALIZAÇÃO</b>	<p>As leis devem permitir o estabelecimento de infraestrutura para dar suporte e permitir que os reparadores independentes tenham acesso às informações de segurança do veículo necessárias e relacionadas à reparos específicos de cada veículo. Sistemas padronizados razoáveis para vetar o acesso de técnicos às informações do código-fonte podem ser criados por reguladores para garantir a segurança do veículo e a competição de reparação. A legislação deve permitir a criação de um órgão da indústria para apoiar o processo de verificação</p>
<b>TRANSPARÊNCIA</b>	<p>A legislação deve exigir que cada montadora seja obrigada a publicar termos de assinatura em um mesmo site, comum a todas. Montadoras devem ser obrigadas a publicar quaisquer alterações nos preços de assinatura e termos na plataforma comum dentro de 48 horas após a variação de seus termos. Essa transparência garante que os reguladores possam ver quaisquer tendências de preços excessivos ou introdução de obstáculos desnecessários e anticompetitivos.</p>

# Assinaturas



## Aliança Aftermarket Automotivo Brasil

