

# Declaración de la Posición Global sobre el Derecho a la Reparación de los Vehículos

## Preámbulo

La industria de servicio y reparación de vehículos es una actividad esencial que incluye la fabricación de equipos para talleres de reparación y partes de repuesto, redes de distribución y talleres de servicio y reparación. En todo el mundo, somos responsables por mantener en condiciones seguras más de mil millones de vehículos en las vías.

Los talleres de reparación de vehículos independientes están presentes en todas las jurisdicciones y circunscripciones en mundo. Estos talleres independientes garantizan que los conductores de cada comunidad, incluidas las pequeñas y remotas, tengan acceso razonable y oportuno a los servicios esenciales de los vehículos.

En todo el mundo, los consumidores están enfrentando una amenaza significativa al derecho a reparar sus vehículos en el taller de reparación de su elección.

Los vehículos cada vez se parecen más a los teléfonos celulares inteligentes, conectados de forma inalámbrica en todo momento. Estos vehículos conectados recopilan miles de datos en los sistemas del vehículo. Los fabricantes de vehículos transmiten estos datos de forma inalámbrica a sí mismos, obstaculizando el acceso a ellos por parte de los talleres de reparación independientes.

Sin acceso a estos datos, existen riesgos significativos para la industria de servicios y reparación de vehículos, incluyendo:

- Los talleres independientes de reparación de automóviles no pueden reparar los vehículos, y se vuelve más difícil asegurarse de que estos estén funcionando de la manera más eficiente y segura posible;
- Los consumidores perderán el derecho a reparar su vehículo en el taller de reparación de su elección
- Se reduce la competencia en el servicio y la reparación de vehículos, lo que pone en riesgo el cierre de talleres, comprometiendo cientos de miles de empleos y limitando el acceso de los consumidores a un mercado de reparación asequible; y
- Los gobiernos pueden no cumplir con sus objetivos de adopción de electrificación vehicular porque no habrá suficientes opciones para su servicio y reparación.

Para una industria de servicios y reparación de vehículos verdaderamente abierta, justa y competitiva, los consumidores necesitan estar protegidos por legislación que refleje la nueva realidad de los vehículos.

Teniendo en cuenta lo anterior, los abajo firmantes creemos que:

1. Las leyes de derecho a la reparación son fundamentales para lograr una competencia justa y abierta, así como para garantizar la elección del consumidor en la industria de servicios y reparación de vehículos.
2. La práctica de introducir acuerdos voluntarios o Memorandos de Entendimiento no es viable. Estos acuerdos entre los fabricantes de vehículos y el sector de reparación independiente han fracasado y las investigaciones revelan que el fracaso se debe a la desequilibrada cantidad de poder de mercado y político entre las partes; el interés propio percibido por los fabricantes en controlar la reparación de vehículos; y la falta de mecanismos de cumplimiento para procesar las violaciones de estos acuerdos.
3. Los intereses comerciales en juego y las ganancias que los fabricantes de vehículos obtienen a través de estos métodos han generado una conciencia mundial que indica que los acuerdos voluntarios no funcionan, y que se requiere una intervención formal por parte de entidades gubernamentales mediante legislación. Esta intervención formal debe incluir un requisito obligatorio de compartir información de servicio y reparación, herramientas de diagnóstico y reparación, así como software de reparación con el sector de reparación independiente.
4. La falta de disponibilidad de información, herramientas y software de servicio y reparación automotriz resulta afecta la competencia, lo que aumenta el precio de la reparación y el servicio automotriz para los consumidores y amenaza con desafiar la sostenibilidad del canal de reparación independiente. Igualmente es posible que la falta de acceso a servicios de mantenimiento y reparación vehicular seguros y con precios competitivos resulte en una mala seguridad vial y en emisiones más altas.

## Legislación Sobre el Derecho a Reparar: Objetivos y Resultados Previstos

Los objetivos de las leyes de derecho a reparar para la industria de servicio y reparación de vehículos deben ser basados en principios e incluir el objetivo central de la ley que es:

**Promover una competencia leal:** Promover la competencia entre reparadores de vehículos y establecer un campo de juego justo mediante el mandato de acceso, en términos comerciales justos y razonables, a la información, herramientas, partes de repuesto y software utilizados para diagnosticar, reparar, dar servicio, modificar o desmontar vehículos.

**Permitir la elección del consumidor:** Permitir que los consumidores tengan diagnósticos, reparaciones, servicios, modificaciones o desmontajes de vehículos realizados de manera segura y efectiva por el reparador de su elección.

**Garantizar el acceso:** Fomentar la provisión de información, herramientas y software vehicular, accesibles y a un precio justo, a los reparadores y a las organizaciones de capacitación (para fines de capacitación).

# Diez Principios de Mejores Prácticas de la Legislación del Derecho a Reparar

Los siguientes 10 principios proporcionan lineamientos de mejores prácticas para desarrollar un marco para la legislación del derecho a reparar. Estos pueden adaptarse y ajustarse según corresponda, para satisfacer las necesidades y condiciones específicas de cada jurisdicción.

<b>ACCESO IGUALITARIO</b>	Los fabricantes de vehículos deben suministrar a los reparadores independientes certificados, en términos y condiciones razonables, la misma información de servicio y reparación automotriz, herramientas y software que se suministra a los concesionarios/servicios autorizados.
<b>TELEMÁTICA</b>	<p>Tradicionalmente, los técnicos han accedido a los datos de diagnóstico conectando una herramienta de escaneo al puerto de diagnóstico a bordo (OBD) del vehículo. Sin embargo, el OBD ya no es el único medio para la extracción de información.</p> <p>Las leyes de intercambio de información y datos de servicio y reparación automotriz deben incluir acceso estandarizado y ciberseguro a la información que se transmite mediante la tecnología inalámbrica conocida como telemática.</p> <p>Además, se debe permitir que los talleres independientes tengan acceso a todos los datos de reparación, incluidos los controles bidireccionales, a través de un acceso estandarizado que no obligue al uso de un sistema cerrado</p>
<b>PASO Y DISPONIBILIDAD</b>	Esta información, herramientas y software deberán ser ofrecidos por los fabricantes en una forma práctica y razonablemente accesible para todos los reparadores de vehículos. Los fabricantes de vehículos no pueden obligar a los reparadores a utilizar herramientas bloqueadas como condición previa para acceder a información general de reparaciones relacionadas con la seguridad. Por lo tanto, los fabricantes de vehículos estarán obligados a hacer disponibles todas las capacidades de las herramientas y servicios de equipos originales (OE) y la información de servicio a terceros que ofrecen herramientas e información en términos comerciales justos y razonables para asegurar aún más un mercado de reparaciones competitivo.

<p><b>TÉRMINOS DE SUSCRIPCIÓN</b></p>	<p>Si la forma en que la información es suministrada permite la variabilidad en el período por el cual esta es suministrada, el proveedor de datos debe poner a disposición la información en términos y condiciones que satisfagan las necesidades comerciales de los talleres de reparación (no podrá ser menor que por día y deberá estar también disponible en incrementos más largos como por mes y año).</p>
<p><b>PRECIO DE MERCADO JUSTO</b></p>	<p>El acceso a la información debe proporcionarse en forma de suscripción que no exceda el valor justo del mercado, determinado por la recuperación razonable de los costos incurridos en la creación, producción y suministro de la información, y/o el precio cobrado por el suministro de información similar en mercados internacionales y debe ser proporcional al negocio en cuestión.</p>
<p><b>ACCESO EN TIEMPO REAL</b></p>	<p>La información de servicio y reparación debe proporcionarse en tiempo real con la introducción del vehículo en el mercado o al mismo tiempo en que esté disponible para un proveedor de servicio autorizado. Si la información está disponible fácilmente para cualquier sector de la industria de reparación y servicio, esa información debe publicarse en tiempo real.</p>
<p><b>RESPONSABILIDAD, RESOLUCIÓN DE DISPUTAS Y CUMPLIMIENTO</b></p>	<p>Los esquemas de intercambio de información deben establecerse por ley, incluyendo el acceso a servicios de resolución de disputas y mediación, y también deben incluir una agencia de cumplimiento que sea fácilmente accesible y pueda responder rápidamente y de manera efectiva a las infracciones de la ley. Las multas deben ser graduadas y escalonadas en un rango.</p>
<p><b>CIRCUNVENCIÓN</b></p>	<p>Las leyes del derecho a la reparación deben anticipar la probabilidad de que los fabricantes de vehículos utilicen todos los medios para encontrar un vacío legal (por ejemplo, utilizar los derechos de autor como una oportunidad para no cumplir con la ley; o utilizar las leyes contra la elusión para evitar que los talleres independientes, los fabricantes y los proveedores de herramientas circunvenzan el software con fines de reparación legítima de vehículos).</p>

<b>OPERACIONALIZACIÓN</b>	Las leyes deben permitir el establecimiento de infraestructura para apoyar y permitir que los reparadores independientes accedan a la información de seguridad del vehículo que se requiere para las reparaciones relacionadas con la seguridad específicas del vehículo. Sistemas razonables y estandarizados para evaluar a los técnicos que acceden a información de códigos clave, debe y puede ser creada por reguladores para asegurar la seguridad del vehículo y la competencia en reparación. La legislación debe permitir la creación de un organismo de la industria para apoyar el proceso de evaluación.
<b>TRANSPARENCIA</b>	La legislación deberá obligar a cada fabricante de vehículos a publicar los términos de suscripción en un sitio web común. Se deberá exigir a los fabricantes de vehículos que publiquen cualquier cambio en los precios y términos de suscripción en la plataforma común dentro de las 48 horas posteriores a la modificación de sus términos. Esta transparencia garantiza que los reguladores puedan ver cualquier tendencia en la fijación de precios excesivos o la introducción de obstáculos innecesarios y anticompetitivos.

# Signatures



## Automotive Aftermarket Alliance Brazil

