

# Dichiarazione di posizione sul diritto globale alla riparazione

## Premessa

Il settore dell'assistenza e della riparazione dei veicoli è un servizio essenziale che comprende la produzione di attrezzature per le officine e di pezzi di ricambio, le reti di distribuzione e le officine di assistenza e riparazione. In tutto il mondo, siamo responsabili di mantenere in condizioni di sicurezza oltre un miliardo di veicoli in circolazione.

Le autofficine indipendenti sono presenti in ogni giurisdizione e collegio elettorale del mondo. Queste officine indipendenti garantiscono agli automobilisti di tutte le comunità, anche quelle più piccole e remote, un accesso ragionevole e tempestivo ai servizi essenziali per i veicoli.

In tutto il mondo, i consumatori stanno affrontando una minaccia significativa al loro diritto di riparare i propri veicoli presso l'autofficina di loro scelta.

I veicoli stanno diventando sempre più simili a telefoni cellulari, connessi in modalità wireless in ogni momento. Questi veicoli connessi raccolgono migliaia di dati sullo stato di salute dei sistemi del veicolo. Le case automobilistiche trasmettono poi questi dati a se stesse in modalità wireless, ostacolando l'accesso alle officine indipendenti.

Senza l'accesso a questi dati, vi sono rischi significativi per l'aftermarket automobilistico, tra cui:

- Le officine indipendenti non possono intervenire su un veicolo e diventa più difficile garantire che i veicoli funzionino nel modo più efficiente e sicuro possibile;
- I consumatori perderanno il diritto di riparare il proprio veicolo presso un'officina di propria scelta e ci aspettiamo che il problema continui a crescere;
- la riduzione della concorrenza per l'assistenza e la riparazione dei veicoli, con il rischio di chiusura delle officine, la compromissione di centinaia di migliaia di posti di lavoro e la limitazione dell'accesso dei consumatori a un mercato delle riparazioni a prezzi accessibili;
- I governi potrebbero non raggiungere i loro obiettivi di adozione dei veicoli elettrici perché non ci saranno abbastanza opzioni di assistenza e riparazione per questi veicoli.

Per un mercato post-vendita automobilistico veramente aperto, equo e competitivo, i consumatori devono essere protetti da una legislazione che rifletta la nuova realtà dei veicoli.

Pertanto, i sottoscritti ritengono che:

1. Le leggi sul diritto alla riparazione sono fondamentali per ottenere una concorrenza equa e aperta e la possibilità di scelta per i consumatori nel settore dell'assistenza e della riparazione dei veicoli.
2. La pratica di introdurre procedimenti di codifica su base volontaria o protocolli d'intesa non è praticabile. Questi accordi tra le case automobilistiche e il settore delle riparazioni indipendenti sono falliti e le indagini rivelano che il fallimento è dovuto al significativo squilibrio di potere politico e di mercato tra le parti, alla percezione di interesse aziendale da parte dei costruttori nel controllare la riparazione dei veicoli e alla mancanza di meccanismi esecutivi per perseguire le violazioni di questi accordi.
3. Gli interessi commerciali in gioco e i profitti che le case automobilistiche ricavano da questi metodi hanno portato alla consapevolezza a livello mondiale sul fatto che gli accordi volontari non funzionano e che l'intervento formale da parte degli enti governativi per via legislativa è necessario. Questo intervento formale deve includere l'obbligo di condividere con il settore delle riparazioni indipendenti le informazioni sull'assistenza e sulle riparazioni, gli strumenti diagnostici e di riparazione e il software di riparazione.
4. La mancata disponibilità di informazioni, strumenti e software per l'assistenza e la riparazione di autoveicoli determina una mancanza di concorrenza, facendo aumentare il prezzo delle riparazioni e dei servizi per i consumatori e minacciando di mettere in discussione la sostenibilità del canale delle riparazioni indipendenti. Si ritiene che la mancanza di accesso a servizi di assistenza auto sicuri e a prezzi competitivi si tradurrà in una scarsa sicurezza stradale e in un aumento delle emissioni.

## Legislazione sul diritto alla riparazione - Obiettivi e risultati previsti

Gli obiettivi delle leggi sul diritto alla riparazione per il settore dei servizi e delle riparazioni dei veicoli dovrebbero essere basati su principi e includere l'obiettivo principale della legge, che è quello di:

**Promuovere condizioni di parità** - Promuovere la concorrenza tra i riparatori di veicoli a motore e stabilire condizioni di parità imponendo l'accesso, a condizioni commerciali eque e ragionevoli, alle informazioni, agli strumenti, ai pezzi di ricambio e al software utilizzati per diagnosticare, riparare, assistere, modificare o smontare i veicoli;

**Consentire la scelta del consumatore** - Consentire ai consumatori di far diagnosticare, riparare, revisionare, modificare o smontare i veicoli in modo sicuro ed efficace da un riparatore di loro scelta;

**Garantire l'accessibilità** - Incoraggiare la fornitura di informazioni, strumenti e software accessibili e a prezzi contenuti sui veicoli ai riparatori e alle organizzazioni di formazione (a scopo formativo).

# Dieci principi di buone pratiche per la legislazione sul diritto alla riparazione

*I 10 principi che seguono forniscono le linee guida delle migliori pratiche per lo sviluppo di un quadro normativo sul diritto alla riparazione. Questi principi possono essere adattati e personalizzati a seconda delle esigenze e delle condizioni specifiche delle giurisdizioni.*

<b>ACCESSIBILITÀ</b>	<p>I costruttori di autoveicoli devono fornire ai riparatori indipendenti a fronte di adeguate garanzie, a condizioni ragionevoli, le stesse informazioni, strumenti e software per l'assistenza e la riparazione degli autoveicoli che vengono forniti ai concessionari/fornitori di servizi autorizzati.</p>
<b>TELEMATICA</b>	<p>Tradizionalmente, i tecnici accedono ai dati diagnostici collegando uno strumento di scansione alla porta della diagnostica di bordo (OBD) del veicolo. Tuttavia, l'OBD non è più l'unico mezzo per l'estrazione di informazioni.</p> <p>Le leggi sulla condivisione delle informazioni e dei dati relativi all'assistenza e alla riparazione degli autoveicoli dovrebbero includere un accesso standardizzato e cyber-sicuro alle informazioni trasmesse tramite la tecnologia wireless nota come telematica. Inoltre, l'accesso a tutti i dati sulle riparazioni, compresi i controlli bidirezionali, deve essere disponibile agli indipendenti attraverso un accesso standardizzato, che non imponga l'uso di un sistema proprietario.</p>
<b>PASS THRU</b>	<p>Tali informazioni, strumenti e software devono essere forniti dai costruttori in un formato elettronico che sia pratico e ragionevolmente accessibile per tutti gli autoriparatori.</p> <p>Le case automobilistiche non possono obbligare i riparatori a utilizzare strumenti proprietari come condizione preliminare all'accesso alle informazioni di assistenza e riparazione generali e relative alla sicurezza. Pertanto, le case automobilistiche sono tenute a mettere a disposizione di terzi, a condizioni commerciali eque e ragionevoli, tutte le funzionalità degli strumenti di primo equipaggiamento (OE) e le informazioni di servizio, al fine di garantire ulteriormente un mercato competitivo delle riparazioni.</p>

<b>CONDIZIONI DI ABBONAMENTO</b>	<p>Se la forma in cui vengono fornite le informazioni deve consentire una variabilità nel periodo per il quale le informazioni vengono fornite, il fornitore di dati deve rendere disponibili le informazioni in base a termini e condizioni che soddisfino le esigenze commerciali delle officine di riparazione (abbonamenti non inferiori al giorno, ma disponibili anche in formule mensili e annuali).</p>
<b>PREZZO EQUO DI MERCATO</b>	<p>L'accesso alle informazioni deve essere fornito su una base di abbonamento che non superi il valore equo di mercato delle informazioni, determinato con riferimento al ragionevole recupero dei costi sostenuti per la creazione, la produzione e la fornitura delle informazioni, e/o al prezzo praticato per la fornitura di informazioni simili nei mercati esteri e deve essere proporzionato all'attività in questione.</p>
<b>ACCESSO IN TEMPO REALE</b>	<p>Le informazioni sull'assistenza e sulle riparazioni devono essere fornite in tempo reale con l'introduzione del veicolo sul mercato o nello stesso momento in cui sono disponibili a un fornitore di servizi autorizzato. Se le informazioni sono prontamente disponibili per qualsiasi settore dell'industria della riparazione e dell'assistenza, tali informazioni devono essere pubblicate in tempo reale.</p>
<b>RESPONSABILITÀ, RISOLUZIONE DELLE CONTROVERSIE E APPLICAZIONE DELLE NORME</b>	<p>I sistemi di condivisione delle informazioni dovrebbero essere stabiliti per legge, includere l'accesso ai servizi di risoluzione delle controversie e di mediazione e includere anche un'agenzia di controllo prontamente accessibile, in grado di rispondere rapidamente ed efficacemente alle violazioni della legge. Le multe devono essere commisurate all'entità della violazione e aumentare in modo progressivo.</p>
<b>ELUSIONE</b>	<p>Le leggi sul diritto alla riparazione dovrebbero prevedere i casi in cui altri diritti possano essere invocati in modo strumentale dalle case automobilistiche (ad esempio, invocare per ottenere deroghe oppure utilizzare le leggi antielusione per impedire alle officine indipendenti, ai produttori e ai fornitori di strumenti di bypassare il software ai fini della legittima riparazione del veicolo).</p>

<b>FUNZIONAMENTO</b>	<p>Le leggi dovrebbero consentire la creazione di un'infrastruttura che supporti e permetta ai riparatori indipendenti di accedere alle informazioni sulla sicurezza del veicolo, necessarie per le riparazioni legate alla sicurezza del veicolo stesso. I normatori hanno creato e possono creare sistemi standardizzati ragionevoli per la verifica dei tecnici ai quali poter fornire i codici di accesso, al fine di garantire la sicurezza dei veicoli e la concorrenza nelle riparazioni. La legislazione dovrebbe consentire la creazione di un organismo di settore a supporto del processo di verifica.</p>
<b>TRASPARENZA</b>	<p>La legislazione dovrebbe imporre alle case automobilistiche di pubblicare le condizioni di abbonamento su un sito web comune. Le case automobilistiche dovrebbero essere tenute a pubblicare sulla piattaforma comune qualsiasi modifica ai prezzi e alle condizioni di abbonamento entro 48 ore dalla variazione delle condizioni. Questa trasparenza garantisce che le autorità di regolamentazione siano in grado di individuare eventuali tendenze a prezzi eccessivi o all'introduzione di ostacoli inutili e contrari alla concorrenza.</p>

# Signatures



## Automotive Aftermarket Alliance Brazil

