



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 2.893, DE 2024

(Do Sr. Waldenor Pereira)

Estabelece a obrigatoriedade de disponibilização de informações para reparo do veículo automotor e dá outras providências.

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

INDÚSTRIA, COMÉRCIO E SERVIÇOS;

DEFESA DO CONSUMIDOR; E

CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD).

APRECIÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

PUBLICAÇÃO INICIAL

Art. 137, caput - RICD

PROJETO DE LEI Nº , DE 2024

(Do Sr. WALDENOR PEREIRA)

Estabelece a obrigatoriedade de disponibilização de informações para reparo do veículo automotor e dá outras providências.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei estabelece a obrigatoriedade de os fabricantes e importadores de automóveis novos, que comercializem no país, a disponibilizar os manuais de reparo ou indicar a literatura técnica e os equipamentos de diagnósticos (hardware e software) que permitam a reparação do veículo e dá outras providências.

§ 1º A disponibilização das informações prevista no caput será realizada no sítio dos fabricantes e importadores de automóveis na internet, não podendo comprometer a confidencialidade de informações e as normas de proteção de propriedade intelectual.

§ 2º As atualizações de informações sobre reparações de veículos estão incluídas na obrigação referida neste artigo.

Art. 2º O fabricante ou importador de automóveis para comercialização no país credenciará as oficinas que considerar aptas a realizarem os reparos nos automóveis.

§ 1º O fabricante do automóvel poderá cobrar pelo credenciamento, treinamento bem como pela disponibilização da literatura e equipamentos de diagnósticos mencionados no caput do art. 1º.



§ 2º Os critérios de credenciamento serão transparentes e acessíveis a todos os interessados, devendo ser publicados pelo fabricantes e importadores de automóveis que comercializem no país em seu sítio na internet em língua portuguesa.

§ 3º A segurança veicular será obrigatoriamente um dos critérios para o credenciamento nos casos de reparos que estejam associados à segurança dos veículos.

§ 4º Os fabricantes e importadores de automóveis poderão restringir o escopo do credenciamento para as oficinas conforme o tipo de reparo a ser realizado.

Art. 3º O fabricante ou importador do automóvel não poderá ser responsabilizado por eventuais problemas decorrentes de reparos inadequados realizados em oficinas que não tenham sido credenciadas na forma do art. 2º.

Art. 4º O revendedor do automóvel novo deverá apresentar ao comprador, em folhas separadas do contrato principal de compra e venda, antes do primeiro pagamento:

I - o custo, a valores correntes do dia da venda, de cada uma das cinco primeiras revisões, destacando os preços das peças.

II – todos os procedimentos de reparo do automóvel que não poderão ser realizados fora da rede autorizada sob pena de perda da garantia.

Parágrafo único. O comprador deverá assinar as folhas separadas mencionadas nos incisos I e II, declarando que teve acesso àquelas informações.

Art. 5º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO



O chamado direito de reparar (ou *right to repair*) tem sido amplamente debatido no mundo, o qual configura a ideia de que todo consumidor deveria poder consertar ou reparar seu produto, um automóvel, por exemplo, da forma que melhor lhe aprouver. Isso quer dizer que os consumidores deveriam ser capazes de utilizar lojas de conserto (no caso de automóveis, oficinas) independentes ou eles mesmos serem capazes de consertar seus produtos a partir de um conjunto de informações provido pelo produtor. Ou seja, os produtores não poderiam limitar a atividade remunerada do reparo a eles próprios ou à sua rede de lojas autorizadas (no caso do setor automotivo, as concessionárias). Em particular, a “penalização” do consumidor que o faz é a perda da garantia.

Conforme Julio César Ballerini Silva¹ este conceito de “direito de reparar” surgiu nos EUA em 2012 com o [Motor Vehicle Owners' Right to Repair Act](#), quando diversos estados começaram a exigir das montadoras de veículos que fossem fornecidos às oficinas mecânicas independentes os mesmos manuais de reparos que teriam sido entregues às oficinas autorizadas. O Estado de Massachusetts criou o Chapter 165 (AN ACT RELATIVE TO AUTOMOTIVE REPAIR)² em novembro de 2013, regulamentando a questão.

O tema ficou relevante o suficiente no plano federal nos EUA quando a Federal Trade Commission (FTC), órgão que trata de problemas de consumidor e de concorrência, lançou um Relatório em maio de 2021³, discutindo o tema em ambas as dimensões e indo além do setor automotivo.

Em alguma medida, o direito a reparar seria contemplado na seara da defesa da concorrência. Assumindo que os mercados de venda de automóveis novos, de um lado, e de peças de reposição e de reparo de automóveis de outro seriam diferentes, a exigência de o consumidor utilizar apenas o produtor ou a rede autorizada do produtor seria como que uma venda casada entre o produto e o serviço de reparo (dentro do que a FTC chama do “aftermarket”), o que poderia ser alvo de um processo na arena antitruste.

¹ Right to repair e direito do consumidor. 19/07/2021. [Right to repair e direito do consumidor - Jus.com.br | Jus Navigandi](#)

² [Session Law - Acts of 2013 Chapter 165 \(malegislature.gov\)](#)

³ Nixing the Fix: An FTC Report to Congress on Repair Restrictions. Federal Trade Commission. May, 2021. [Nixing the Fix: An FTC Report to Congress on Repair Restrictions](#)



O caso fundamental de venda casada analisado pelas Cortes Americanas foi o da Eastman Kodak Co v. Image Technical Servers em 1992, que definiu alguns requisitos para concluir quando a imposição de restrições a reparo fora da rede autorizada pelo produtor constitui ou não uma infração à defesa da concorrência.

O relatório da FTC apresenta os principais pontos do debate sobre a questão com prós e contras a um direito irrestrito a reparar. Na Conclusão aponta que *“embora os produtores tenham oferecido várias explicações para a imposição de restrições ao “direito ao reparo”, a maioria deles não seriam confirmadas”*. Isso indica que o “direito ao reparo livre”, como regra geral, seria uma diretriz relevante.

Apesar disso, o Relatório aponta várias fontes de preocupação que também indicam que questões de segurança do produto, especialmente válido para automóveis, proteção à propriedade intelectual, que gera incentivos à inovação, problemas reputacionais em relação à marca e a crescente complexidade de alguns produtos podem fazer com que restrições ao “direito ao reparo livre” beneficiem o consumidor em alguns casos. Vejamos alguns dos pontos indicados no Relatório que nos trazem alguma luz sobre as escolhas relevantes.

Primeiro, em relação à segurança, não há dúvida que se trata de uma preocupação de extrema relevância no caso de automóveis. Não à toa o Relatório da FTC relativiza essa questão de segurança bem mais para eletrodomésticos e aparelhos eletrônicos do que para automóveis.

A FTC prossegue afirmando que *“considerações de segurança constituem uma parte crítica de quais discussões sobre reparos. Preocupações sobre a segurança dos usuários, mão de obra que realiza os reparos e o público em geral, entretanto, não deveriam justificar automaticamente restrições dos produtores sobre realizar os reparos apenas em suas redes de reparos autorizadas sem análises adicionais”*.

E como destaca o Relatório da FTC *“os riscos associados aos reparos podem ser reduzidos pela inclusão de avisos em seus manuais sobre formas de mitigar os perigos de reparos específicos e tornando os manuais disponíveis*



para as oficinas independentes”. Ou seja, disponibilizar os manuais para os independentes é um instrumento de melhoria da qualidade dos reparos.

De outro lado, James, Gandhi e Deskmukh (2017)⁴ mostram que há um conjunto de influências relevantes sobre a qualidade dos reparos em oficinas:

“Uma das informações cruciais derivadas dos erros de manutenção é que os erros de diagnóstico são os mais críticos na manutenção do motor de acordo com sua potencialidade para induzir falhas. Isso dá uma mensagem clara de que, se o diagnóstico em si estiver errado, todas as atividades associadas a ele levariam a falhas. Além destes, o rol de erros de manutenção dá uma indicação para a gestão da oficina sobre a necessidade de aderir aos procedimentos de manutenção estabelecidos, atualização dos manuais de serviço, seleção e treinamento do pessoal adequado na oficina, garantia de ambiente adequado da oficina, uso adequado de ferramentas, etc”

É razoável inferir que nem todas as oficinas independentes aderem ou aderirão, mesmo com os manuais disponíveis, aos procedimentos de manutenção estabelecidos, se atualizarão sobre as novidades na mecânica de automóveis ainda que disponíveis, selecionarão e treinarão seus mecânicos e ainda terão um “ambiente adequado”.

Em relação à proteção da propriedade intelectual, o Relatório da FTC apresenta a visão dos produtores:

“Os fabricantes argumentam que a afirmação vigorosa de seus direitos de propriedade intelectual sustenta a saúde da indústria de tecnologia vibrante e inovadora e promove a inovação. Argumentam que fornecer aos indivíduos e oficinas de reparo independentes acesso a informações proprietárias, peças, ferramentas e equipamentos sem as salvaguardas contratuais atualmente em vigor entre fabricantes e prestadores de serviços afiliados colocaria a propriedade intelectual protegida sensível e os segredos comerciais em risco significativo, forçando-os a revelar informações técnicas confidenciais sobre seus produtos, incluindo código-fonte, ferramentas e segredos comerciais”.

⁴ [Ajith Tom James, O. P. Gandhi & S. G. Deshmukh: “Assessment of failures in automobiles due to maintenance erros”. International Journal of System Assurance Engineering and Management. Vol. 8 \(2017\). Assessment of failures in automobiles due to maintenance errors | International Journal of System Assurance Engineering and Management \(springer.com\)](https://www.springer.com)



Ou seja, a capacidade de recuperação dos lucros pelos esforços em prol da inovação seria comprometida.

O Relatório da FTC, no entanto, identificou poucas restrições para a ação de oficinas independentes nos EUA com base na proteção da propriedade intelectual.

Outro ponto relevante trazido no Relatório da FTC é a importância do fator de prejuízos por “responsabilização judicial” e “problemas reputacionais”. Conforme o relatório da FTC:

“Os fabricantes enfrentarão responsabilização ou danos à reputação se as oficinas independentes efetuarem reparações defeituosas, e tal encargo é uma consequência injusta de eventual eliminação das restrições de onde se deve realizar o conserto..... E a cobertura inicial da mídia sobre falhas de dispositivos de consumo raramente, ou nunca, avaliam se o dispositivo foi reparado por um provedor de serviços independente ou reconicionados com peças que não atendiam aos padrões do produtor. A cobertura posterior da mídia pode, em última análise, identificar que reparos e peças de terceiros com qualidade inferior foram os culpados, mas isso provavelmente fará pouco para superar a impressão inicial nos consumidores”.

Afirmção do CompTIA⁵ presente no Relatório defende ainda que:

“Se a marca e a garantia de um produtor estiverem por trás do trabalho de reparo e aquele assumir a responsabilidade do produto, é razoável que o reparo tenha competência e confiabilidade. Sem o treinamento e outros requisitos de garantia de qualidade do prestador de serviços afiliado às redes do produtor — implementadas por meio de contratos legais que possam ser exequíveis que garantam a conformidade e a responsabilidade que protegem os consumidores— os fabricantes não seriam capazes de prover suporte ao seu trabalho, garantias, suporte técnico, treinamento e apoio nos negócios”.

De outro lado, Kyle Wiens⁶ afirma que

⁵ Certificações em Tecnologia de Informação. [Information Technology \(IT\) Certifications & Training | CompTIA](https://www.comptia.org/Information-Technology-IT-Certifications-&Training-CompTIA)

⁶ Co-fundador e CEO da iFixit, operador da ifixit.com, um site ensina pessoas a como consertar produtos e vender partes e peças reparadas.



“os fabricantes estariam criando responsabilidade judicial por si mesmos ao reter informações de terceiros sobre como consertar produtos. Além disso os fabricantes simplesmente usam peças de reposição e prestadores de serviços como bodes expiatórios para problemas que surgem com peças e serviços da marca”.

Entendemos ser importante definir um balanço desses elementos na construção de um arcabouço legal que reduza os custos de manutenção dos automóveis ao mesmo tempo que proveja os incentivos adequados para a qualidade dos serviços e a inovação no setor.

Assim, definimos inicialmente a obrigatoriedade dos fabricantes e importadores de automóveis novos, que comercializem no país, a disponibilizar os manuais de reparo ou indicar a literatura técnica e indicar os equipamentos de diagnósticos (hardware e software) que permitam a reparação do veículo.

Tais informações deverão estar no sítio dos fabricantes e importadores de automóveis na internet, o que inclui as atualizações sobre as reparações de veículos pela montadora. Ressalvamos, no entanto, a liberação de informações que comprometam a confidencialidade e as normas de proteção de propriedade intelectual.

Como vimos é possível haver problemas de segurança, reputação da marca, entre outros, relacionados com a provisão de serviços por oficinas independentes. Daí definimos que o fabricante ou importador de automóveis para comercialização no país credenciará as oficinas que considerar aptas a realizarem os reparos nos automóveis, podendo cobrar pelo credenciamento, treinamento bem como pela disponibilização da literatura e indicação dos equipamentos de diagnósticos.

Tais critérios de credenciamento serão transparentes e acessíveis a todos os interessados, devendo ser publicados pelo fabricantes e importadores de automóveis que comercializem no país em seu sítio na internet em língua portuguesa.

Colocamos a segurança veicular como um dos critérios obrigatórios para o credenciamento nos casos de reparos que estejam associados à segurança dos veículos.



É muito usual oficinas de reparo com escopo limitado: parte elétrica, pneus, motores, etc... Assim, definimos que os fabricantes e importadores de automóveis poderão restringir o escopo do credenciamento para as oficinas conforme o tipo de reparo a ser realizado.

Estabelecemos que o fabricante ou importador do automóvel não poderá ser responsabilizado por eventuais problemas decorrentes de reparos inadequados realizados em oficinas que não tenham sido credenciadas.

Para aumentar a capacidade de o consumidor avaliar os custos de manutenção de seu automóvel, na hora da compra do veículo novo, introduzimos a obrigação do revendedor do automóvel novo a apresentar, em folhas separadas do contrato principal de compra e venda, antes do primeiro pagamento realizado pelo comprador: I - o custo, a valores correntes do dia da venda, de cada uma das cinco primeiras revisões, destacando os preços das peças; II – todos os procedimentos de reparo do automóvel que não poderão ser realizados fora da rede autorizada sob pena de perda da garantia. O comprador deverá assinar estas folhas separadas, declarando que teve acesso àquelas informações. Esta sensibilização do consumidor para o momento da compra reduz os problemas associados com o “lock-in” do consumidor com a rede de reparos autorizada pelo produtor e eventuais preços elevados cobrados por esta.

Enfim, contamos com os nobres pares para aprovar esta importante proposição que moderniza as relações de consumo no mercado de automóveis e de reparo de automóveis.

Sala das Sessões, em de de 2024.

Deputado WALDENOR PEREIRA



FIM DO DOCUMENTO