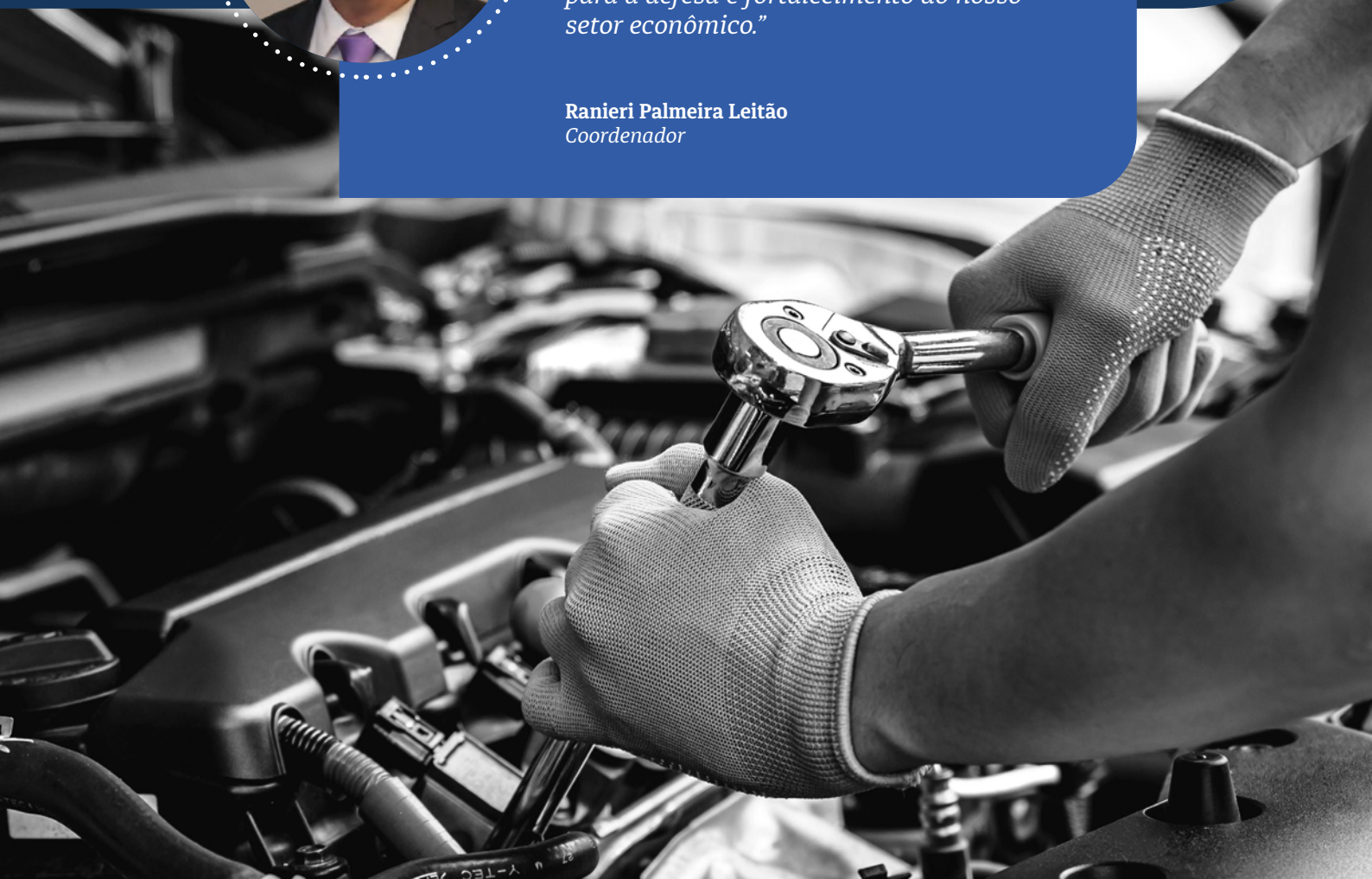
Câmara Brasileira do Comércio de Peças e Acessórios para Veículos (CBCPave)

"A CBCPave é a representação ativa do aftermarket automotivo no Brasil, transformando-se em uma esperança palpável na busca por soluções cruciais para a defesa e fortalecimento do nosso setor econômico."

Ranieri Palmeira Leitão
Coordenador



Ranieri Palmeira Leitão

Coordenador

Data de criação da Câmara

26/12/2012

Quantidade total de integrantes:

Titulares: 24
Suplentes: 16

Reuniões em 2023

25/07 – CNC-DF
23/11 – CNC-DF

Integrantes

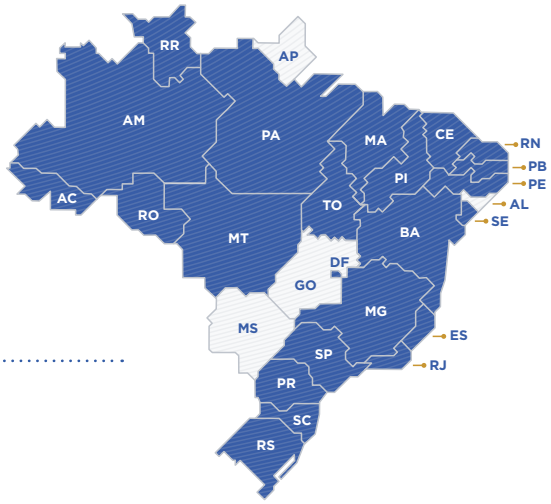
Titulares

- Adelmo de Souza L. de Matos
- Aurélio Cardoso da Fonseca
- Bento Ferrari
- Carlos Augusto Santos Filho
- Erivelton Moura
- Francisco Jorge Neto
- Genésio Teles de Carvalho
- Gisele Mari Junqueira Santos Zanon
- Gustavo de Carvalho Pereira
- Itamar Manso Maciel Júnior
- Ivan Ferreira Sampaio
- João Borges Lira
- José Carlos de Santana
- Joseane Muniz Brandão
- Márcio Olívio Fernandes da Costa
- Marco Antonio Vieira Machado
- Paulo Cesar Bonacorce Carmona
- Raimundo Valeriano Santana
- Rodrigo Francisco Araújo Carneiro
- Rodrigo Otávio Carvalho Moreira
- Sérgio Lúcio S. de Andrade
- Valdemir Alves do Nascimento
- Vicente de Paulo Ribeiro

Suplentes

- Alberes Haniery Patrício Lopes
- Alessandro Cadarso
- Bruno Souza Aguiar
- César Garcia
- Darci de Brito Veloso
- Eduardo Ramos Costa
- Eric Perin da Cruz
- Evandro Maldonado
- Eurípedes Barsanulfo Angelo
- Frutos Gonzales Dias Neto
- Gerson Nunes Lopes
- Heber Carlos de Carvalho
- Maria Yolanda Alves Herbster Neta
- Osmar Santana Lima
- Rodrigo Natal Rocha
- Schiavo Durval Fernandes Álvares

Estados integrantes do Sistema Comércio na CBCPAVE



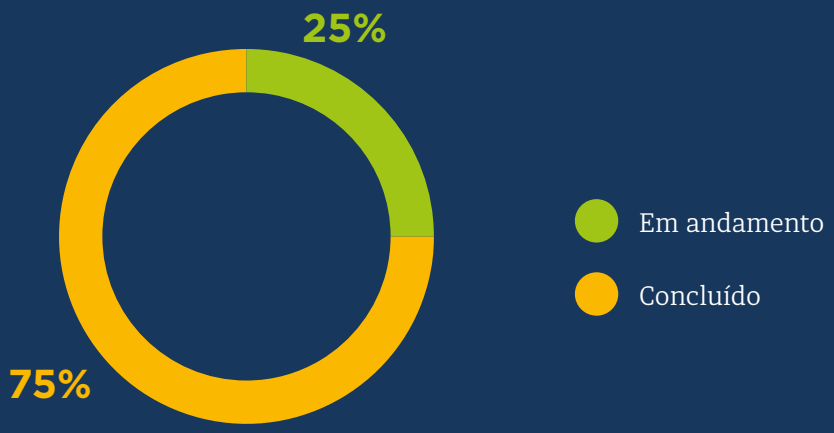
Objetivos identificados

- Inspeção técnica veicular;
- Right to Repair;
- Certificação NBR 16999/2021 (certificação de vendedor de autopeças);
- Combate a pirataria e falsificação de autopeças;
- Venda direta de pneus ao consumidor; e
- Acompanhamento das matérias legislativa do setor automotivo.

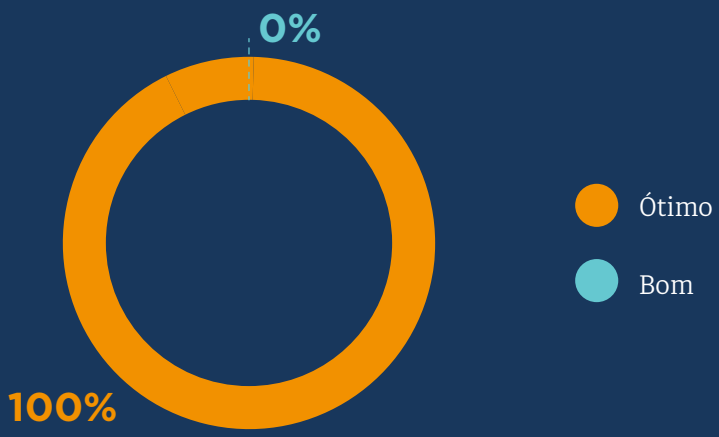
Temas abordados nas reuniões

- Inspeção Técnica Veicular (ITV): qual o entendimento do novo governo em relação à Inspeção Técnica Veicular;
- Right to Repair - Direito de Reparar;
- Certificação do vendedor de autopeças;
- PL n° 338/2015 - disciplina a oferta de peças e componentes de veículo automotor de via terrestre ao consumidor;
- PL n° 4.821/2016 (PLS n° 125/2010) - altera o fabricante e o importador de automóvel ou motocicleta a disponibilizar, em meio digital, relação contendo denominação e código de referência das peças que compõem o veículo;
- PL n° 5.301/2016 - alterar os dispositivos legais da Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997, que tratam da vistoria de identificação veicular, da inspeção de segurança veicular, da inspeção veicular ambiental e da inspeção técnica veicular;
- PL n° 1.939/2020 - reduz a zero as alíquotas de tributos federais incidentes sobre autopeças e pneumáticos nacionais e dá outras providências;
- PL n° 4.170/2020 - estabelece a isenção do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) para componentes, chassis, carroçarias, acessórios, partes e peças importados ou adquiridos no mercado interno para reparo ou manutenção de veículo utilizado no transporte escolar ou no transporte rodoviário coletivo de passageiros, bem como reduz a zero as alíquotas da contribuição para os Programas de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público (PIS/Pasep) e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (Cofins) sobre essas operações;
- PL n° 4.215/2020 - estabelece a isenção do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) para componentes, chassis, carroçarias, acessórios, partes e peças importados ou adquiridos no mercado interno para reparo ou manutenção de veículo utilizado no transporte turístico, bem como reduz a zero as alíquotas da contribuição para os Programas de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público (PIS/Pasep) e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (Cofins) sobre essas operações;
- PL n° 5.258/2020 - altera o Código Penal, para aumentar a pena de quem vender peça automotiva falsificada;
- O futuro da mobilidade;
- Segurança veicular e redução de acidentes; e
- PL n° 2.470/2022 - dispõe sobre os incentivos fiscais às empresas reformadoras de pneumáticos, altera a Lei nº 10.865/2004 e dá outras providências.

Gestão das proposições da Câmara



Avaliação geral das reuniões



CBCPave reforça unidade do movimento Direito de Reparar no setor automotivo

O Right to Repair (Direito de Reparar), movimento que propõe garantir o direito do consumidor de escolher em que local realizará o conserto e a manutenção dos seus automóveis e demais meios de locomoção, foi destaque na reunião da Câmara Brasileira do Comércio de Peças e Acessórios para Veículos (CBCPave, realizada na Confederação Nacional do Comércio de Bens, Serviços e Turismo (CNC) em Brasília, no dia 25 de julho.

O coordenador das Câmaras Brasileiras do Comércio e Serviços, Luiz Carlos Bohn, abriu a reunião destacando que "o grupo realiza um trabalho permanente que prioriza pautas importantes para a tomada de decisão do empresário e dos consumidores".

Capitaneado por empreendedores do segmento automotivo, com adesão de lojas e oficinas independentes, o Right to Repair se coloca como um contraponto às montadoras fabricantes de automóveis que restringem o acesso ao reparo independente, com a justificativa de que a prática violaria o direito à propriedade dos dados.

Para o coordenador da CBCPave, Ranieri Leitão, o pleno funcionamento do segmento passa fundamentalmente pelo fim desse tipo de restrição. "Automóveis recém-fabricados e comuns no Brasil já não permitem que o mecânico independente acesse o sistema de reparo, obrigando o consumidor a guinchar o carro para a concessionária da montadora, sem direito de escolha. É uma preocupação de apelo popular que merece a atenção urgente dos parlamentares", explicou.

O presidente da Associação Nacional dos Distribuidores de Autopeças (Andap), Rodrigo Carneiro, frisou que reduzir o acesso ao reparo independente afronta a legislação brasileira e o incentivo à livre concorrência. "A defesa do direito do consumidor de escolher onde reparar o bem deve ser preservada, um bem que é de sua propriedade. Estamos passando, de forma nítida, por um processo de obsolescência programada", afirmou.

Segundo Carneiro, o mercado de manutenção independente de veículos no Brasil é o quarto maior do mundo e representa um forte vetor econômico. Ainda assim, o quadro é cada vez mais danoso para o segmento. "O Right to Repair tem se expandido pelo mundo há mais de dez anos, provocando resultados positivos em países europeus, nos Estados Unidos, no México, na África do Sul e muitos outros. No Brasil, ainda é uma questão grave a ser resolvida. O avanço tecnológico agrava o problema e afeta uma cadeia vasta que atende a cerca de 50 milhões de veículos no País", alertou o presidente da Andap.

Carneiro destacou também que as restrições impostas pelas montadoras "causam aumento imediato do custo para o consumidor, que gasta nas concessionárias um valor muito elevado, em comparação ao reparo independente, em serviços básicos como revisão ou troca de óleo".

Na Câmara dos Deputados, o tema tem sido tratado por meio do Projeto de Lei nº 6.151/2019, que dispõe sobre a obrigatoriedade dos fornecedores de produtos elétricos e eletrônicos de disponibilizar manuais e peças de reposição aos consumidores. O projeto, no entanto, não tem previsão para ser apreciado.

Certificação do vendedor de autopeças

Com o objetivo de qualificar profissionais que atuam como vendedores em comércio varejista de autopeças, o Instituto da Qualidade Automotiva (IQA) lançou, em abril de 2023, a certificação para vendedores de peças e acessórios de veículos. O gerente de Serviços Automotivos do IQA, Sérgio Fabiano, esteve na CBCPave para falar sobre o assunto e comentou que a

CNC

Para o coordenador da câmara, Ranieri Leitão, o pleno funcionamento do segmento passa pelo fim das restrições

iniciativa foi desenvolvida com diversas entidades do segmento, incluindo o Sincopeças.

"A certificação, que é voluntária, representa um diferencial para o currículo e é uma vantagem competitiva para os negócios, uma vez que um profissional qualificado pode oferecer melhor atendimento, estabelecer credibilidade junto aos clientes e aumentar as vendas", disse Fabiano.

Segundo o gerente do IQA, é importante que o profissional domine o funcionamento do automóvel e suas especificidades, como motor, sistemas de injeção e de freio, suspensão e direção, dentre outros. "Todos os aspectos do automóvel são avaliados dentro da certificação, que tem como diretriz normas da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT)", afirmou.

Para o coordenador Ranieri, a certificação é o pontapé inicial para o aumento do padrão de qualidade das empresas que atuam no setor e deve ser incentivada. "Vamos debater formas de ajudar os empresários a buscar esse certificado para suas equipes, estimulando um alto padrão de atendimento ao cliente no nosso segmento", confirmou.

CBCPave debate futuro da mobilidade e tendências do setor

Foto: Paulo Negreiros

Heitor Chaves, do Grupo Mahle

Tendências e perspectivas para a área da mobilidade estiveram no centro do debate da reunião da Câmara Brasileira do Comércio de Peças e Acessórios para Veículos (CBCPave), realizada no dia 23 de novembro, na sede da Confederação Nacional do Comércio de Bens, Serviços e Turismo (CNC) em Brasília.

Convidado a falar sobre o assunto, o engenheiro mecânico Heitor Chaves, do Grupo Mahle, participou da reunião de forma remota e afirmou o compromisso da empresa com a missão de aumentar a eficiência e a vida útil do motor e reduzir as emissões de gases poluentes. "O mercado automotivo caminha para uma economia não fóssil, com redução da emissão de carbono e uma crescente utilização de biocombustíveis e energia limpa. É importante reconhecer que cada região do mundo tem suas particularidades. No Brasil, por exemplo, temos alta disponibilidade de biocombustíveis, e isso indica que, em médio prazo, utilizaremos essa alternativa", ressaltou.

De acordo com o engenheiro, a opção pela popularização do carro elétrico nem sempre é o caminho mais adequado, já que o ciclo completo de produção desse tipo de automóvel gera a emissão elevada de gás carbônico (CO_2). "Quando comparamos o ciclo de vida completo de um veículo elétrico, desde a sua produção até a reciclagem, é constatado que se emitem 20 toneladas ou mais de CO_2. Já num veículo que utilize biocombustível, recurso que o Brasil tem em abundância, a emissão é menor, considerando o ciclo total", analisou o especialista.

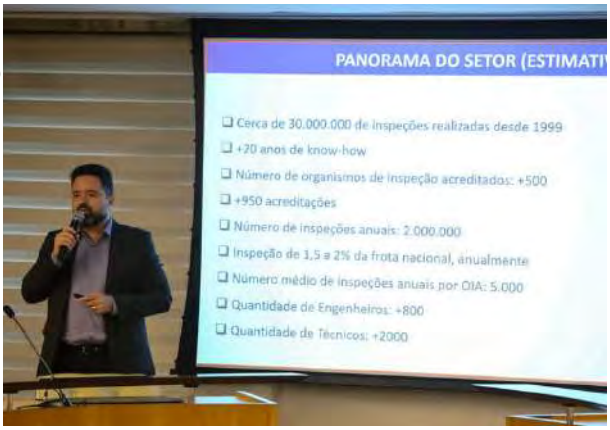
Heitor afirmou também que, em 2022, no Brasil, o etanol representou apenas 30% do combustível utilizado por veículos de passeio e que, embora o índice tenha tendência de crescimento, é necessário um esforço mais amplo para acelerar esse processo. "O consumo de etanol no mercado automotivo traz um ciclo muito mais eficaz para o setor. A título de comparação, o setor de pastagem utiliza 195 milhões de hectares no Brasil. Com 4% dessa área destinada à produção de etanol, seria possível abastecer a totalidade da frota de veículos leves no País", concluiu.

Inspeção Técnica Veicular (ITV)

Em sua participação, o diretor executivo da Federação Nacional da Inspeção Veicular (Fenive), Daniel Bassoli, falou sobre a importância da Inspeção Técnica Veicular (ITV) na redução de sinistros de trânsito. E destacou que o Brasil figura em terceiro lugar no ranking mundial de sinistros fatais envolvendo veículos.

"Infelizmente, o brasileiro tem uma forte cultura na utilização de automóveis, mas não há o costume da manutenção. Ainda temos um nú-

Foto: Paulo Negreiros



Daniel Bassoli, diretor executivo da Fenive

mero extremamente reduzido de veículos inspecionados anualmente, com apenas 1,5% da frota nacional dentro deste índice", explicou o diretor executivo.

Bassoli observou também o impacto social e financeiro do alto índice de sinistros, destacando que o Estado tem um custo de cerca de R$ 130 bilhões por ano com sinistros, segundo o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea). "Mais de 15% desses ocorridos trágicos devem-se a falhas mecânicas, gerando um prejuízo irreparável para milhares de famílias, olhando pelo lado social, e um impacto financeiramente alto no Estado", elucidou.

Segundo o especialista, medidas como a obrigatoriedade do uso de cinto de segurança e a instituição da Lei Seca foram impopulares, mas muito eficazes na redução de sinistros. Bassoli reforçou, no entanto, que "sem a cultura da manutenção preventiva, não há regulamentação ou norma que resolva o problema".

Vale lembrar que a ITV está prevista no Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e foi regulamentada pela Resolução Contran nº 716, de 30 de julho de 2017, mas encontra-se suspensa pela Deliberação Contran nº 170, de 6 de abril de 2018, cujo objetivo é verificar os equipamentos do veículo estabelecidos na série de Normas ABNT 14.040, a fim de garantir que seu funcionamento esteja ocorrendo de maneira correta e segura.

Foto: Paulo Negreiros

Ranieri Leitão, coordenador da CBCPave

O coordenador da CBCPave, Ranieri Leitão, destacou que tem colocado reiteradamente o assunto em discussão em todas as reuniões para que os membros da câmara continuem acompanhando e trabalhando pela efetiva regulamentação. "A ITV é uma pauta de cunho social que interessa ao setor e à sociedade civil, e vamos insistir no tema. É um legado que a nossa câmara pode construir para o futuro", enfatizou o coordenador.