

serviços e garante a manutenção de mais de 80% da frota circulante. Podemos imaginar as condições de tráfego da frota nacional sem a atuação dos independentes. Hoje, atualmente, 40% das indústrias existentes foram fundadas antes de 1970, portanto, possuem mais de quarenta anos. Aproximadamente, a partir do ano 2000, Fiat, Ford e Volkswagen, ou seja, 60% aproximadamente da participação no mercado de vendas de veículos passaram a registrar e proteger o design, não somente de seus carros, mas também de suas peças, de suas partes componentes, esses registros de design, um tipo específico de patente, chamado desenho industrial, passaram a ser invocados contra as tradicionais empresas do mercado independente. Em 2002, a Ford promoveu busca e apreensão de calotas em um importante varejo em São Paulo, chamado Coga e Coga, existente até hoje e fundado em 1968, simultaneamente em fábricas de calotas. O resultado foi que se parou a comercialização e fabricação desses produtos. Em 2006, a Volkswagen promoveu busca e apreensão de faróis na mercado Car, outro importante varejo da Capital Paulista, fundado em 1971, paralisou-se a comercialização desses produtos. Em 2007, a Fiat notificou a Centauro Indústria de latarias, fundada em 1970, a Orgus, Indústria de Faróis, fundada em 1979, a Cofran, Indústria de retrovisores e lanternas, fundada em 1970, a Dts, indústria de pára-choques, fundada em 1970, entre outras indústrias e varejos, em Brasília, Rio de Janeiro e Belo Horizonte, foi quando surgiu a Anfap, associação que eu represento, que eu presido, para poder organizar uma defesa e garantir os direitos dos fabricantes independentes de produzir e comercializar. Em 2008, a Ford promoveu busca e apreensão na Centauro, Dts, Universal, empresa fundada em 1977, entre outras, e Centerpartes fundada em 1989. Atualmente, a discussão está no âmbito judicial. Em 2009, a Volkswagen acionou também criminalmente a Centauro e a Centerpartes reivindicando uso exclusivo do seu design. Todas as ações acusavam os independentes de pirataria, Fiat, Ford e Volkswagen alegavam que os independentes se utilizavam de seus registros de peças de reposição, sem sua autorização. Depois de décadas, coexistindo, o seguimento de autopeças visuais e independentes foi dormir legalizado e acordou pirata, criminoso. Afinal, as montadoras têm esse direito? Para responder essa questão, eu preciso abrir um parênteses rápido sobre os fundamentos e para que serve a proteção de propriedade industrial. A proteção de propriedade industrial visa proporcionar o desenvolvimento socioeconômico do Brasil, para se proteger os resultados dos esforços das empresas em pesquisa e desenvolvimento, dá o direito ao inventor de explorar com exclusividade o produto de sua pesquisa, por um certo período de tempo, dessa forma, incentiva seus competidores a desenvolverem outras pesquisas, a fim de oferecer produtos alternativos para

mesma finalidade. A exclusividade temporária sobre a exploração de produtos não limita a concorrência no mercado, e cumpre a finalidade de proporcionar o desenvolvimento social e econômico, pois gera benefício ao consumidor proporcionando a eles diferentes opções alternativas de produtos. Um exemplo disso, que costume usar, são os medicamentos para disfunção erétil, a Faizer lançou o viagra, e a Faizer tendo proteção sobre o princípio ativo do viagra, outras empresas não puderam copiar, mas tal proteção não resultou no monopólio sobre os medicamentos de disfunção erétil pela Faizer, o que aconteceu? Incentivou a Lile e a Bayer a fazerem pesquisas e desenvolvimento, e a oferecer ao consumidor produtos alternativos, tais como Cialis e o Levita. Então, notem que a proteção de propriedade industrial não gera monopólio para o mercado, e sim somente monopólio para produtos. Em se tratando de desenho industrial, que é o nosso caso, é razoável proteger o design de óculos, de bolsas, de cadeiras ou de sapatos, impedir a cópias nesses mercados não confere a ninguém um monopólio no mercado de óculos, bolsas, cadeiras ou sapatos, designs alternativos são possíveis, garantindo a concorrência dos mesmos. Também no mercado de óculos, a proteção de relógios, a proteção do mercado de relógios não confere nenhum tipo de monopólio a nenhuma indústria que fabrica relógio, pois novamente desenhos alternativos são possíveis. Da mesma forma, no mercado de carros, a proteção é igualmente importante, pois o design é um forte atributo de compra. Todavia, preserva a concorrência, não conferindo monopólio de automóveis a nenhuma montadora. A função social da propriedade até aqui se encontra perfeitamente preservada, que é gerar opções para o consumidor. Entretanto, no mercado de peças de reposição, a proteção das pecas soltas gera uma perversa disfunção da propriedade industrial, quando o dono do carro precisar substituir alguma peça externa, desenhos alternativos não são mais possíveis, um pára-lama de Uno, um farol de Fiesta ou uma lanterna do Gol, precisam ter o exato desenho do original para que a peça sirva, se encaixe, se harmonize com a obra, ninguém poderá substituir um componente de seu carro por de outro modelo, mesmo que lhe pareça mais atraente, moderno e arrojado, nem um proprietário de um Pálio antigo que necessite de um novo pára-lama, por exemplo, adquirirá a peça de um novo Gol, somente porque o seu design lhe agrada mais, para um visual novo, deve se adquirir um carro novo. O dono gosta do carro, do conjunto da obra, e não das peças isoladamente. No caso do automóvel, somente é possível a substituição de um componente visual por outro idêntico. Portanto, a Fiat, a Ford e a Volkswagen têm o direito de proteger o automóvel e o consumidor encontra-se beneficiado por isso. O consumidor tem várias opções de escolhas.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB - O Sr. pode se encaminhando para o encerrado, mas pode concluir.

O SR. RENATO AIRES FONSECA – Certo, obrigado. Então, a Fiat, a Ford e a Volkswagen querem o retorno de investimento do design, mas por que o consumidor tem que pagar várias vezes esse retorno? Quando ele compra o carro, escolhe o carro, ele já deve pagar um prêmio para a montadora sobre o design, por que tem que pagar várias vezes ao longo de vinte anos da vida útil de um veículo, toda vez que for comprar uma peça? Estimamos que a participação de peças originais já detenham 70% de participação do mercado, uma considerável vantagem para as montadoras.

Como funciona a questão na Europa e nos Estados Unidos? A Fiat, por exemplo, não pode fazer uso e a extensão dos seus direitos sobre o design de seus carros, sobre as peças de reposição, na própria Itália. A Volkswagen não pode fazer uso dos direitos de peça de reposição na própria Alemanha, e é isso meus Srs. que eles estão tentando fazer por aqui.

Conclusão: se os independentes forem proibidos de continuar existindo, a sociedade arcará com as seguintes consequências: a estagnação imediata e eliminação a longo prazo das fábricas e de todo o mercado; desemprego em toda a cadeia independente; aumento do custo de reparação a níveis extremos; o agravamento da falta de peças, aumentando os transtornos com a demora da reparação; aumento do roubo e furto de veículos, e consequentemente aumento da violência; aumento dos custos de seguro; controle da vida útil do veículo por parte da Fiat, da Ford e da Volkswagen; escravização do consumidor; aumento dos custos dos fretes e perda de poupança das famílias.

Se não for o primeiro o automóvel é para muitas famílias no Brasil, o segundo maior bem, se eles não conseguirem serem reparados por conta de um aumento dos preços das peças originais ou de um não atendimento devido de peças de reposição, a qualidade de vida dessas famílias será prejudicada, porque parte dos recursos que então eram utilizados para educação, para saúde, para o lazer, serão desviados para manutenção desse carro.

Ao se reparar uma casa, há que se comprar novas janelas do arquiteto que as projetou? Existe a obrigação de fazer o conserto da roupa na mesma empresa que comprou? Fiat, Ford e Volkswagen perseguem atrevida e inocentemente sob o manto de se garantir o respeito a seus

direitos aumentarem ainda mais seus gigantescos lucros com o monopólio sobre as peças de reposição, o que está em que estão aqui meus Srs. é se a sociedade quer conceder o monopólio para fabricantes de veículos ou manter a liberdade de reparação e o direito de escolha dos consumidores.

Quero encerrar, agradecendo e convidando os Srs. para visitarem fábricas de autopeças independentes, nós estamos aberto e eu igualmente estou aberto a perguntas, obrigado.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB - Agradeço a testemunha. Indago os eminentes nobres Deputados que compõe esta CPI, se desejam formular alguma pergunta a testemunha? Deputado Alcides Amazonas?

O SR. ALCIDES AMAZONAS - PCdoB – Sr. Presidente, gostaria de indagar o Sr. Renato, ele faz um diagnóstico, gostaria que ele em rápidas palavras nos colocasse na opinião dele, qual é a solução? Ele levantou um conjunto de problemas e como enfrentar isso, e quais são as medidas que já foram tomadas além dessa CPI que certamente apontará soluções para os problemas que tem no setor. Mas eu indago a você o seguinte: qual é a solução que você vê para resolver esse problema?

O SR. RENATO AIRES FONSECA – As medidas adotadas foram uma representação do Ministério Público Federal e uma representação no CADE. O CADE, há questão de um ano aproximadamente pouco mais, abriu processo administrativo para investigar as montadoras, o Conselho votou unanimemente em favor da abertura do processo administrativo e reconheceu que há fortes indícios de abuso de direito. Na Europa e nos Estados Unidos, a questão foi solucionada como uma limitação do exercício de direitos dos registros de desenho industrial, ou seja, na Europa as partes componentes de um produto complexo; e a questão transcende o carro, propriamente dito, serve para outros objetos, as partes componentes de produtos complexos não são objeto de proteção de registro de desenho industrial. E nos Estados Unidos consideraram que o design, quando utilizado essencialmente para funções técnicas, ou seja, aquele desenho tem uma finalidade que é encaixar, a finalidade do desenho, no caso da peça de reposição, não é agradar o gosto, e sim encaixar, ser intercambiável. Então, a solução nesses dois países, Estados Unidos e Europa, foi limitar os direitos de desenho industrial.