



# Memorial

**Considerações sobre o mercado independente de autopeças brasileiro e as conseqüências de um possível monopólio sobre peças de reposição**

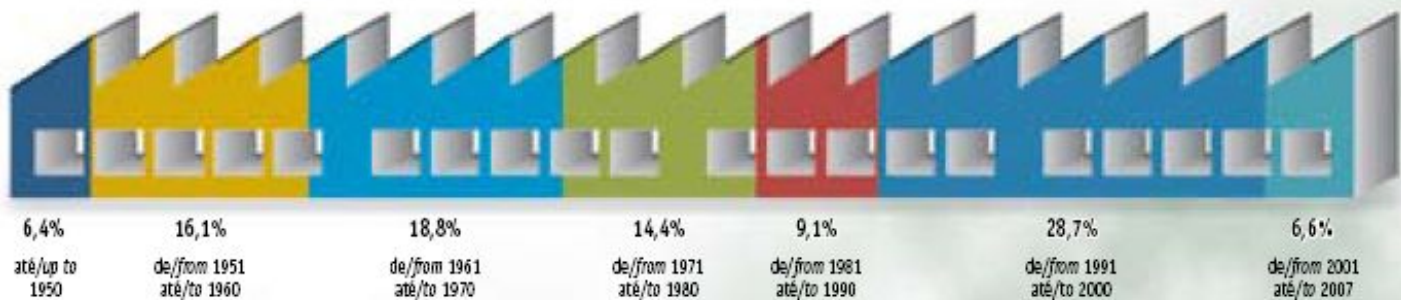


## **PARQUE INDUSTRIAL NACIONAL – INÍCIO**

A indústria automobilística brasileira começou anonimamente nas pequenas oficinas, garagens e galpões de fundo de quintal. Às vésperas da 2ª Grande Guerra nossa indústria de auto peças não passava de algumas pequenas fábricas de pneus, mangueiras, molas planas, baterias e carrocerias rudimentares de caminhões. Quando começou a guerra, o Brasil possuía entre carros, caminhões e utilitários de toda espécie, cerca de 200 mil veículos. Duzentos mil veículos de todas as marcas e de todos os países do mundo, pois naquela época a importação era franca. Veículos que de uma hora para outra ficaram sem peças de reposição por dois motivos: primeiro por causa da interrupção do mercado europeu e segundo pelo parque industrial norte-americano estar todo voltado para o esforço e a prioridade da guerra. De 1939 a 1945 pequenas oficinas que iam se transformando em fábricas começaram a fazer coisas verdadeiramente incríveis, sem ferramentas nem máquinas apropriadas e sem matéria-prima adequada. Essas “indústrias” realizaram verdadeiros milagres para manter em tráfego a frota rodoviária brasileira. No fim da guerra em 1945 e com todas as deficiências do apuro técnico, o Brasil possuía um modesto parque industrial de auto-peças. Daí por diante começa lentamente a volta da importação e umas poucas máquinas e matrizes vêm melhorar o nosso incipiente parque industrial. Mas quando a importação normalizou em 1951, os responsáveis pelo destino do país ficaram alarmados com um novo perigo: a queima de divisas na fome de veículos que o país atravessava. Para se ter idéia da gravidade do problema, basta dizer que somente em dois anos, de 1951 a 1952, o Brasil importou em números redondos 200 mil veículos que, aproximadamente, consumiram 540,9 milhões de dólares. Exatamente a mesma quantidade de veículos que existiam antes da guerra. Foi aí que se pensou, em termos de planejamento, em montar um parque industrial automobilístico brasileiro.

Portanto o mercado independente de autopeças existe desde que os primeiros automóveis, na época importados, começaram a entrar no país há quase um século. Hoje em dia, milhares de indústrias, distribuidores, lojas e oficinas de reparação, dos mais diversos tamanhos e idades, sobrevivem desse mercado, denominado aftermarket (pós-venda). Esse setor tem fundamental importância para o desenvolvimento econômico e social do Brasil. As empresas ligadas a ele investem fortemente em tecnologia, qualidade e bens de produção, contribuindo para a geração de emprego e renda, recolhendo impostos e trazendo divisas ao país através de exportações. É a cadeia “independente”, desenvolvida ao longo de décadas, com sua rede altamente capilarizada, proporcionando rapidez e eficiência na disponibilização de peças de reposição e execução de serviços de reparação nos mais distantes rincões desse país, que viabilizam mais de 80% das reparações de veículos de todas as idades a custos altamente competitivos em comparação com a rede oficial das montadoras – as concessionárias. Sem ela a manutenção da frota nacional estaria seriamente comprometida.

## DISTRIBUIÇÃO DAS EMPRESAS SEGUNDO O PERÍODO DE FUNDAÇÃO



Gráfico/Chart 7

## IMPORTÂNCIA DO SETOR

Os dados econômicos disponíveis a fim de dimensionar precisamente o aftermarket brasileiro são inconsistentes se compararmos diferentes fontes. Entretanto ao analisá-los, conseguimos ter uma idéia do que esse setor representa.

Os números que provavelmente refletem melhor a realidade são:

Faturamento anual do setor – R\$ 46 bilhões (2006).	
- mais de 2% do PIB	
Empregos diretos – 1.429.000	
Indústrias – 660	
Distribuidores – 240	
Varejistas – 30.000	
Oficinas de reparação – 120.000	
% transporte rodoviário de passageiros – 96%	
% transporte de cargas – 60%	
% mercado atendido pela reposição independente – 80%	
idade média da frota – 9 anos e 2 meses	
Frota circulante brasileira	– carros..... 20.721.655
	– comerciais leves..... 3.557.436
	– caminhões..... 1.239.999
	– ônibus..... 287.713
	– motocicletas..... 7.329.257
	<b>– total..... 33.136.070</b>

fonte: ANDAP/Sindipeças



Segundo a ANDAP – Associação Nacional dos Distribuidores de Auto Peças - o aftermarket brasileiro gera 1,5 milhão de empregos diretos, é composto por 660 indústrias, 240 distribuidores, 30 mil varejistas e mais de 120 mil oficinas de reparação.

São fabricados mais de 200 mil itens para 400 modelos de veículos de todos os tipos, sejam ônibus, caminhões, automóveis ou motocicletas, antigos ou novos.

A frota em circulação é estimada em 33 milhões de veículos.

## **DADOS IBGE**

### **COMÉRCIO DE PEÇAS PARA VEÍCULOS**

PESQUISA ANUAL DE COMÉRCIO – 2006

Total de empresas – 101.804

Receita Operacional Líquida – R\$ 34,3 bilhões

Pessoal ocupado – 437.174

### **FABRICAÇÃO DE PEÇAS E ACESSÓRIOS PARA VEÍCULOS AUTOMOTORES**

PESQUISA INDUSTRIAL – 2006 – EMPRESA

Código CNAE 10 – 34.4

Total de empresas – 1.825

Receita Total – R\$ 48,5 bilhões

Pessoal Ocupado – 222.672

## **DESCRIÇÃO DO MERCADO**

O debate relativo aos direitos de desenho industrial nas peças de reposição se refere apenas a uma parcela do mercado total de componentes para automóveis. As peças novas (as usadas na linha de montagem) não são abrangidas e muitas das peças de reposição não preenchem os requisitos envolvidos para a proteção ou não são utilizadas como peças de substituição para restituir a aparência original do veículo original.

Os principais tipos de peças em causa são painéis de carroceria (latarias), vidros, iluminação (faróis e lanternas), espelhos retrovisores, maçanetas e para-choques, todos eles de substituição compulsória para a funcionalidade e legalidade de circulação. Especula-se que esse segmento componha 25% do *aftermarket*.

Estas peças podem ser fornecidas pelas montadoras, pelos fornecedores de peças para as montadoras e por indústrias independentes. Estas distinções não são rígidas dado que os fornecedores das montadoras podem, por vezes, atuar quer como contratados das montadoras, quer em separado, como fornecedores independentes.

**Av. Armando Bei, 1358 – CEP: 07175-000 – Bonsucesso – Guarulhos/SP**  
**Tel.: (11) 6438-2213 Fax (11) 2147-2400 (Sede Provisória)**  
**e-mail: anfape2007@hotmail.com**



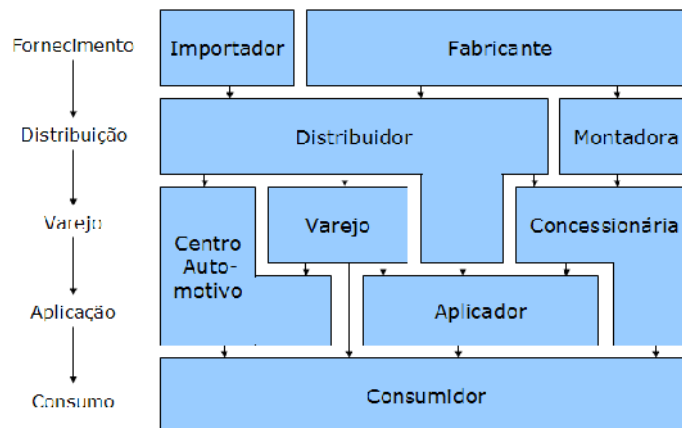
É importante ressaltar que as montadoras apenas fabricam cerca de 25% dos componentes utilizados em sua linha de montagem e a tendência é de aumentar cada vez mais a terceirização de componentes. Entretanto, elas possuem uma considerável participação no aftermarket. Falta de estudos mais aprofundados não nos permite afirmar exatamente o tamanho da fatia conquistada pelas montadoras, mas podemos afirmar com uma grande probabilidade que as pouco mais de uma dúzia que atuam no Brasil através de seus concessionários detêm em média 60% do mercado de reposição de peças, enquanto que o restante estão distribuídos entre dezenas de milhares de distribuidores e varejistas. Uma divisão de mercado que concede relevante poder econômico às montadoras.

Os fabricantes independentes utilizam-se basicamente da rede independente de distribuição, sendo esta cadeia composta por distribuidores independentes, lojas de varejos independentes, que vendem finalmente às oficinas de reparação independentes ou diretamente ao consumidor final. Os independentes identificam e embalam suas peças de reposição com suas próprias marcas.

Os fabricantes de peças originais vendem (1) para as montadoras com a finalidade de abastecerem suas linhas de montagens, (2) para o departamento de peças de reposição das montadoras (PA – Peças e Acessórios) que venderão para sua rede de concessionários e finalmente (3) para os mesmos distribuidores independentes que compram dos produtores independentes.

No caso das peças originais destinadas ao mercado de reposição, quando distribuídas pelas montadoras à sua rede de concessionários, seguem embaladas e identificadas como sendo da marca da montadora. Por exemplo, um farol produzido pela Valeo porém na caixa da Volkswagen. Se distribuídas pelo canal independente, seguem embaladas e identificadas como sendo da Valeo.

### ESTRUTURA DA CADEIA AFTERMARKET





## **LIMITAÇÃO DOS DIREITOS DE DESENHO INDUSTRIAL**

O principal objetivo da ANFAPE é estritamente limitado: consiste em resguardar a concorrência nos mercados de reparação de veículos e fornecimento de peças para automóveis, impedindo que a proteção de desenho industrial sobre as peças que compõe um veículo novo seja estendida às peças de reposição, isto é, as conhecidas como peças de reposição de “forma-fixa”. O que defendemos é que os direitos de desenho industrial que existem numa categoria específica de componentes não abrangem as correspondentes peças de reposição. Um parecer da PROCADE favorável a ANFAPE, recomendando a abertura do Processo Administrativo e, eventualmente uma decisão final do CADE de mesmo teor, estipularia uma *limitação do exercício* dos direitos de desenho industrial, sem interferir com o regime do registro como tal – uma abordagem que é cada vez mais conhecida e experimentada na legislação sobre a propriedade intelectual. Ao decidir favoravelmente aos independentes, a autoridade não estará desprotegendo os produtores de desenhos industriais, mas sim limitando o exercício de seus direitos. Nosso pleito *mantém* o incentivo ao investimento em novos desenhos, uma vez que não afeta a proteção de peças novas incorporadas na fase de fabricação de um produto complexo.

## **FALTA DE LEGITIMIDADE**

À luz da Lei de Propriedade Industrial, a aparência de um produto pode ser protegida contra a utilização por terceiros, desde que o desenho seja novo e original. A proteção de desenhos concede a exclusividade relativamente a um desenho novo e original que determine a aparência de um produto individual (um vaso), um produto complexo (um automóvel) ou um componente (um capô). O mercado primário dos componentes refere-se à sua incorporação na fase inicial de fabricação e produção de um produto complexo.

Depois de vendido a um consumidor, este produto complexo pode sofrer, durante a utilização, acidentes, avarias ou danos e as suas peças poderão ter de ser substituídas ou reparadas. Este constitui o mercado secundário ou o *aftermarket* de peças de reposição. A mesma peça pode entrar no mercado como componente inicial (peça nova), no mercado primário, ou como peça de reposição, no mercado secundário. Todavia a presente proposta trata apenas do mercado secundário (pós-venda). Cabe ressaltar que nem todas as peças de reposição serão afetadas por ela. As peças de reposição em causa são definidas como *componentes utilizados para reparar um produto complexo de modo a restituir-lhe a aparência original*. Um produto complexo é um produto constituído por diferentes componentes ou peças que podem ser substituídos ou reparados com peças de reposição em caso de deteriorização. Relativamente a determinadas peças de reposição não é imperativo utilizar o desenho original para restituir ao produto a aparência original, nomeadamente por ter uma forma ou uma função normalizadas. Já quanto a outras peças sobressalentes, o



desenho é essencial para devolver ao produto a sua função ou aparência original. Por outras palavras, neste caso, a peça ou o componente do produto complexo só podem ser substituídos por uma peça de reposição *idêntica* a peça original. Estas são designadas peças de reposição *must mach* (de correspondência exata) e constituem o objeto do presente pleito. Em suma, não deveria existir proteção a título de desenho industrial para os desenhos que constituam componentes de produtos complexos que sejam utilizados para possibilitar a reparação desses produtos complexos no sentido de lhes restituir a sua aparência original. Em outras palavras, o regime dos desenhos não deveria prever a proteção para as peças *must mach* no mercado de pós-venda.

A forma das peças de reposição a serem integradas na carroceria é fixa, ou seja, não existe uma alternativa ao desenho industrial. Se os direitos que as montadoras detêm sobre o desenho industrial desses componentes forem estendidos às peças correspondentes de reposição (as que “devem igualar”) as montadoras passarão a usufruir um monopólio estanque sobre tais peças. Qualquer concorrência relativa a essas peças de reposição será completa e permanentemente eliminada!

Peças de reposição devem fazer jogo exatamente com a aparência (desenho) do componente original que se vá repor num processo de reparação. Se não fosse assim, não se poderia usar nem vender. Um paralamas de reposição que não tenha exatamente a mesma aparência que um que tenha sofrido danos devido a um acidente não será capaz de cumprir seu propósito de recuperar a aparência original da carroceria de um veículo. Em outras palavras, a forma das peças de reposição integradas a carroceria se “encaixam” e portanto não existe uma alternativa de desenho.

É precisamente nesse ponto que reside o núcleo do problema e a resposta legal à questão das peças de reposição. O verdadeiro propósito de qualquer regime de desenho industrial consiste em proteger a aparência ou a forma de um produto (o seu “desenho industrial”), *não o produto em si*. A intenção do legislador foi garantir um monopólio da *forma*, não um monopólio do produto. Forçando os concorrentes a criarem novos desenhos industriais para o mesmo produto, que sejam suficientemente distintos daquele protegido, a concorrência no mercado será fomentada e não eliminada. A proteção do desenho industrial não monopoliza os produtos, mas protege a aparência individual dada a um produto pelo seu produtor. *A proteção do desenho industrial não impede a concorrência no mercado relojoeiro!*

Esse mecanismo do desenho industrial funciona perfeitamente no quotidiano, tal qual em milhares de casos em que um desenho industrial novo e distinto deve e pode ser criado para um produto concorrente. Contudo o mesmo mecanismo não funcionará da forma pretendida se um novo desenho industrial não puder ser criado para um dado produto ou se não existir um desenho industrial alternativo para aquele produto. Essa função já foi muitas vezes parafraseada, dizendo-se que o desenho industrial do produto em causa “só é ditado pela sua função” o que, posto de outra forma, significa



que existe *apenas um* desenho industrial que possibilita ao produto preencher o seu objetivo (a sua função).

Desde a elaboração do projeto de lei que se tornou a lei 9.279/96 os legisladores anteciparam essa situação, estipulando que os desenhos desse tipo (embora satisfaçam os requisitos gerais de proteção) não são protegíveis. É apenas na hipótese em que a forma é unicamente condicionada pela função técnica, sem que exista a possibilidade de lhe dar outra aparência, que a proteção dos direitos de modelos se exclui.

A racionalidade subjacente a essa regra é óbvia. Sempre que a proteção do desenho industrial resultar o monopólio do produto, a proteção não deve existir. A mensagem contida na norma é dupla: demonstra definitivamente que o direito sobre o desenho industrial não oferece qualquer justificativa para criar ou tolerar um monopólio do produto; e, demonstra ainda que o direito sobre o desenho industrial desenvolveu uma *regra* própria de forma a impedir que o monopólio do produto venha a existir através dessa proteção.

Se estes princípios forem aplicados aos componentes que integram a carroceria do automóvel, haverá uma solução que equilibrará perfeitamente os interesses que legitimamente merecem a proteção contra aqueles que não merecem. É legítimo garantir a um fabricante de veículos direitos sobre o desenho industrial dos novos componentes. Se o desenho industrial de um paralamas Fiat estiver protegido, a Ford pode – e deve – criar um desenho industrial diferente para o paralamas do novo modelo Ford. As alternativas do desenho industrial são aqui possíveis e a concorrência entre os carros da Fiat e da Ford continua a existir. Contudo não é legítimo, *de fato trata-se de um abuso*, estender os direitos de desenho industrial do fabricante de veículos às correspondentes peças de reposição. Se o desenho industrial de um paralamas estiver protegido, o fabricante de peças concorrente *deve* utilizar exatamente o mesmo desenho industrial; *não pode* criar um diferente. Não existe aqui nenhuma alternativa ao desenho industrial e a concorrência entre peças de reposição será totalmente eliminada.

A exceção configura-se como um limite ao exercício do direito e não como uma exceção ao registro, dado que só se aplica à utilização desses componentes com fins de reparação e não aos demais casos. No entanto o fundamento é o mesmo: impedir a criação de mercados cativos uma vez esgotado o direito sobre o produto complexo, licitamente comercializado no Brasil pelo titular ou com o seu consentimento, evitando que o direito exclusivo sobre a *forma do produto*, única limitação à livre concorrência justificada pela proteção da propriedade industrial do desenho, se converta num monopólio sobre o *próprio produto*, o que ocorrerá quando não houver alternativa possível para restituir ao produto complexo que se repara a sua aparência original.



É por essas razões que o exercício do direito sobre o desenho industrial dos componentes integrados na carroceria do carro, deve ser limitado. A ferramenta para alcançar este objetivo é uma decisão favorável do Conselho, o que necessariamente requer uma manifestação positiva da PROCADE ou do MP do CADE. Temos certeza que o Conselho do CADE adotará o direito certo.

### **CONSIDERAÇÕES SÓCIO-ECONÔMICAS**

O verdadeiro impacto que a proteção do desenho industrial das peças sobressalentes integradas na carroceria teria na prática, só pode ser devidamente avaliado se for tida em conta a estrutura única das peças de reposição e do mercado de reparação. Ao contrário da idéia pública largamente utilizada, os fabricantes de veículos *não* são os grandes fornecedores de peças sobressalentes. Produzem apenas 25% das peças necessárias. A grande maioria, 75%, é produzida por fabricantes de peças, que em geral vendem essas peças à indústria montadora bem como ao aftermarket “independente”.

Apesar desta modesta quota de produção, os fabricantes de veículos, a partir das peças adquiridas de seus fornecedores e da venda ao varejo através de sua rede de concessionários, alcançaram uma posição dominante na distribuição de peças de reposição. Numa estimativa realista, os fabricantes de veículos controlam atualmente no Brasil cerca de 60% do mercado total de peças de reposição e ainda mais, cerca de 80% do sub-mercado das peças de reposição que integram a carroceria. O seu objetivo consiste em alcançar tanto quanto possível o monopólio das peças de reposição.

A situação atual gerada pelo parecer da SDE é totalmente insatisfatória do ponto de vista do mercado interno. No setor de automóvel existe um mercado único dos veículos novos, o que não se verifica no tocante as peças de reposição. As peças de reposição para automóveis sempre puderam ser livremente produzidas e comercializadas no Brasil. Devido ao ambiente de incerteza quanto a evolução das decisões sobre o caso em tela, os cidadãos sentem-se inseguros quanto a eventual ilegalidade da compra de determinadas peças de reposição, encontrando-se em alguns casos já impedidos, como nunca o estiveram, de escolherem entre peças de reposição concorrentes. Pela mesma razão, os fabricantes de peças, em especial as PME, não podem utilizar suas economias de escala oferecidas por um mercado único e são dissuadidos de desenvolver o seu potencial de criação de investimento e geração de emprego.

### **INTERESSES AFETADOS**

Vários são os segmentos afetados pela proteção do desenho industrial das peças de reposição que integram a carroceria. Um maior controle do mercado de peças de reposição afetará não só as próprias peças de reposição como também todos aqueles



que estão ligados ou que dependem da reparação de veículos. Visto dessa forma o impacto da proteção das peças de reposição que integram a carroceria poderá ser delineado da seguinte forma.

### **IMPACTOS SOBRE OS FABRICANTES DE PEÇAS**

Estima-se que haja mais de 1000 indústrias de autopeças no Brasil. Em sua maioria PMEs fabricando produtos de baixo valor e tecnologia agregados, atuando exclusivamente no mercado de reposição independente.

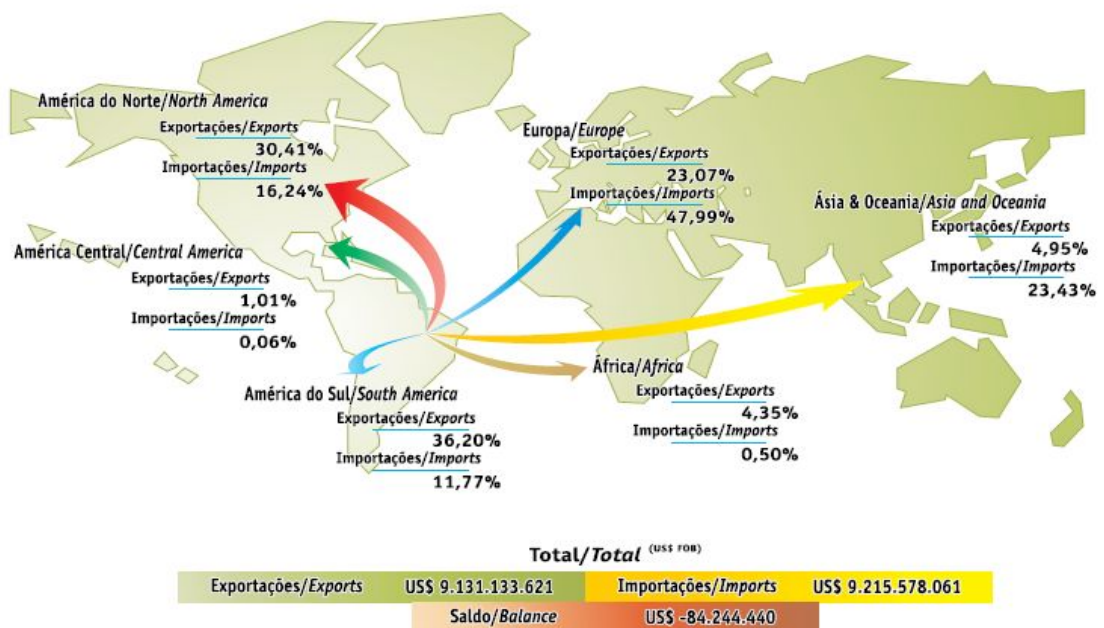
No que diz respeito às linhas de produção das partes integrantes da carroceria, as montadoras produzem apenas as latarias. Assim não existe fabrico próprio de iluminação, de componentes plásticos como capas de para-choques, espelhos retrovisores, nem de vidros e maçanetas para automóvel. Essas peças são compradas de fabricantes de peças de renome – tais como Bosh, Hella, Valeo, Pilkington, St. Gobain, quer para a montagem de carros novos (OEM) quer para o fornecimento de peças de reposição (OES). Do ponto de vista do fornecimento, este fato provoca um impacto direto na questão da concorrência das peças de reposição: as montadoras concorrem com fabricantes de peças privados, de pequena e média dimensão e “independentes” e, com exceção de latarias, concorrem também com os seus próprios fornecedores.

As conseqüências econômicas da proteção das peças de reposição seriam desta forma, as seguintes:

- 1) os fabricantes independentes teriam de abandonar a sua produção. Seriam ao fim e ao cabo afastados do mercado o que não afetaria apenas o aftermarket brasileiro, mas também as exportações que atualmente fazem para outros países da América do Sul do Norte, Europa, África e Oriente Médio.
- 2) Os fabricantes fornecedores OE continuariam de fato a poder vender peças de reposição à indústria montadora. Contudo, cada montadora de veículos, invocando “os seus” direitos sobre o desenho industrial, poderia impedir os seus próprios fornecedores de venderem para os distribuidores independentes, como há cerca de 50 anos se tem feito, tal qual o fazem os fabricantes independentes. As montadoras poderiam proibir os seus fornecedores de comercializar os respectivos produtos sob a respectivas marcas registradas e respectivo controle! Se esses fornecedores perderem o próprio canal de distribuição e tiverem que ficar imobilizados permitindo que suas marcas registradas sejam supridas das mentes dos consumidores, o poder de compra dominante das montadoras aumentará, forçando os fornecedores a uma dependência ainda maior do que a que já existe.
- 3) Existe uma última conseqüência que afeta igualmente *ambas* as categorias de produtos de peças de reposição. Se a proteção sobre o desenho industrial existir no Brasil, o titular do direito pode impedir a qualquer outro, o *fabrico*

dessas peças em território brasileiro – mesmo que a produção seja destinada à exportação.

Assim, os fabricantes brasileiros não poderão exportar as suas peças de reposição para outros países da EU, América do Sul ou Estados Unidos, entre outros. Perderiam não só Brasil como território de venda mas seriam também afastados dos mercados estrangeiros onde já há entendimentos para que a proteção sobre o desenho industrial não seja utilizada para monopolizar produtos, mas apenas desenhos e decretaram liberdade à produção de peças de reposição por terceiros. Devido a esse efeito “extraterritorial” do direito brasileiro sobre o desenho industrial, as montadoras brasileiras, seriam colocadas na posição de protegerem as suas vendas de peças de reposição nos Estados Unidos, da concorrência das peças brasileiras, embora a proteção do desenho industrial das peças de reposição seja um conceito superado nos Estados Unidos, e os fabricantes de peças dos outros países possam concorrer livremente naquele mercado. Por outro lado, os fabricantes de veículos brasileiros – como a Fiat, Ford e Volkswagen – que fabricam determinados modelos de carros nos Estados Unidos e os exportam para o Brasil, poderiam apesar disso monopolizar o fornecimento das peças de reposição para os seus modelos no Brasil. Isso é completamente paradoxal e demonstra que a proteção do desenho industrial das peças de reposição funciona, em muitos aspectos, principalmente no detrimento e desvantagem da fabricação das peças e do mercado de emprego no Brasil. Em oposição radical encontram-se os efeitos positivos que resultam da não proteção das peças de reposição; esta abordagem permite aos fabricantes brasileiros venderem as suas peças de reposição no Brasil, exportá-las e fornecê-las para aqueles modelos de carros que o Brasil importa.





## **IMPACTO SOBRE OS DISTRIBUIDORES INDEPENDENTES**

Os distribuidores independentes atuam como atacadistas na indústria de autopeças. No Brasil estima-se que haja mais de 500 deles. A sua função consiste em cumular a oferta de vários fabricantes de peças (quase todos especializados em certas linhas de produção) e fornecer um leque amplo de peças de reposição para *todas* as marcas e para *todos* os modelos de veículos. Dessa forma são uma fonte econômica eficaz de fornecimento para varejistas, oficinas de reparação de carroceria não-concessionários e proprietários de empresas rodoviárias (incluindo serviços municipais).

Na mesma medida em que os fabricantes de peças, devido à proteção do desenho industrial, são impedidos de vender os seus produtos no *aftermarket*, os distribuidores perdem a sua fonte de fornecimento e deixarão de poder oferecer essas peças. Isto significa que perderão potencialmente  $\frac{1}{4}$  do seu volume de vendas. Contudo, mesmo esse montante não revela a dimensão total do prejuízo infringido à sua atividade comercial. Quando os clientes e os consumidores se aperceberam disso, durante a reparação de um acidente, se por exemplo os distribuidores não puderem fornecer o paralamas nem o farol de reposição necessários (encontrando-se ambas as peças apenas disponíveis através dos concessionários de automóveis), utilizarão também, nem que seja apenas por motivos de custo e de tempo – a fonte de fornecimento concorrente para as peças e materiais adicionais (e.g. radiadores, tintas, abrasivos) necessários para a reparação em causa. Os distribuidores perderão assim grande parte do seu apelo e capacidade de concorrência, enquanto os fabricantes de veículos, sem necessidade de qualquer esforço, apenas beneficiando dos efeitos destrutivos de uma proteção do desenho sancionada legalmente, ganharão quotas de mercado adicionais e reforçarão ainda mais a sua posição dominante já existente.

## **IMPACTO SOBRE AS OFICINAS DE REPARAÇÃO INDEPENDENTES**

Ameaça semelhante paira sobre as oficinas de reparação “livres” e independentes que no Brasil somam cerca de 120.000. Essas empresas, que são praticamente 100% PMEs, constituem um pilar indispensável para a prestação de serviços a veículos e para a manutenção e reparação no Brasil, representando uma garantia para os proprietários de veículos que em todo o país, incluindo áreas fora dos centros urbanos, podem mandar reparar os seus veículos perto das suas casas ou locais de trabalho, rapidamente e a um custo razoável. Se, e na medida em que a proteção do desenho industrial existir, a aquisição de peças aos fabricantes e aos seus distribuidores não será possível. As oficinas de reparação deverão comprar as peças de reposição necessárias (as denominadas peças “cativas”) aos vendedores de automóveis (concessionários) autorizados com os quais se encontram em concorrência ferrenha e direta. Ao comprar aí, não se beneficiariam de um desconto igual, nem no mínimo semelhante, ao que o vendedor de automóveis – seu concorrente – usufrui; pelo contrário, serão fornecidos a preços de varejo ou a preços



de tabela, que na melhor das hipóteses atingem 30% - 40% da margem do vendedor de automóveis.

Tendo em conta que o preço médio de reparação de um veículo representa 50% do custo das peças de reposição e 50% do custo do serviço prestado (mão de obra), é evidente que os mecânicos independentes mal podem compensar a desvantagem que sofrem na área do fornecimento das peças. Mais severamente afetados por essa desvantagem, encontram-se as oficinas de reparação de carrocerias, uma vez que as reparações resultantes de acidentes constituem a sua atividade principal e a maioria das peças necessárias são peças de reposição que integram a carroceria. Em resumo, a proteção de desenho industrial das peças de reposição impediria aos mecânicos independentes o fornecimento direto das peças a preços competitivos, e conseqüentemente comprometeria, no futuro, a concorrência e a própria existência das oficinas de reparação independentes.

### **IMPACTO NOS EMPREGOS**

Os empregos que correm riscos são os gerados pelos independentes e não os gerados pela indústria automobilística.

A proibição da livre atuação dos independentes desencadearia enorme desemprego, não só na indústria mas principalmente em toda a cadeia independente.

Ao contrário, a limitação dos direitos sobre desenhos industriais não afetaria o *status quo* dos empregos atualmente gerados pelas montadoras e sua rede de fornecedores e de distribuição, pois já concorrem com a indústria independente desde que por aqui desembarcaram, estando portanto equacionados frente a uma situação de competição.



## **OFICINAS INDEPENDENTES X CONCESSIONÁRIAS DE VEÍCULOS**

ESTADO	Frota circulante (1)	Oficinas independentes (2)	Concessionárias de veículos (3)
Roraima	87.175	250	15
Amazonas	392.238	800	37
Acre	98.531	300	21
Pará	657.084	9.000	117
Rondônia	381.818	760	75
Amapá	78.011	200	15
<b>Região Norte</b>	<b>1.694.857</b>	<b>11.310</b>	<b>280</b>
Mato Grosso	838.948	970	154
Tocantins	290.114	850	54
Goias/DF	1.810.618	5.050	280
Mato Grosso do Sul	747.205	830	120
<b>Região Centro Oeste</b>	<b>3.686.885</b>	<b>7.700</b>	<b>608</b>
Maranhão	499.570	1.800	94
Piauí	389.928	850	66
Ceará	1.214.695	3.800	127
Rio Grande do Norte	535.930	1.100	59
Paraíba	491.931	1.650	82
Pernambuco	1.294.022	11.700	142
Alagoas	318.149	1.200	58
Sergipe	304.128	890	43
Bahia	1.639.266	13.120	245
<b>Região Nordeste</b>	<b>6.687.619</b>	<b>36.110</b>	<b>916</b>
Minas Gerais	5.394.843	17.800	624
Espírito Santo	959.256	7.800	107
Rio de Janeiro	3.668.903	19.900	301
São Paulo	16.804.442	14.168	1.434
<b>Região Sudeste</b>	<b>26.827.444</b>	<b>59.668</b>	<b>2.466</b>
Paraná	4.159.953	15.150	432
Santa Catarina	87.175	5.250	367
Rio Grande do Sul	3.976.569	23.500	490
<b>Região Sul</b>	<b>8.223.697</b>	<b>43.900</b>	<b>1.289</b>
<b>Total Geral</b>	<b>47.120.502</b>	<b>158.668</b>	<b>5.559</b>

(1) carros, motos, caminhões, ônibus e tratores - fonte ABRIVE

(2) fonte ABRIVE

(3) fonte FENABRAVE

### **IMPACTO NOS CONSUMIDORES**

Impacto igual ou até maior teão os consumidores – proprietários de automóveis – se não forem impostos limites ao exercício do direito de desenho industrial. Após a compra da casa própria, a compra de um carro é o segundo maior investimento que uma pessoa faz durante sua vida em média e o custo de uso e manutenção de um automóvel por um período de 10 anos excede seu preço de venda em 150%. É por essas razões que 33 milhões de proprietários de veículos tem

**Av. Armando Bei, 1358 – CEP: 07175-000 – Bonsucesso – Guarulhos/SP**  
**Tel.: (11) 6438-2213 Fax (11) 2147-2400 (Sede Provisória)**  
**e-mail: anfafe2007@hotmail.com**



legítimo interesse que os custos de manutenção, incluindo o custo de peças de reposição sejam mantidos sob controle e determinados pela concorrência. Se a proteção do design for estendida para as peças de reposição, o interesse dos consumidores sofrerá um flagrante desrespeito. Deixando de lado por um momento que todo o aftermarket pudesse de desenvolverossa passar para o controle total das montadoras, o impacto óbvio sobre o setor “must mach” somente é suficientemente adverso. Um proprietário de veículo não poderá mais adquirir suas peças de reposição exigidas de diferentes fontes de abastecimento. Ele se deparará com um monopólio que poderá fixar preços. Ele se tornará um consumidor cativo.

Não é necessário muita imaginação para concluir o que significa ter acesso dessa maneira ao bolso de 33 milhões de consumidores que serão *forçados* a gastar alguns bilhões de reais a cada ano somente em peças de “forma fixa”. Esta é um regra econômica elementar onde um monopolista irá sempre explorar seu controle no mercado e sua assegurada liberdade de precificação de uma forma egoísta e vantajosa. As montadoras, compreensivelmente fizeram isso tanto no passado e vão continuar fazendo se a lei lhes der passe livre. É indubitável: Com a proteção do design o consumidor brasileiro será altamente onerado, no caso de liberalização ele pode esperar preços mais acessíveis – em todo o caso e até mais importante – finalmente preços razoáveis controlados pela concorrência.

Aumento dos custos de fretes e dos preços dos produtos transportados via rodoviária. Dados apresentados demonstram que 96% dos passageiros e 60% dos produtos são transportados por esse modal. Caso a proteção das peças de reposição se estabeleça, há um risco potencial de aumento dos preços dos produtos vendidos devido a um maior custo de manutenção das frotas, ocasionados pelo monopólio sobre a peças de reposição.

Como dito, o automóvel, especialmente para os consumidores brasileiros, carentes de terem atendidas tantas necessidades básicas, é um patrimônio conquistado na maior parte das vezes através de muitos anos de economia. Ele é parte, e muitas vezes o único patrimônio de muitas famílias.

O automóvel é um bem de alta liquidez e pode-se afirmar que o está depositada ali parte das poupanças das famílias. Não raro as famílias se desfazem dele para financiar grandes despesas tais como compra da casa própria, tratamentos de saúde, viagens internacionais, formação educacional e demais dívidas contraídas. A proteção do desenho sobre as peças de reposição ainda diminuirá da qualidade de vida das famílias, uma vez que, ou elas disporão de maiores recursos para manutenção de seu bem, ou não terão condições para tal, comprometendo a utilidade de seu bem, acelerando a depreciação do mesmo, devido ao seu baixo estado de conservação.



## **IMPACTO NOS PREÇOS DE SEGUROS**

Outro impacto direto da proteção de desenhos industriais nas peças de reposição será o aumento da violência e da criminalidade devido ao aumento do número de roubos e furtos de veículos respectivamente, incentivado por uma demanda por peças mais baratas não mais atendida pelos independentes.

Essa maior incidência de sinistros fatalmente aumentará os preços dos prêmios de seguro, contribuindo para excluir desse tipo de proteção um parcela adicional de proprietários de automóveis.

Além disso os valores dos prêmios estarão pressionados pelo potencial aumento de preços das peças originais, o que impactará ainda no aumento da probabilidade de um acidente ser considerado perda total.

Abaixo trecho da matéria **“O domínio do Desmanche” – veiculada na revista 4 Rodas edição novembro/2006** mostrando a relação de sinistralidade e preço de peças de reposição

“Os dados assustam: em 2005, foram levados 357 855 veículos no país - um a cada 90 segundos. Na frota segurada, de 2001 a 2005 o total de roubos/furtos subiu 41%, enquanto essa frota cresceu só 25%. O destino da maior parte deles continuam sendo os desmanches ilegais, onde são retiradas as peças de maior procura para abastecer o mercado paralelo. "O índice de roubos de cada modelo está relacionado à procura dessas peças, levando-se em conta preço, grau de uso e escassez delas no mercado original", diz Marcelo Goldman, diretor da AGF Seguros. É só olhar o ranking abaixo para confirmar que a maioria dos modelos é roubada para ter as peças revendidas.”

Abaixo trecho da matéria **“Importado usado é barato; peças, caras” - veiculada no Jornal Folha de São Paulo em 10/02/08** mostrando a relação de desvalorização do veículo e peças de reposição:

“Para quem sonha com um carro de luxo importado, mas não tem dinheiro para comprar um zero-quilômetro, a alternativa pode ser um modelo usado. A oferta é grande, mas é bom preparar o bolso: o preço das peças é bem mais alto. “Todo importado apresenta depreciação bem mais acentuada que a de um carro nacional da mesma categoria”, diz George Assad Chahade, presidente da Assovesp (associação dos revendedores de São Paulo). Por isso é grande a chance de encontrar um modelo com dez anos de uso pelo preço de um "popular" zero-quilômetro. Mas essa desvalorização acontece justamente porque o custo de manutenção é alto. Eis a lista com alguns dos carros que mais desvalorizaram em 2006 segundo a Agência AutoInforme :

- |   |                                      |
|---|--------------------------------------|
| - FORD MONDEO SEDAN GHIA 2.016v/2.5 V-6   | - MITSUBISHI PAJERO FULL 4X4-MT 3.2D |
| - BMW 750ia 4.8 32v                       | 16v TB-IC                            |
| - NISSAN INFINIT 4X4 FX-35 3.5 V-6 24v    | - PEUGEOT 307 SW 2.0 16v             |
| - LAND ROVER DISCOVERY3 4X4 S4.0 V-6 Aut  | - GOLF SPORT TURBO 1.8Mi             |
| - DODGE RAM PICAPE 2500 4X4 5.9 TB-IC (D) | - MAREA HLX (N.Serie) 2.4 20v (Aut.) |
| - SUBARU LEGACY OUTBACK 4X4 AWD 3.0       | - FOCUS SEDAN GHIA 2.0 16v (Aut.)    |
| R/H-6/2.5 16v (Aut)                       | - VECTRA CD 2.2SFI 16v (Aut.)        |
| - JEEP GRAND CHEROKEE LIMITED 5.7 V-8     | - ECOSPORT 4WD 2.0 16v               |
| HEMI/5.2 V-8                              | - AUDI A3 1.8 20v TB (180cv)         |



A idéia de monopolizar o fornecimento de peças aos níveis da produção, distribuição e reparação, através da proteção do desenho industrial colide com os interesses dos proprietários de veículos ou seja, dos consumidores. Todos os anos mais de 27 milhões de proprietários de veículos brasileiros pagam uma quantia significativa pela reparação de veículos – quer diretamente às oficinas quer através das suas apólices de seguro de automóvel. A experiência de vida nos sugere que qualquer monopolista tende a exaurir os preços tanto quanto possível. Em pesquisa feita pela própria ANFAPE (abaixo) foram encontrados exemplos de diferenças superiores a 600%, e os próprios fabricantes de veículos admitiram que os seus preços são mais elevados. Considerando esses números, infere-se que os proprietários de veículos ficarão sujeitos ao aumento dos custos de reparação, no caso de ser concedida a proteção do desenho industrial às peças de reposição. Uma vez que não existem razões válidas que justifiquem um monopólio de desenho industrial, os consumidores deverão usufruir daquilo que esperam e daquilo a que têm direito, nomeadamente, a escolha entre reparar os seus veículos e a possibilidade de obter todas as peças de reposição e reparações a preços controlados pela concorrência!



## COMPARATIVO DE PREÇOS

PRODUTO	ANO	Concessionária	Varejo indep.	Dif. %
Capo Fox	Todos	R\$ 412,00	R\$ 290,00	42,06%
Calota de Centro de Roda Polo	2002/05	R\$ 27,03	R\$ 15,90	70,00%
Farol Gol Atlanta / TSI / GTI	1995>	R\$ 231,55	R\$ 127,50	81,60%
Calota de Centro de Roda Stilo	2003/07	R\$ 40,54	R\$ 22,00	84,27%
Farol Santana	1998>	R\$ 213,80	R\$ 115,00	85,91%
Farol Tempira	1999>	R\$ 242,66	R\$ 115,00	111,00%
Farol Tipo	1993	R\$ 328,40	R\$ 155,00	111,87%
Paralama Gol	91/94	R\$ 102,82	R\$ 48,00	114,20%
Retrovisor Ka	1997>cc	R\$ 84,00	R\$ 38,00	121,05%
Calota de Centro de Roda Golf	1999/02	R\$ 40,00	R\$ 18,00	122,22%
Calota de Centro de Roda Gol Gti 16v	2002/04	R\$ 27,26	R\$ 12,15	124,36%
Reserv de Oleo de Freio Fuscão Bico Grosso	75/86	R\$ 26,34	R\$ 11,61	126,87%
Farol Gol GIII Cromado	99/2007	R\$ 283,00	R\$ 124,00	128,22%
Lanterna traseira gol GIII ré cristal	1999>	R\$ 92,00	R\$ 40,00	130,00%
Reserv de água do Radiador S/Sensor Tempira	Todos	R\$ 72,14	R\$ 31,20	131,21%
Lanterna traseira gol bola	95/99	R\$ 58,60	R\$ 25,00	134,40%
Calota de Centro de Roda Palio	2001/05	R\$ 11,54	R\$ 4,80	140,41%
Paralama Palio Fire com furo	2000/03	R\$ 199,78	R\$ 83,00	140,69%
Farol Fox	2005>	R\$ 161,03	R\$ 75,00	144,70%
Retrovisor palio fire/weekend/siena 4 portas	2001>cc	R\$ 128,05	R\$ 50,00	156,10%
Farol Ecosport	2003/07	R\$ 194,00	R\$ 75,00	158,66%
Lanterna traseira gol	87/94	R\$ 51,80	R\$ 20,00	159,00%
Capo Palio	1999	R\$ 498,27	R\$ 185,00	169,33%
Reserv de água do Radiador Ecosport	2003>	R\$ 150,00	R\$ 55,00	172,72%
Retrovisor fiesta	1996>cc	R\$ 141,00	R\$ 50,00	182,00%
Farol Golf S/Aux	2000	R\$ 376,58	R\$ 130,00	189,67%
Pára-choque Diant. G.IV	05>	R\$ 371,20	R\$ 189,00	196,00%
Pára-choque Diant. Fox	03>	R\$ 410,40	R\$ 202,50	203,00%
Calota de Centro de Roda Marea	1999/01	R\$ 57,98	R\$ 18,60	211,72%
Lanterna traseira palio	96/00	R\$ 159,40	R\$ 50,00	218,80%
Farol Gol	1995>	R\$ 149,13	R\$ 45,00	231,40%
Farol Palio/Siena	96/98	R\$ 255,37	R\$ 76,00	236,01%
Pára-choque Diant.Palio Fire	01/03	R\$ 303,96	R\$ 114,75	265,00%
Retrovisor metalizado gol special	2000>	R\$ 183,00	R\$ 50,00	266,00%
Retrovisor gol GIII 2 portas cc convexo	1999>	R\$ 165,00	R\$ 40,00	312,50%
Retrovisor escort	1997>cc	R\$ 272,00	R\$ 65,00	318,46%
Lanterna tras uno	1985>	R\$ 106,64	R\$ 25,00	326,56%
Lanterna dianteira gol, parati/saveiro	95/99	R\$ 48,00	R\$ 10,00	380,00%
Lanterna dianteira gol/voyage/parati	91/95	R\$ 61,00	R\$ 10,00	510,00%
Farol Fiat Uno	1991	R\$ 168,64	R\$ 22,00	666,54%
Lanterna dianteira palio/weekend/strada	96/99	R\$ 80,92	R\$ 10,00	709,20%
Pára-choque Diant.Escort Zetec	97>	R\$ 966,00	R\$ 135,00	716,00%
Lanterna dianteira uno	91/99	R\$ 87,69	R\$ 10,00	776,90%



## INCENTIVOS A INOVAÇÃO

As montadoras alegam que precisam obter o retorno de seu investimento em design e que, se não houver a proteção, haverá um desestímulo em P&D.

Estudos realizados pela McKinsey no mercado europeu demonstra que os investimentos realizados pelas montadoras em novos desenhos custam entre 15 (Renault Clio) e 50 (Mercedes-Benz) euros por carro.

Por que elas precisam auferir lucros – extraordinários – toda vez que se precisar de um componente? É justo que um consumidor pague por esse “enorme” investimento durante muitos e muitos anos a dada peça que necessitar? Quando o consumidor opta por adquirir um modelo dentre tantos disponíveis no mercado leva em conta dentre outros fatores, o design. É portanto na venda do veículo novo que a montadora deve obter o retorno de seu investimento em design.

Se o argumento das montadoras fosse sólido, como pôde a indústria automobilística nacional ter conseguido investir em novos desenhos desde que se instalaram no Brasil se já naquela época enfrentavam a concorrência dos independentes? Se assim fosse, ainda andaríamos de Fusca, Kombi, Fiat 147 e Corcel I.

## CONSIDERAÇÕES DE POLÍTICA INDUSTRIAL

No Brasil sempre existiram duas linhas de peças e de fornecimento de serviços concorrentes – por um lado o canal “independente”, e por outro, o canal dos fabricantes de veículos e da sua rede de concessionários. As montadoras já controlam parcela razoável do aftermarket, principalmente na linha de produtos passíveis de proteção de desenho industrial. Seria contra-produtivo nessas circunstâncias, fornecer-lhes um instrumento legal adicional, i.e. a proteção do desenho industrial das peças de reposição, que auxiliaria e aumentaria os esforços de monopolização existentes. A proteção do desenho industrial poderá realmente desequilibrar a balança e frustrar qualquer concorrência viável num enorme setor da indústria. Tal fato não se revela do interesse do consumidor.

Com base nesse fatos os benefícios que o Brasil poderá obter através da manutenção do *status quo* são enormes. O Brasil seguirá uma tendência moderna da EU e estará em sintonia com o direito predominante dos EUA. Além disso evitará que os proprietários de veículos sejam discriminados. No caso da proteção das peças de reposição, os consumidores brasileiros deverão suportar custos mais elevados para as peças de automóveis e de reparação do que os consumidores da Itália, Espanha, Reino Unido ou norte-americanos. As empresas independentes seriam proibidas de explorar mercados de países onde a proteção de direitos sobre o desenho não é estendida às peças de reposição. Fabricante nacionais não mais poderiam vender peças para carros Fiat na Itália, ou Ford para os EUA onde não há proteção sobre as peças de reposição. Sim, isso mesmo! A Itália, berço da Fiat, onde a mesma possui forte poder econômico limita seu exercício dos direitos de desenhos industriais no mercado de reposição. Igualmente ocorre nos Estados Unidos com a Ford. Finalmente o fato de se proteger ou não a peça de reposição terá repercussões na



política industrial brasileira. Os fabricantes de componentes que integram a carroceria por certo estabelecerão e expandirão a sua produção, de preferência em países que não estejam sobre a ameaça de interferências do desenho industrial por parte dos fabricantes de veículos; e evitarão países onde a proteção do desenho industrial continuar a existir. Sendo assim, não será uma política sensata consolidar os negócios existentes e atrair outros em vez de impedir a existência de estruturas eficientes e operacionais no Brasil?

### **BALANÇA COMERCIAL DO SETOR DE AUTOPEÇAS 1989-2007**

Em US\$ FOB/US\$ FOB

<b>Ano/Year</b>	<b>Exportações/Exports</b>	<b>%<sup>(2)</sup></b>	<b>Importações/Imports</b>	<b>%<sup>(2)</sup></b>	<b>Saldo/Balance</b>
1989	2.119.675.707		708.221.119		1.411.454.588
1990	2.126.727.903	0,33	837.110.975	18,20	1.289.616.928
1991	2.047.821.392	-3,71	843.816.952	0,80	1.204.004.440
1992	2.312.176.500	12,91	1.059.915.322	25,61	1.252.261.178
1993	2.665.107.199	15,26	1.549.494.210	46,19	1.115.612.989
1994	2.985.632.635	12,03	2.072.964.990	33,78	912.667.645
1995	3.262.094.472	9,26	2.789.352.105	34,56	472.742.367
1996	3.509.535.718	7,59	3.422.610.038	22,70	86.925.680
1997	4.041.541.433	15,16	4.394.121.647	28,39	-352.580.214
1998	4.031.311.521	-0,25	4.175.008.883	-4,99	-143.697.362
1999	3.592.639.603	-10,88	3.855.597.228	-7,65	-262.957.625
2000	3.823.556.491	6,43	4.236.857.852	9,89	-413.301.361
2001	3.674.300.113	-3,90	4.206.585.134	-0,71	-532.285.021
2002	3.891.059.884	5,90	3.986.390.872	-5,23	-95.330.988
2003	4.791.810.963	23,15	4.330.110.511	8,62	461.700.452
2004	6.057.310.204	26,41	5.595.992.743	29,23	461.317.461
2005	7.486.218.458	23,59	6.654.993.819	18,92	831.224.639
2006	8.764.016.639	17,07	6.779.180.135	1,87	1.984.836.504
2007	9.131.333.621	4,19	9.215.578.061	35,94	-84.244.440

O Brasil sempre conviveu na prática com um mercado de autopeças livre. Caso seja mantido esse *status quo*, não haveria perdas por parte dos fabricantes de automóveis quer no que diz respeito a participação do mercado, faturamento ou geração de empregos. O funcionamento do mercado já está equalizado frente a um ambiente de concorrência.

### **PIRATARIA**

O mercado de autopeças tem realmente sofrido muito com a pirataria. A ANFAPE condena veementemente tal prática e se posiciona totalmente contra a pirataria, a favor do respeito a lei de patentes. Todavia, tem havido uma confusão por parte de alguns sobre o que efetivamente se enquadra como tal. A pirataria que assola o setor de autopeças é a da falsificação. É a do produto produzido por verdadeiras quadrilhas



que se apropriam ilegalmente da marca alheia, se escondem por trás de empresas tradicionais e fogem da responsabilidade perante a qualidade dos produtos que vendem. Fazendo-se passar por outros, enganam e prejudicam o consumidor lesando empresas idôneas por desviarem ilegalmente sua clientela e causando sérios danos à sua imagem.

Nada disso ocorre com as peças visuais independentes. Essas são produzidas por empresas tradicionais, reconhecidas pelo mercado em que atuam e possuem identificação de procedência. As empresas que as produzem não se utilizam da marca dos fabricantes originais muito menos tem a intenção de enganar ou confundir o consumidor. Ao contrário, tem orgulho de suas próprias marcas.

Defendemos o direito que sempre tiveram as empresas que fabricam e comercializam autopeças visuais e contestamos o uso abusivo que Fiat, Volkswagen e Ford fazem de seus registros de design. Essas montadoras se aproveitam de uma interpretação da lei de propriedade industrial dissociada dos princípios da defesa do consumidor e da livre concorrência, pois registram como sua propriedade os desenhos dos COMPONENTES visuais dos automóveis, com o único propósito de tornar refêns os consumidores, instaurando um monopólio num mercado onde não haveria produtos substitutos.

### CONCLUSÃO

O principal objetivo da proteção de desenhos é conceder direitos exclusivos sobre a aparência de um produto, mas não um monopólio relativo ao produto em si. No entanto a proteção de desenhos de peças de reposição no *aftermarket*, para os quais não exista alternativa prática, conduziria de fato a um monopólio sobre o produto. A proteção de desenho deve permitir um retorno equitativo do investimento efetuado e promover a inovação através da concorrência, obtida mediante a fabricação de produtos novos. Se for reconhecido o direito de terceiros para fabricar e distribuir peças de reposição a concorrência se manterá sem que custe a perda de incentivo a criação de novos desenhos. Se a proteção de desenhos se estender também às peças de reposição, esses terceiros violariam estes direitos, a concorrência seria eliminada e os titulares dos direitos teriam de fato um monopólio sobre os produtos.

A opção da não extensão dos direitos para as peças de reposição promete benefícios líquidos a muitos níveis: melhor funcionamento do mercado, maior concorrência no *aftermarket* e acesso das PMEs a este mercado. Os consumidores gozariam de maior escolha e de preços mais baixos.