



Diário Oficial

Estado de São Paulo

PODER
Legislativo

Diário da Assembleia Legislativa
17ª Legislatura

Samuel Moreira - Presidente

Enio Tatto: 1º Secretário

Edmir Chedid: 2º Secretário

Adilson Rossi: 3º Secretário

Marcos Martins: 4º Secretário

Chico Sardelli: 1º Vice-Presidente

Fernando Capez: 2º Vice-Presidente

Edson Ferrarini: 3º Vice-Presidente

Jooji Hato: 4º Vice-Presidente

Palácio 9 de Julho

Av. Pedro Álvares Cabral, 201 CEP 04097-900

Tel. 3886-6122

www.al.sp.gov.br

Volume 123 • Número 231 • São Paulo, terça-feira, 10 de dezembro de 2013

www.imprensaoficial.com.br

imprensaoficial

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

CPI SOBRE A CARTELIZAÇÃO DO MERCADO DE AUTOPEÇAS DE REPOSIÇÃO

Relatório final da Comissão Parlamentar de Inquérito, instaurada pelo Ato N° 03, de 2013, com a finalidade de investigar a eventual cartelização do mercado de autopeças de reposição.

RELATÓRIO FINAL

São Paulo, 07 de outubro de 2013

COMPOSIÇÃO DA CPI

Presidente: Deputado **FERNANDO CAPEZ**

Vice-Presidente: Deputado **OSVALDO VERGÍNIO**

Relator: Deputado **RAMALHO DA CONSTRUÇÃO**

MEMBROS EFETIVOS	PARTIDO	MEMBROS SUBSTITUTOS
Fernando Capez	PSDB	Dilador Borges Damasceno
Ramalho da Construção	PSDB	
Ana Perugini	PT	Alencar Santana
Beth Sahlão	PT	Adriano Diogo
Beto Tricoli	PV	Regina Gonçalves
Marcos Neves	PSB	Carlos Cezar
Jooji Hato	PMDB	Vanessa Damo
Oswaldo Vergínio	PSD	José Bittencourt
Alcides Amazonas	PCdoB	Leci Brandão

Prazo de funcionamento: 120 dias

Data da criação da CPI: 01/02/2013

Data de Eleição do Presidente: 19/03/2013

Data de Nomeação dos Membros: 12/03/2013

Prorrogação por mais 60 dias: 07/10/2013

Data da Votação do Relatório Final: 07/10/2013

AGRADECIMENTOS

“A Justiça não consiste em ser neutro entre o certo e o errado, mas em descobrir o certo e sustentá-lo, onde quer que ele se encontre, contra o errado.” (Theodore Roosevelt.)

A todos que colaboraram direta ou indiretamente com os trabalhos da Comissão Parlamentar de Inquérito.

Esta Relatoria não poderia deixar de agradecer e reconhecer ao Deputado Fernando Capez, Presidente da Comissão, pela serenidade, bom senso, equilíbrio e competência, com que sempre conduziu as atividades desta comissão.

Agradeço, sensibilizado, pela confiança que o ilustre presidente da C.P.I. depositou em mim, noviço na Casa e no metiê de uma Comissão Parlamentar de Inquérito, para desempenhar tão difícil tarefa de Relator.

Também não poderia deixar de agradecer aos Deputados: Oswaldo Vergínio, Ana Perugini, Beth Sahlão, Beto Tricoli, Marcos Neves, Jooji Hato e Alcides Amazonas, que compuseram este colegiado e de forma brilhante auxiliaram os trabalhos.

A Mesa Diretora da Assembleia Legislativa de São Paulo, através de seu presidente Samuel Moreira.

A TV Alesp pela cobertura dos trabalhos, através de seus funcionários e profissionais de imprensa.

Aos assessores e consultores da Comissão Parlamentar de Inquérito e aos assessores de gabinetes dos deputados integrantes da CPI.

As autoridades, entidades, dirigentes e gerentes, que, sensibilizados pela instância da investigação, não mediram esforços em comparecer as audiências, prestando informações e colaborando com os trabalhos de investigação.

A Diretoria das Comissões, taquigrafia, garçom, equipe de som, que estiveram conosco nesta jornada e a todos os servidores desta Casa que, incansavelmente, se dedicaram ao trabalho com afincamento tornando possível a constituição deste relatório e a conclusão da CPI das autopeças.

A Secretaria da Comissão, Senhora Fátima Monica Bragante Dinardi e sua equipe, os quais foram elementos dedicados e decisivos ao bom termo dos trabalhos.

Atenciosamente;

Deputado Ramalho da Construção
Relator

SUMÁRIO

Parte I - Constituição da CPI

1. Requerimento de constituição da CPI e sua Justificativa
2. Atos do Presidente da Mesa Diretora
 - I – Da criação da CPI
 - II – Da constituição da CPI
 - III – Da nova constituição da CPI
 - IV - Requerimento de Prorrogação da CPI

Parte II – Balanço de Atividades

1. Breve Relato
2. Sinopse das Reuniões
3. Dos Requerimentos
4. Relação dos Depoentes
5. Das diligências da CPI *in locu*
6. Dos Documentos
7. Dos Ofícios

Parte III – Das Seções

1. Atas das Seções
2. Degrações das Seções
3. Desenvolvimento dos Trabalhos Da CPI – Apuração de Fatos
4. Dos vídeos exibidos na CPI e da pesquisa realizada pela CPI por meio de sua assessoria
5. Das Manifestações Escritas das Montadoras

Parte IV – Conclusões

1. Do Objeto desta CPI
2. Do Problema do Desenho Industrial, Mercado e Consumidor
3. Da Conclusão de Abuso

Parte V – Dos Encaminhamentos

PARTE I – CONSTITUIÇÃO DA CPI

1. REQUERIMENTO DE CONSTITUIÇÃO DA CPI E SUA JUSTIFICATIVA

De iniciativa do Deputado **FERNANDO CAPEZ**, o Requerimento nº **176/2011**, com o intuito de criar a presente comissão, subscrito por 39 deputados desta Casa, com o seguinte teor:

REQUERIMENTO Nº 176, DE 2011

Requeremos, nos termos do artigo 13, § 2º, da Constituição do Estado de São Paulo e dos artigos 34 e seguintes da XIII Consolidação do Regimento Interno, a constituição de uma Comissão Parlamentar de Inquérito, composta por 09 (nove) Deputados ou Deputadas, com a finalidade de, no prazo de 120 (cento e vinte) dias, investigar a eventual cartelização do mercado de autopeças de reposição.

JUSTIFICATIVA

Segundo a ANDAP – Associação Nacional dos Distribuidores de Auto Peças, o segmento registrou em 2007 o faturamento de R\$ 51,1 bilhões, gerou 1,5 milhão de empregos diretos, sendo 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.

Para cada veículo automotor produzido as montadoras providenciam o devido registro do desenho industrial de suas criações no Instituto Nacional de Propriedade Industrial – INPI, preservando seus direitos comerciais e intelectuais cuja ofensa enseja proteção legal, inclusive no que concerne à reparação de danos.

Considera-se desenho industrial a forma plástica ornamental de um objeto ou o conjunto ornamental de linhas e cores que possa ser aplicado a um produto, proporcionando resultado visual novo e original na sua configuração externa e que possa servir de tipo de fabricação industrial.

Imprensa Oficial

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Diretor-Presidente
Diretora Vice-Presidente
Diretora Financeira

Marcos Antonio Monteiro
Maria Felisa Moreno Gallego
Maria Felisa Moreno Gallego - respondendo
pela Diretoria Financeira
Ivail José de Andrade
José Alexandre Pereira de Araújo
Gabriel Zeitune (MTb 43.569)

Diretor Industrial
Diretor de Gestão de Negócios
Jornalista Responsável
redacao@imprensaoficial.com.br

Diário Oficial
Estado de São Paulo

PODER LEGISLATIVO

Matriz

Imprensa Oficial do Estado S.A. Imesp
CNPJ 48.066.047/0001-84
I.E. 109.675.410.118

Sede e administração
Rua da Mooca 1921 São Paulo SP
CEP 03103-902
t 11 2799.9800

www.imprensaoficial.com.br
SAC 0800 01234 01

Filiais

• **Capital**
XV de Novembro t 11 3105.6781 / 11 3101.6473
Rua XV de Novembro 318 Centro
São Paulo SP CEP 01013-000

Cumpra esclarecer que cada veículo é um produto complexo formado por diversas partes que, através de um processo de montagem, resultam em um objeto único pronto para fabricação e comercialização.

As partes que compõem os veículos mercadologicamente são denominadas por: foremarket (primário); as que compõem o carro novo (zero Km) e as peças de aftermarket (secundárias); utilizadas para reposição do veículo em uso, foco de grande discussão sobre os direitos industriais sobre a comercialização desses produtos.

Essas peças de reposição são chamadas de “must match” (encaixe perfeito) e não podem ser substituídas por outras, isto é, não há como colocar um para-lamas de um carro modelo “a” em outro modelo “b”. Tratam-se de projetos distintos, regulamentados pelas regras da propriedade industrial.

A proteção originada pelo registro junto ao INPI deve ser compreendida como medida protetiva sob o design e a criação do projeto do veículo inteiro de uma determinada marca, desta forma, por exemplo, uma segunda montadora nacional ou estrangeira não poderia lançar no mercado um carro com características idênticas capazes até de confundir o consumidor sobre qual veículo se trata.

O mercado independente formado por pequenas e médias empresas, algumas ainda com administração familiar, tem estrutura para atender a enorme demanda deste mercado, sempre obedecendo normas jurídicas e administrativas conduzindo seus negócios de maneira árdua e honesta.

Cumpra destacar neste momento a diferença entre a atividade independente e o comércio “pirata”. Em primeiro lugar destaca-se a primazia do setor independente em garantir ao consumidor a aplicabilidade da legislação de garantia de seus direitos. São oferecidas na comercialização das autopeças: identificação da marca do fabricante, garantia de funcionamento e troca, emissão de notas fiscais de venda, observando-se ainda o constante investimento do setor em tecnologia, qualidade de matérias primas e formação de mão de obra qualificada.

Por outro lado o comércio pirata clandestino como o próprio nome sugere ignora todas as boas práticas do comércio oferecendo muitas vezes produtos de péssima qualidade e de confiabilidade nula, além de ignorarem os preceitos legais dos direitos dos consumidores, dos trabalhadores empregados neste segmento e do sistema de arrecadação de tributos.

Não restam assim argumentos para comparar e induzir maliciosamente o consumidor a entender que o comércio independente é o mesmo negócio promovido pela pirataria, que somente promove a deterioração do mercado oferecendo produtos nocivos que muitas vezes expõem a vida daqueles que procuram a vantagem financeira obtida pelos preços baixos.

Porém, o maior adversário do setor são as grandes montadoras que reivindicam a proibição da comercialização pelo segmento independente. Alegam serem detentoras

dos direitos sob o design de seus veículos, pretendendo assim estender a proteção dada pelo INPI para terem exclusividade na comercialização das peças de reposição. Entretanto não deve haver proteção a título de desenho industrial para os desenhos que constituam componentes de produtos complexos no sentido de lhes restituir a sua aparência original. Em outras palavras, o regime dos desenhos industriais não pode contemplar a proteção para as peças de reposição no mercado de pós-venda sob pena de conferir não somente um monopólio da “forma”, mas também um monopólio do produto (mercado) sendo impossível aí o oferecimento de produtos substituídos.

O assunto deveria tratar do respeito aos direitos básicos do consumidor que devem poder escolher: o que, onde e de quem comprar. Como se nota, a estrutura de custos das empresas independentes é infinitamente menor que a das grandes montadoras refletindo na possibilidade de se cobrar menos pelas mesmas peças oferecidas nas redes autorizadas.

Pretendem as montadoras consolidar o monopólio sobre o mercado, impedindo o consumidor de ter acesso à livre concorrência que reflete diretamente na prática de preços mais baixos.

Como fundamento legal para argumentar a favor da Associação Nacional dos Fabricantes de Autopeças – ANFAPE, cabe destacar o disposto no artigo 170 da Constituição Federal, que trata da Ordem Econômica e Financeira, assegurando os princípios da função social da propriedade, da livre concorrência, da defesa do consumidor, entre outros.

Não obstante, o artigo 173 da Carta Magna prevê que a lei reprima o abuso do poder econômico que vise à dominação de mercados, à eliminação da concorrência e ao aumento arbitrário dos lucros.

Conclui-se pelo exposto, que o tradicional mercado independente de autopeças sofre mais uma vez a pressão dos grandes grupos econômicos, obrigando empresas com mais de 50 anos de mercado a atuarem como verdadeiros clandestinos, desonestos, criminosos, o que não está certo e deveria merecer maior atenção dos órgãos regulamentadores responsáveis por esse desequilíbrio a fim de garantir os direitos do consumidor e a manutenção dos empregos gerados pelo segmento.

Justifica-se, assim, a urgente constituição de uma Comissão Parlamentar de Inquérito para investigar, em profundidade, a extensão dessas irregularidades e qual ônus acarretam aos cofres públicos e aos cidadãos.

Sala das Sessões, em 16/3/2011

a) Fernando Capez a) Roberto Engler a) Marcos Zerbini a) Jorge Caruso a) Carlão Pignatari a) Ary Fossen a) João Caraméz a) Beto Tricoli a) Edson Ferrarini a) André Soares a) Antonio Salim Curiati a) Ulysses Tassinari a) Hélio Nishimoto a) Roque Barbieri a) Célia Leão a) Ed Thomas a) Chico Sardelli a) Campos Machado a) José Bittencourt a) Cauê Macris a) Edmir Chedid a) Baleia Rossi a) Pedro Tobias a) Roberto Morais a) Mauro Bragato a) Estevam Galvão a) Maria Lúcia Amary a) Heroilma Soares a) Celso Giglio a) Rogério Nogueira a) Reinaldo Alzug a) Gil Arantes a) Carlos Bezerra Junior a) Roberto Massafra a) Milton Vieira a) Celino Cardoso a) Analice Cardoso a) Itamar Borges a) Orlando Morando

2. ATOS DO PRESIDENTE DA MESA DIRETORA

Com as finalidades de criar, constituir e formalizar a presente CPI, foram editados 03 atos pela Mesa Diretora da 17ª legislatura da Assembléia Legislativa do Estado de São Paulo.

I – DA CRIAÇÃO DA CPI

Ato nº 03, de 2013

Em face do Requerimento nº 176, de 2011, de autoria do Deputado Fernando Capez e outros, tendo-se verificado o preenchimento dos requisitos do artigo 13, § 2º, da Constituição Estadual, esta Presidência **cria**, nos termos do artigo 34 e seu § 2º, bem como do artigo 34-A, da XIV Consolidação do Regimento Interno, **COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO**, composta de 9 membros titulares e igual número de suplentes, para, no prazo de 120 dias, **investigar a eventual cartelização do mercado de autopeças de reposição**.

Sala das Sessões, em 1º de fevereiro de 2013

a) BARROS MUNHOZ - Presidente

II – DA CONSTITUIÇÃO DA CPI

Ato nº 18, de 2013

O Presidente da Assembléia Legislativa do Estado de São Paulo, no uso de suas atribuições regimentais e observado o disposto no Ato nº 3, de 1º de fevereiro de 2013, que criou a Comissão Parlamentar de Inquérito, com a finalidade de, no prazo de 120 dias, investigar a eventual **cartelização do mercado de autopeças** de reposição, conforme Requerimento nº 176, de 2011, de autoria do Deputado Fernando Capez e outros, **CONSTITUI**, pelo presente Ato, a referida Comissão, **nomeando os seguintes membros efetivos e substitutos**, observadas as indicações das Lideranças Partidárias:

MEMBROS EFETIVOS	PARTIDO	MEMBROS SUBSTITUTOS
Deputado Fernando Capez	PSDB	Deputado Dilador Borges Damasceno
Deputado Carlos Bezerra Jr.	PSDB	Deputado Ramalho da Construção
Deputada Ana Perugini	PT	Deputado Alencar Santana
Deputada Beth Sáhão	PT	Deputado Adriano Diogo
Deputado Osvaldo VergíniO	PSD	Deputado José Bittencourt
Deputado Marcos Neves	PSB	Deputado Carlos Cezar
Deputado Alcides Amazonas	PCdoB	Deputada Leci Brandão
Deputado Jooji Hato	PMDB	Deputada Vanessa Damo
Deputado Beto Tricoli	PV	Deputada Regina Gonçalves

Assembléia Legislativa, em 12 de março de 2013

a) BARROS MUNHOZ - Presidente

III – DA NOVA CONSTITUIÇÃO DA CPI

Ato nº 28, de 2013

O Presidente da Assembléia Legislativa do Estado de São Paulo, no uso de suas atribuições regimentais e observada a indicação da Liderança da Bancada do Partido da Social Democracia Brasileira – **PSDB**, nomeia: o Deputado **Ramalho da Construção**, que passa da condição de membro substituto a **efetivo**, em substituição ao Deputado Carlos Bezerra Jr., na Comissão Parlamentar de Inquérito - **CPI** constituída pelo **Ato nº 18**, de 2013, com a finalidade de “investigar a eventual cartelização do mercado de **autopeças** de reposição”; o Deputado **Dilador Borges** como membro **efetivo**, em substituição ao Deputado Carlos Bezerra Jr., na **CPI** constituída pelo **Ato nº 19**, de 2013, com a finalidade de “investigar a ocorrência de **pesca predatória**”; o Deputado **Dilador Borges** como membro **substituto**, em substituição ao Deputado Carlos Bezerra Jr., na **CPI** constituída pelo **Ato nº 20**, de 2013, com a finalidade de “investigar empresas de **telemarketing**, com o objetivo de se evitar o abuso dessa prática ao consumidor de forma constrangedora”; o Deputado **Orlando Morando** como membro **efetivo** e a Deputada **Analice Fernandes**, que passa da condição de membro efetivo a **substituto**, em substituição ao Deputado Carlos Bezerra Jr., na **CPI** constituída pelo **Ato nº 21**, de 2013, com a finalidade de “investigar os problemas relacionados com o consumo de gordura hidrogenada ou **gordura trans**, presentes principalmente nos alimentos industrializados”.

Assembléia Legislativa, em 26 de março de 2013.

SAMUEL MOREIRA
Presidente

IV - REQUERIMENTO DE PRORROGAÇÃO

Antes de expirado o prazo inicial de 120 dias desta CPI, foi requerida sua prorrogação, por meio de Requerimento, de autoria do Deputado Ramalho da Construção, que solicitou a extensão por mais 60 (sessenta) dias dos trabalhos, aprovado, por unanimidade, na reunião do dia 18/06/2013.

Na íntegra:

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB: “Há sobre a Mesa requerimento do Deputado Ramalho da Construção, ilustre Relator desta CPI, em que ele solicita, nos termos do art. 34, letra a, do Regimento Interno, a prorrogação das atividades desta CPI por mais 60 dias.”

Justificativa:

“A Comissão possui muitos documentos e, para emitir o Relatório Final, precisa de um tempo maior. Para que seja possível relatório sereno, atencioso e que leve em conta todos os detalhes.”

Sala das Comissões, em 18 de junho de 2013

Deputado Fernando Capez
Presidente

PARTE II – BALANÇO DE ATIVIDADES

1 - BREVE RELATO

Nas reuniões da comissão, foram ouvidos representantes de montadoras, de fabricantes, de representantes do Ministério Público e de órgãos de defesa dos consumidores.

Nos depoimentos colhidos uma informação foi reiterada, a de que as concessionárias praticam preços abusivos na venda de peças, com diferença de até 100% em relação às autopeças. Segundo os mesmos depoimentos a qualidade é similar.

O promotor do Ministério Público de São Paulo, Dr. Gilberto Nonaka, afirmou que há abuso no preço cobrado pelas montadoras nas peças de reposição vendidas em concessionárias, se comparado com o preço praticado na rede de distribuição. “O produto entregue à rede de concessionárias é o mesmo que os distribuidores recebem; a logística é a mesma. Então não há nenhum motivo, fora o símbolo da montadora que é colocado na peça, para um preço tão abusivo”, disse.

Desmanches

Os membros da CPI ouviram também representantes de comerciantes e recicladores de automóveis descontinuados que afirmaram que as montadoras não tem interesse em produzir peças de reposição e que a Associação Nacional dos Fabricantes de Autopeças apresentou ao Sistema Brasileiro de Defesa da Concorrência (SBDC) representação, posteriormente encaminhada ao Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade), que demonstra a forma anticompetitiva como as montadoras agem no país.

Segundo depoimento desses representantes, "a restrição de concorrência prejudica o consumidor e estimula o mercado ilegal", referindo-se principalmente aos desmanches clandestinos, que escoam as peças dos veículos furtados.

Representante dos desmanches legais afirmou que "alguns carros ficam meses à espera de uma peça nas oficinas que prestam serviços aos segurados por falta de peças originais." Segundo eles, se não fossem as oficinas que usam peças do mercado independente, o número de veículos descartados em São Paulo seria muito maior. Eles reclamam também da discriminação com a atividade, que deveria ser tratada como atividade legal. Para eles o que falta são agentes fiscalizadores e legislação eficiente para coibir o desmanche ilegal.

Selo de qualidade

A Comissão Parlamentar de Inquérito ouviu o presidente do Sindicato do Comércio Varejista de Peças e Acessórios para Veículos no Estado de São Paulo (Sincopeças), Francisco Wagner de La Torre, que defendeu o estabelecimento de um selo de certificação, fornecido pelo Inmetro, para as peças de fabricantes independentes. Isso daria segurança ao mercado varejista, que recebe também peças importadas sem garantia de qualidade. Ele disse ser favorável ao mercado de peças usadas, a começar pelo seu apelo ecológico. Mas defendeu um controle maior sobre os veículos sinistrados a serem levados a leilão.

Além do mais, há falta das peças mecânicas de uso exclusivo das montadoras, que só são vendidas pelas concessionárias, e essas não tem grande interesse nesse comércio de reposição, pois sua atividade preponderante é a venda de veículos novos. Por outro lado, as indústrias nacionais de autopeças trabalham atualmente com 20% de capacidade ociosa, podendo, portanto, suprir essa demanda. Pode-se concluir, que essa falta de peças também estimula o mercado clandestino, o chamado "roubauto".

2 – SINOPSE DAS REUNIÕES

Quadro I – Reuniões sem convidados e convocados

Objeto	Reunião	Data
Eleição de Presidente e de Vice-Presidente.	Especial	19/03/2013
Deliberação de assuntos de interesse da CPI – estabelecimento de datas para ouvir convocados e convidados, incluindo os representantes das montadoras	5ª Reunião Ordinária	21/05/2013

Quadro II – Reuniões com convidados e convocados

Solicitante	Convidado	Convocado	Breve relato	Data
Dep. Beth Sáhão	Dr. Leonardo Peres da Rocha e Silva, especialista em defesa da concorrência, e Dr. Waldemar Mistro, especialista na área de vendas, ambos indicados pela GM.		O Dr. Leonardo realizou exposição focada no Direito Autoral que algumas montadoras querem ter sobre as peças de reposição. Como somente elas podem fabricar as peças de reposição, segundo o seu entendimento, essas peças faltam no mercado, os preços são artificialmente inflados e isso provoca a obrigatoriedade dos consumidores recorrerem ao Mercado Paralelo, muitas vezes a desmanches ou adquirir um carro novo.	11/06/2013

Solicitante	Convidado	Convocado	Breve relato	Reunião	Data
Dep. Fernando Capez		Senhores Renato Ayres Fonseca, da ANFAPE e Moisés Assis Sirvente, da JOCAR	O Senhor Fonseca explicou que no século passado o governo instituiu uma política de incentivo para a criação do parque industrial brasileiro. Todavia, a indústria de autopeças de reposição já estava instalada no país para atender à frota de importados, antes das primeiras montadoras começarem a fabricar veículos no Brasil. A partir de 2000, segundo o depoente, as montadoras, detentoras de patentes do desenho industrial, alegando direitos de propriedade industrial, promoveram busca e apreensão de várias peças de reposição, paralisando esse mercado. Afirmou que as montadoras acusam as empresas independentes que fabricam autopeças de reposição de praticarem "pirataria". Acredita que a proibição das cópias criaria um monopólio das peças de reposição, com aumento expressivo nos preços. O Senhor Sirvente manifestou sua preocupação com a situação atual, pois se as empresas independentes, ou seja, aquelas que não fabricam para as montadoras, não	1ª Reunião Ordinária	26/03/2013

			puderem vender seus produtos, a sua empresa deixará de existir. Segundo ele, o termo "pirataria" não se aplica, pois só compra e vende peças com nota fiscal. Explicou que o cliente é sempre informado se a peça que está adquirindo é ou não original e também se é de qualidade inferior, o que leva a uma grande diferença no preço.		
Dep. Fernando Capez		Sr. Francisco Wagner de La Torre, presidente do SINCOPEÇAS	O Senhor de La Torre esclareceu que o Sindicato foi fundado em 1941 e que congrega no Estado 24.500 (vinte e quatro mil e quinhentas) lojas varejistas, e no Brasil cerca de 70 (setenta) mil, que vendem peças mecânicas e acessórios das linhas leve e pesada das 13 montadoras instaladas no país. Nos últimos anos, as montadoras têm investido judicialmente contra comerciantes varejistas de grande porte por venderem peças, principalmente de acabamento, que seriam de propriedade intelectual das fábricas. O Presidente do Sincopeças disse que as peças de acabamento vendidas pelas lojas são geralmente feitas pelas mesmas fábricas que fornecem às montadoras. Por isso, considera que esse comércio poderia	2ª Reunião Ordinária	02/04/2013

			ser feito, por ter autorização implícita. Todavia, as montadoras não conseguem atender à demanda, deixando os proprietários de veículos meses à espera de peças		
--	--	--	---	--	--

Solicitante	Convidado	Convocado	Breve relato	Reunião	Data
Dep. Fernando Capez / Dep. Ana Perugini		Economista Pedro Scazufca, representante do Professor Doutor Gesner de Oliveira, que elaborou estudo analisando os aspectos concorrenciais do mercado de autopeças e	Referiu-se a um estudo elaborado ao longo de 2010, que relata abuso do poder econômico por parte das montadoras e uso da proteção do Desenho Industrial (DI) a elas conferido a fim de dominar o mercado de peças de reposição. De acordo com esse trabalho, a Associação Nacional de Fabricantes de Autopeças (ANFAPE) apresentou ao Sistema Brasileiro de Defesa da Concorrência (SBDC) representação, com posterior envio ao Conselho de Administração de Defesa Econômica (CADE), que demonstra a forma anticompetitiva que as montadoras agem no país, causando prejuízos à livre concorrência e ao consumidor final. Segundo informações do economista, em 2010 o CADE instalou processo administrativo contra as montadoras	3ª Reunião Ordinária	23/04/2013
		Senhor Júlio César Luchesi de Freitas, presidente da Associação Brasileira de Comerciantes e Recicladores de Automóveis Descontinuados	O convidado afirmou que se não fossem as oficinas que utilizam peças do mercado independente, o número de veículos descartados em São Paulo seria muito maior. Conforme o depoente, o mercado independente compra		

Solicitante	Convidado	Convocado	Breve relato	Reunião	Data
Dep. Beth Sahão		Senhor Rogério Luiz Vargas, gerente de assuntos jurídicos comerciais da Volkswagen.	O depoente afirmou que uma parcela ínfima das peças de reposição dos veículos da Volkswagen é protegida por registros de propriedade do desenho industrial e não há evidência de que a falta dessas peças no mercado tenha alguma relação com esse registro. Segundo ele, a montadora utiliza, em média, menos de dez por unidade e são peças que demonstram a identidade visual do veículo, o DNA da marca, afirmou. Entre elas estão pára-choques, faróis e espelhos retrovisores. O gerente afirmou ainda que as reclamações dos consumidores por falta de peças que pontualmente chegam à VW não se referem a peças protegidas, as mais comercializadas são as peças de desgaste natural do veículo, muitas delas desenvolvidas por fornecedores. Vargas discordou do uso do termo cartelização	6ª Reunião Ordinária	18/06/2013
		Senhores João Alecrim Pereira, Gerente de Assuntos Governamentais, e Ricardo Inglez de Souza,	Os depoentes afirmaram que a Ford registra direitos de design de cerca de 20 peças por modelo no país. No total, seriam menos de 400 peças protegidas		

			em leilões no Estado de São Paulo, 200 mil veículos por ano. Esses leilões são realizados em concordância com o DER, Ciretrans e Detran. Afirmou o depoente que o mercado independente, também conhecido com desmanche, deve ser tratado como atividade legal. Júlio Luchesi revelou que a frota de carros da cidade de São Paulo é de cerca de 7,5 milhões e que parte deles é abandonado em diversos locais na cidade, e que se transformarão em sucata		
Dep. Fernando Capez	Dr. Gilberto Nonaka, Promotor do Ministério Público /SP		O Dr. Nonaka informou que o Ministério Público do Estado de São Paulo ingressou com uma Ação Civil Pública contra as montadoras Fiat, GM, Volkswagen e Ford por prática abusiva de preços ao consumidor. Por sugestão do Deputado Beto Tricoli, foi aprovado requerimento propondo o envio de ofício ao Ministério Público solicitando informações sobre a respectiva ação	4ª Reunião Ordinária	07/05/2013
	Sr. Arnaldo Mamede, da Universal Automotive Systems		O depoente discorreu sobre a Ação movida pela Ford contra a Universal, esclarecendo que as peças da sua empresa são 80% mais baratas do que as		

		representante legal, ambos da Ford	pela legislação de propriedade intelectual, sendo que um veículo tem em geral 4 mil peças e componentes, e que a Ford mantém 43 mil peças diferentes em estoque. Inglez de Souza acrescentou que o faturamento da montadora com a venda de peças protegidas corresponde a menos de 5% do total obtido com a venda de peças em geral, entre essas peças estariam calotas, rodas, capôs, para-choques e retrovisores. Os representantes da Ford seguiram linha de raciocínio semelhante à do depoente anterior na abordagem de temas como desabastecimento e diferença excessiva entre peças originais e as produzidas por fabricantes independentes		
Dep. Beth Sahão		José Eduardo Moreira, gerente de assuntos jurídicos da Fiat Automóveis	O depoente afirmou que a Fiat Automóveis não se envolve ou participa de quaisquer discussões ou práticas que possam dar a entender, sugerir ou desencadear ajuste entre as concorrentes para o controle de mercado, que uma parcela ínfima das peças de reposição dos veículos da FIAT é protegida por registros de propriedade do desenho industrial e que não há evidência de que	7ª Reunião Ordinária	25/06/2013

		oferecidas pelas concessionárias		
--	--	----------------------------------	--	--

			a falta dessas peças no mercado tenha alguma relação com esse registro. Segundo ele, a montadora utiliza peças que têm seu design protegido, em média, de menos de dez por unidade e são peças que demonstram a identidade visual do veículo.		
--	--	--	---	--	--

Solicitante	Convidado	Convocado	Breve relato	Reunião	Data
Dep. Jooji Hato	Senhor Ricardo Medeiros de Carvalho, coordenador geral de análise antitruste da Superintendência Geral do Conselho Administrativo da Defesa Econômica (CADE).		O convidado abordou os seguintes temas: o direito antitruste; a defesa da concorrência no Brasil; os princípios constitucionais que regem a defesa econômica no país; a lei 12.529, de 2011, conhecida como nova lei antitruste; o reordenamento do Sistema Brasileiro de Defesa da Concorrência, em atendimento à nova lei antitruste; o papel do CADE neste sistema; a reestruturação interna do Conselho; e, finalmente, a localização do processo administrativo movido pela ANFAPE na estrutura organizacional do CADE. Segundo o senhor coordenador de antitruste daquela instituição, o referido processo administrativo encontra-se sob os cuidados de sua Coordenadoria. Sobre a questão nele disputada, o Senhor Ricardo Medeiros de Castro explicou que a proteção legal ao desenho das peças existe para proteger as montadoras contra cópias de seus veículos e não para garantir o monopólio do chamado <i>aftermarket</i> , mercado de vendedores independentes de peças	8ª Reunião Ordinária	13/08/2013

Solicitante	Convidado	Convocado	Breve relato	Reunião	Data
Dep. Jooji Hato	Senhor Paulo Arthur Lencioni Góes, Diretor-Executivo da Fundação Procon/SP.		de reparo O convidado asseverou que, embora seja um princípio legal, a proteção da produção e comercialização de peças de reposição por meio de patentes deve harmonizar-se com a proteção ao consumidor, compatibilizando direitos econômicos e consumeristas (aqui não seria melhor dizer “compatibilizando os direitos econômico e do consumidor? O “de”, principalmente, está completamente fora de lugar)). Segundo o Senhor Diretor-Executivo, o banco de dados com as reclamações registradas pelo Procon/SP quanto aos vícios e aos defeitos em automóveis encontra-se incompleto, em razão de não estarem agregados os dados dos Procons municipais. Ademais, informou que cerca de cinquenta por cento das denúncias relacionadas a defeitos em automóveis são resolvidas administrativamente pelo Procon/SP e os outros cinquenta por cento seguem para a via judicial.	9ª Reunião Ordinária	27/08/2013

3. DOS REQUERIMENTOS

Com a finalidade de obter documentos e ouvir testemunhas, dentre outros, foram aprovados 18 requerimentos, de autoria dos deputados membros da Comissão, com os seguintes objetos:

- 1) Requer sejam convocados Senhores Renato Ayres Fonseca, Presidente da Associação Nacional dos Fabricantes de Autopeças - ANFAPE e Moisés de Assis Sirvente, representante da empresa JOCAR Autopeças.
- 2) Requer informações da ECAR - The European Campaign for the Freedom of de Automotive Parts and Repair Market.
- 3) Requer a convocação dos Srs. Prof. Dr. Gesner de Oliveira e Francisco Wagner de La Torre - Presidente do SINCOPEÇAS/SP.
- 4) Requer sejam realizadas as seguintes visitas: Centauro Indústria e Comércio Ltda.; Cofran Indústria de Auto Peças Ltda.; Universal Automotive System S.A.
- 5) Requer oitiva de um representante da montadora Ford, a fim de expor seu posicionamento com relação à defesa da propriedade industrial das peças dos veículos por ela fabricados e quanto às medidas judiciais tomadas contra os fabricantes independentes de autopeças.
- 6) Requer oitiva de um representante da montadora Volkswagen do Brasil, a fim de expor seu posicionamento com relação à defesa da propriedade industrial das peças dos veículos por ela fabricados e quanto às medidas judiciais tomadas contra os fabricantes independentes de autopeças.
- 7) Requer oitiva de um representante da montadora Fiat Automóveis, a fim de expor seu posicionamento com relação à defesa da propriedade industrial das peças dos veículos por ela fabricados e quanto às medidas judiciais tomadas contra os fabricantes independentes de autopeças.
- 8) Requer oitiva de um representante da montadora General Motors, a fim de expor seu posicionamento diferenciado no que se refere à propriedade industrial das peças dos veículos por ela fabricados e o porquê de sua relação sem atritos com os fabricantes independentes de autopeças.
- 9) Requer oitiva do Senhor Júlio César Luchesi de Freitas, Presidente da Associação Brasileira de Comerciantes e Recicladores de Automóveis Descontinuados, para que possa expor situações ligadas ao comércio de peças usadas no Estado de São Paulo.
- 10) Requer oitiva do representante do CADE - Conselho Administrativo de Defesa Econômica -, para trazer informações sobre a situação do processo administrativo existente naquele órgão técnico, sobre possível abuso do exercício de direitos dos registros do desenho industrial de autopeças, por parte das montadoras automobilísticas
- 11) Requer oitiva do representante da ABNT- Associação Brasileira de Normas Técnicas -, para tratar sobre questões técnicas dos veículos.
- 12) Requer oitiva de um representante do IQA - Instituto de Qualidade Automotiva -, organismo sem fins lucrativos especializado no setor automotivo.
- 13) Requer oitiva de um representante do INMETRO, através do seu órgão delegado em São Paulo, o IPEN, para obter informações sobre testes de qualidade e aferições técnicas de peças fabricadas pela indústria independente de autopeças.
- 14) Requer oitiva de um representante do PROCON, para informar sobre a existência de possíveis reclamações junto ao órgão sobre o comércio de autopeças.
- 15) Requer seja feita diligência ao Desmanche Dois Irmãos, por se tratar de empresa notoriamente regular no comércio de autopeças.
- 16) Requer seja feita diligência ao pátio do DETRAN para verificação da situação dos veículos apreendidos.
- 17) Requer seja feita diligência ao leilão de sucatas, para obter informações sobre o funcionamento dos leilões.
- 18) Requer oitiva do Senhor Eduardo Augusto dos Santos, consultor de empresas que atua há mais de trinta anos no setor automotivo para sanar eventuais dúvidas.

4. RELAÇÃO DOS DEPOENTES

- 1) Sr. Renato Ayres Fonseca – ANFAPE;
- 2) Moisés Assis Sirvente - JOCAR;
- 3) Sr. Francisco Wagner de La Torre - Presidente do SINCOPEÇAS;
- 4) Sr. Economista Pedro Scaczufca;
- 5) Sr. Júlio César Luchesi de Freitas;
- 6) Promotor Dr. Gilberto Nonaka;
- 7) Sr. Arnaldo Mamede - representante da Universal Automotive Systems;
- 8) Dr. Leonardo Peres da Rocha e Silva – representante GM;
- 9) Waldemar Mistro – representante GM;
- 10) Rogério Luiz Vargas – representante Volkswagen;
- 11) Sr. João Alecrim Pereira - representante da Ford;
- 12) Sr. Ricardo Inglez de Souza - representante da Ford;
- 13) Dr. José Eduardo Moreira – representante da Fiat Automóveis;
- 14) Sr. Ricardo Medeiros de Carvalho- representante do CADE; e
- 15) Sr. Paulo Arthur Lencioni Góes - Procon/SP.

5. DAS DILIGÊNCIAS *in locu* DA CPI

Os Deputados Ramalho da Construção, Jooji Hato e Osvaldo Vergínio, no dia 1º de outubro de 2013, visitaram algumas empresas do setor de reposição que trabalham com reciclagem e produção de peças automotivas similares as originais. Na visita a empresa Universal Automotive Systems, localizada na Via Anhanguera, km.16.3 Jd. Platina, em Osasco, que produz vários itens de carros nacionais, os membros da Comissão conversaram com o gerente Rony Von Machado, gerente de logística informou que a empresa emprega entre fábrica e centro de distribuição quase 500 funcionários, todos registrados. Os parlamentares agradeceram a exposição apresentada e elogiaram a atuação da empresa.

Na JR Revendedora de Peças de Caminhão, localizada na Av. Presidente Kennedy, 888/4091, Vila dos Remédios, Osasco, os parlamentares foram recebidos pelo diretor administrativo, Artur Rufino, que demonstrou o procedimento realizado pela revendedora desde a compra do veículo até a estocagem do material. Informou, ainda que a empresa possui um quadro de 140 funcionários devidamente registrados em carteira, compra e desmonta cerca de mil caminhões por ano, sendo que três quartos de suas vendas destinam-se a pessoas jurídicas.

A comitiva de parlamentares esteve no desmanche de autos GL Comércio de Peças Novas e Usadas, localizado na Av. Cândido Portinari, 390, Vila Jaguará. No local observaram a precariedade das instalações e registro dos itens de peças automotivas. O funcionário Ricardo que atendeu os Deputados esclareceu que todas as peças são compradas através de leilão e há documentos que comprovam a origem lícita das mesmas.

Além das diligências *in locu*, a CPI, por meio de sua assessoria, também realizou pesquisa de peças em falta no mercado e abaixo identifica as peças procuradas e não encontradas, suas especificações e os locais nas quais estas peças não foram encontradas. Esta pesquisa constará de item próprio deste Relatório.

6. DOS DOCUMENTOS

Consta do arquivo da Comissão Parlamentar de Inquérito diversos documentos e respostas de requerimentos enviados a depoentes, testemunhas, vítimas, órgãos públicos e as Montadoras, além de solicitações, requerimentos, fotos e vídeos.

7. DOS OFÍCIOS

De acordo com os requerimentos aprovados, foram enviados os ofícios desta Comissão Parlamentar de Inquérito aos seus destinatários, conforme cópias de envio constantes nos autos.

PARTE III –DAS SEÇÕES

I. Atas das Seções

19/03/2013 – Reunião especial de eleição de presidente e vice-presidente

ATA DA REUNIÃO ESPECIAL DE ELEIÇÃO DE PRESIDENTE E VICE-PRESIDENTE DA COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO CONSTITUÍDA PELO ATO Nº 18, DE 2013, COM A FINALIDADE DE INVESTIGAR A EVENTUAL CARTELIZAÇÃO DO MERCADO DE AUTOPEÇAS DE REPOSIÇÃO.

Aos dezenove dias do mês de março de dois mil e treze, às quatorze horas, no Plenário "Tiradentes" da Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo, realizou-se a Reunião Especial de Eleição de Presidente e Vice-Presidente deste Órgão Técnico, convocada nos termos do § 2º do artigo 36, da XIV Consolidação do Regimento Interno e presidida, inicialmente, pelo Senhor Deputado Jooji Hato, nos termos do artigo 37 do mesmo diploma legal. Presentes a Senhora Deputada Ana Perugini e os Senhores Deputados Fernando Capez, Beto Tricoli, Jooji Hato, Osvaldo Vergínio e Alcides Amazonas (efetivos). Também presente o Senhor Deputado Ramalho da Construção (substituto). Ausentes a Senhora Deputada Beth Sáhão e os Senhores Deputados Marcos Neves (por motivos justificados) e Carlos Bezerra Jr.. Havendo número regimental, o Deputado Jooji Hato abriu a reunião e solicitou aos presentes a indicação de um nome para ocupar o cargo de Presidente. Pela ordem, a Senhora Deputada Ana Perugini fez a indicação do Deputado Fernando Capez. Em votação o Deputado Fernando Capez, por unanimidade, foi eleito Presidente, assumindo a direção dos trabalhos. O Presidente eleito agradeceu a confiança nele depositada por seus pares e suspendeu a reunião por 1 (um) minuto por conveniência da ordem. Reabertos os trabalhos, foi apresentado o nome do Deputado Osvaldo Vergínio para ocupar a Vice-Presidência. Em votação o Deputado Osvaldo Vergínio foi eleito Vice-Presidente. O eleito agradeceu aos seus pares. O Deputado Fernando Capez informou que o Deputado Ramalho da Construção será designado relator da CPI após ser nomeado membro efetivo deste órgão técnico, em substituição ao Deputado Carlos Bezerra Jr.. Ficou decidido que as reuniões deverão ocorrer às terças-feiras, às quatorze horas. O Presidente informou que, na próxima reunião, apresentará requerimentos para que sejam convidados os Senhores Renato Ayres Fonseca, Presidente da Associação Nacional dos Fabricantes de Autopeças – ANFAPE e Moisés de Assis Sirvente, proprietário da JOCAR. Solicitou aos demais membros que apresentem suas sugestões para que seja discutido o cronograma dos trabalhos. Nada mais havendo a tratar, a reunião suspensa por cinco minutos, para a lavratura da presente ata. Reabertos os trabalhos à hora aprazada e com o mesmo quórum, foi a ata aprovada, encerrando-se então a reunião, que foi gravada pelo Serviço de Audiofonia, e que, após transcrição, farão parte desta ata que eu, Fátima Mônica Bragante Dinardi, Analista Legislativo, lavrei e assino após sua Excelência. Plenário Tiradentes, em 19 de março de 2013.

Deputado Fernando Capez
Presidente

Fátima Mônica Bragante Dinardi
Secretária

26/03/2013 – 1ª reunião – Sr. Renato Ayres Fonseca-ANFAPE e Sr. Moisés Assis Sirvente – JOCAR

ATA DA PRIMEIRA REUNIÃO DA COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO CONSTITUÍDA PELO ATO Nº 18, DE 2013, COM A FINALIDADE DE INVESTIGAR A EVENTUAL CARTELIZAÇÃO DO MERCADO DE AUTOPEÇAS DE REPOSIÇÃO.

Aos vinte e seis dias do mês de março de dois mil e treze, às quinze horas, no Plenário "D. Pedro I" da Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo, realizou-se a Primeira Reunião da Comissão Parlamentar de Inquérito constituída pelo Ato nº 18, de 2013, com a finalidade de "investigar a eventual cartelização do mercado de autopeças de reposição", presidida pelo Senhor Deputado Fernando Capez. Presentes a Senhora Deputada Beth Sáhão e os Senhores Deputados Fernando Capez, Beto Tricoli (no decorrer da reunião), Jooji Hato, Osvaldo Vergínio, Alcides Amazonas (efetivos) e Ramalho da Construção (substituto). Ausentes a Senhora Deputada Ana Perugini e o Senhor Deputado Marcos Neves. Havendo número regimental, o Senhor Presidente abriu a reunião e informou o objeto da presente reunião. A seguir, passou a presidência ao Deputado Osvaldo Vergínio para apreciação de Requerimentos de sua autoria: 1 – Requerimento de autoria do Deputado Fernando Capez, para que sejam convocados os Senhores Renato Ayres Fonseca, Presidente da Associação Nacional dos Fabricantes de Autopeças – ANFAPE e Moisés de Assis Sirvente, representante da empresa JOCAR Autopeças. Aprovado. 2 – 2 a – Requerimento de autoria do Deputado Fernando Capez solicitando informações da ECAR – The European Campaign for the Freedom of Automotive Parts and Repair Market. Aprovado. 2 b – Requer a convocação dos Senhores: Economista Prof. Dr. Gesner de Oliveira e Francisco Wagner de La Torre – Presidente do SINCOPEÇAS/SP. Aprovado. 2 c – Requer sejam realizadas as seguintes visitas: Centauro Indústria e Comércio Ltda.; Cofran Indústria de Auto Peças Ltda.; Universal Automotive System S.A.. Aprovado. Reassumindo a presidência, o Deputado Fernando Capez informou a presença do Senhor Renato Ayres Fonseca, presidente da ANFAPE e o convidou para tomar assento à Mesa, passando-lhe a palavra por dez minutos. O Senhor Fonseca explicou que no século passado o governo instituiu uma política de incentivo para a criação do parque industrial brasileiro. Todavia, a indústria de autopeças de reposição já estava instalada no país para atender à frota de importados, antes das primeiras montadoras começarem a fabricar veículos no Brasil. A partir de 2000, segundo o depoente, as montadoras, detentoras de patentes do desenho industrial, alegando direitos de propriedade industrial, promoveram busca e apreensão de várias peças de reposição, paralisando esse mercado. afirmou que as montadoras acusam as empresas independentes que fabricam autopeças de reposição de praticarem "pirataria". Acredita que a proibição das cópias criaria um monopólio das peças de reposição, com aumento expressivo nos preços. O Senhor Presidente abriu a palavra aos Deputados. Pela ordem, usaram da palavra para questionamentos a Deputada Beth Sáhão e os Deputados Alcides Amazonas, Jooji Hato, Fernando Capez, Beto Tricoli, Osvaldo Vergínio e Alcides Amazonas. Após as respostas do Senhor Fonseca, o Presidente agradeceu sua presença e convidou o Senhor Moisés de Assis Sirvente, proprietário da empresa JOCAR Autopeças, a tomar assento à Mesa, passando-lhe a palavra por dez minutos. O Senhor Sirvente manifestou sua preocupação com a situação atual, pois se as empresas independentes, ou seja, aquelas que não fabricam para as montadoras, não puderem vender seus produtos, a sua empresa deixará de existir. Segundo ele, o termo "pirataria" não se aplica, pois só compra e vende peças com nota fiscal. Explicou que o cliente é sempre informado se a peça que está adquirindo é ou não original e também se é de qualidade inferior, o que leva a uma grande diferença no preço. O Deputado Fernando Capez informou que algumas montadoras, principalmente Fiat, Ford e Volkswagen alegam em juízo que detêm a propriedade industrial sobre todas as peças, não somente sobre o conjunto do automóvel e que o objetivo da CPI é fornecer ao Conselho Administrativo de Defesa Econômica – CADE, instrumentos para impedir a cartelização do setor e assegurar a livre concorrência no mercado. Agradeceu novamente a presença dos depoentes e convocou nova reunião para o dia 02/04/2013, às 15 horas. Nada mais havendo a tratar, foi encerrada a reunião, que foi gravada pelo Serviço de Audiofonia, e que, após transcrição, fará parte desta ata que eu, Fátima Mônica Bragante Dinardi, Analista Legislativo, lavrei e assino após sua Excelência. Aprovada em reunião de 02/04/2013.

Deputado Fernando Capez
Presidente

Fátima Mônica Bragante Dinardi
Secretária

02/04/2013 – 2ª reunião Sr. Francisco Wagner de La Torre, Presidente do SINCOPEÇAS

ATA DA SEGUNDA REUNIÃO DA COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO CONSTITUÍDA PELO ATO Nº 18, DE 2013, COM A FINALIDADE DE INVESTIGAR A EVENTUAL CARTELIZAÇÃO DO MERCADO DE AUTOPEÇAS DE REPOSIÇÃO.

Aos dois dias do mês de abril de dois mil e treze, às quinze horas, no Plenário "D. Pedro I" da Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo, realizou-se a Segunda Reunião da Comissão Parlamentar de Inquérito constituída pelo Ato nº 18, de 2013, com a finalidade de "investigar a eventual cartelização do mercado de autopeças de reposição", presidida, inicialmente, pelo Senhor Deputado Osvaldo Vergínio. Presentes as Senhoras Deputadas Beth Sáhão, Ana Perugini, e os Senhores Deputados Osvaldo Vergínio, Beto Tricoli, Jooji Hato, Alcides Amazonas, Ramalho da Construção e, no decorrer da reunião os Deputados Fernando Capez e Marcos Neves (efetivos). Havendo número regimental, o Senhor Presidente abriu os trabalhos e solicitou à secretária que procedesse à leitura da ata da reunião anterior. Tendo sido deferida a solicitação de dispensa da leitura da ata, foi a mesma dada por aprovada. A seguir, passou-se à apreciação da ordem do dia. 1 – Requerimento de autoria da Deputada Beth Sáhão para que seja convocado um representante da montadora Ford a fim de expor seu posicionamento com relação à defesa da propriedade industrial das peças dos veículos por ela fabricados e quanto às medidas judiciais tomadas contra os fabricantes independentes de autopeças. Aprovado. 2 – Requerimento de autoria da Deputada Beth Sáhão para que seja convocado um representante da montadora Volkswagen do Brasil a fim de expor seu posicionamento com relação à defesa da propriedade industrial das peças dos veículos por ela fabricados e quanto às medidas judiciais tomadas contra os fabricantes independentes de autopeças. Aprovado. 3 – Requerimento de autoria da Deputada Beth Sáhão para que seja convocado um representante da montadora Fiat Automóveis a fim de expor seu posicionamento com relação à defesa da propriedade industrial das peças dos veículos por ela fabricados e quanto às medidas judiciais tomadas contra os fabricantes independentes de autopeças. Aprovado. 4 – Requerimento de autoria da Deputada Beth Sáhão para que seja convocado um representante da montadora General Motors a fim de expor seu posicionamento diferenciado no que se refere à propriedade industrial das peças dos veículos por ela fabricados e o porquê de sua relação sem atritos com os fabricantes independentes de autopeças. Aprovado. Em seguida, com a anuência dos membros da CPI presentes à reunião, foi incluído o item nº 5 – Requerimento de autoria da Deputada Ana Perugini para que seja ouvido o Senhor Júlio César Luchesi de Freitas, Presidente da Associação Brasileira de Comerciantes e Recicladores de Automóveis Descontinuados, para que possa expor situações ligadas ao comércio de peças usadas no Estado de São Paulo. Aprovado. Na sequência, o Senhor Presidente anunciou a presença do Senhor Francisco Wagner de La Torre, Presidente do Sincopeças, acompanhado por seu advogado, Dr. David José Garcia dos Santos – OAB/SP nº 248459 e os convidou para tomarem assento à Mesa. Após tomar o compromisso do depoente de apenas dizer a verdade, o Presidente perguntou-lhe se gostaria de fazer uma explanação prévia. Ante a resposta negativa, o Deputado Fernando Capez apresentou seus questionamentos. O Senhor de La Torre esclareceu que o Sindicato foi fundado em 1941 e que congrega no Estado 24.500 (vinte e quatro mil e quinhentas) lojas varejistas, e no Brasil cerca de 70 (setenta) mil, que vendem peças mecânicas e acessórios das linhas leve e pesada das 13 montadoras instaladas no país. Nos últimos anos, as montadoras têm investido judicialmente contra comerciantes varejistas de grande porte por venderem peças, principalmente de acabamento, que seriam de propriedade intelectual das fábricas. O Presidente do Sincopeças disse que as peças de acabamento vendidas pelas lojas são geralmente feitas pelas mesmas fábricas que fornecem às montadoras. Por isso, considera que esse comércio poderia ser feito, por ter autorização implícita. Todavia, as montadoras não conseguem atender à demanda, deixando os proprietários de veículos meses à espera de peças. Além do mais, há falta das peças mecânicas de uso exclusivo das montadoras, que só são vendidas pelas concessionárias, e essas não têm grande interesse nesse comércio de reposição, pois preferem vender veículos novos. Por outro lado, as indústrias nacionais de autopeças trabalham atualmente com 20% (vinte por cento) de capacidade ociosa, podendo, portanto, suprir essa demanda. Essa falta de peças também estimula o mercado clandestino, o chamado "roubauto". Outro problema é que, com o avanço tecnológico, cada automóvel tem seu software específico de regulação, usado, por exemplo, para a calibragem da proporção entre ar e combustível para o motor, e que não é fornecido pelas montadoras. Sobre a grande diferença nos preços praticados, disse acreditar que isso acontece por não haver concorrência com as montadoras. O Deputado Fernando Capez informou que precisaria se ausentar para comparecer à reunião da Comissão de Constituição, Justiça e Redação, que estava ocorrendo no plenário ao lado e passou a presidência ao Deputado Osvaldo Vergínio, o qual deu continuidade à reunião, passando a palavra aos demais Deputados. Pela ordem, fizeram perguntas ao depoente as Deputadas Beth Sáhão e Ana Perugini, e os Deputados Jooji Hato e Ramalho da Construção. O depoente defendeu o estabelecimento de um selo de certificação, fornecido pelo Inmetro, para as peças de fabricantes independentes. Isso daria segurança ao mercado varejista, que recebe também peças importadas sem garantia de qualidade. Disse, ainda, ser favorável ao mercado de peças usadas, ressaltando seu apelo ecológico. Entretanto, defendeu um controle maior sobre os veículos sinistrados a serem levados a leilão, evitando que o mesmo veículo seja vendido mais de uma vez. Retornando à reunião, o Deputado Fernando Capez reassumiu a presidência e agradeceu a presença do

Presidente do Sincopeças. Nada mais havendo a tratar, foi encerrada a reunião, que foi gravada pelo Serviço de Audiofonia, e que, após transcrição, fará parte desta ata que eu, Fátima Mônica Bragante Dinardi, Analista Legislativo, lavrei e assino após sua Excelência.

Aprovada em reunião de

Deputado Fernando Capez

Presidente

Fátima Mônica Bragante Dinardi
Secretária

23/04/2013 – 3ª reunião– Economista Pedro Scazufca e Senhor Júlio César Luchesi de Freitas

ATA DA TERCEIRA REUNIÃO DA COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO CONSTITUÍDA PELO ATO Nº 18, DE 2013, COM A FINALIDADE DE INVESTIGAR A EVENTUAL CARTELIZAÇÃO DO MERCADO DE AUTOPEÇAS DE REPOSIÇÃO.

Aos vinte e três dias do mês de abril de dois mil e treze, às quatorze horas, no Plenário "José Bonifácio" da Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo, realizou-se a Terceira Reunião da Comissão Parlamentar de Inquérito constituída pelo Ato nº 18, de 2013, com a finalidade de "investigar a eventual cartelização do mercado de autopeças de reposição", presidida pelo Senhor Deputado Fernando Capez. Presentes, a Senhora Deputada Beth Sáhão e os Senhores Deputados Osvaldo Vergínio, Jooji Hato, Alcides Amazonas, Ramalho da Construção. Ausentes, a Senhora Deputada Ana Perugini e os Senhores Deputados Beto Tricoli e Marcos Neves (efetivos), que apresentaram justificativa. Havendo número regimental, o Senhor Presidente abriu os trabalhos e solicitou à secretária que procedesse à leitura da ata da reunião anterior. Tendo sido deferida a solicitação de dispensa da leitura da ata, foi a mesma dada por aprovada. Na sequência o senhor Presidente anunciou a presença do Economista Pedro Scazufca, representante do Economista Professor Doutor Gesner de Oliveira, que elaborou estudo analisando os aspectos concorrenciais do mercado de autopeças, e o convidou para tomar assento à Mesa. Após dispensar a tomada de compromisso do convidado, o Presidente perguntou-lhe se gostaria de fazer uma explanação prévia. Ante a resposta positiva, o convidado passou a discorrer sobre o tema em tela. Referiu-se a um estudo elaborado ao longo de 2010, que relata abuso do poder econômico por parte das montadoras e uso da proteção do Desenho Industrial (DI) a elas conferido a fim de dominar o mercado de peças de reposição. De acordo com esse trabalho, a Associação Nacional de Fabricantes de Autopeças (ANFAPE) apresentou ao Sistema Brasileiro de Defesa da Concorrência (SBDC) representação, com posterior envio ao Conselho de Administração de Defesa Econômica (CADE), que demonstra a forma anticompetitiva que as montadoras agem no país, causando prejuízos à livre concorrência e ao consumidor final. Segundo informações do economista, em 2010 o CADE instalou processo administrativo contra as montadoras. O palestrante destacou que as peças originais têm preços mais elevados do que as peças compradas no mercado independente ou paralelo; essas empresas também seguem padrões de qualidade; além disso, esse setor é responsável pela maior parte dos modelos não mais produzidos pelas montadoras tais como Fusca, Kombi, e etc. afirmou também que as fábricas autorizadas, formadas por empresas multinacionais, empregam 235 mil pessoas e produzem mais de 2 mil itens, já o mercado independente, predominantemente formado por montadoras nacionais, empregam 50 mil trabalhadores e produzem no máximo 2 mil itens, o que resulta no favorecimento do surgimento dos desmanches clandestinos, que escoam peças produto da ilegalidade. A seguir o Senhor Deputado Fernando Capez apresentou seus questionamentos, que foram prontamente esclarecidos pelo convidado, que também respondeu às perguntas dos demais Senhores Deputados presentes. Após, o Senhor Deputado Fernando Capez agradeceu a presença do Economista Pedro Scazufca e chamou o depoente Júlio César Luchesi de Freitas, Presidente da Associação Brasileira de Comerciantes e Recicladores de Automóveis Descontinuados, que após a tomada de compromisso, afirmou que se não fossem as oficinas que utilizam peças do mercado independente, o número de veículos descartados em São Paulo seria muito maior. Conforme o depoente, o mercado independente compra em leilões no Estado de São Paulo, 200 mil veículos por ano. Esses leilões são realizados em concordância com o DER, Ciretrans e Detran. afirmou o depoente que o mercado independente, também conhecido com desmanche, deve ser tratado como atividade legal. Júlio Luchesi revelou que a frota de carros da cidade de São Paulo é de cerca de 7,5 milhões e que parte deles é abandonado em diversos locais na cidade, e que se transformarão em sucata. As montadoras deixam de produzir peças para incentivar a venda de carros novos, causando prejuízos para todos, principalmente ao meio ambiente. Júlio de Freitas esclareceu que as peças que os desmanches legais vendem são basicamente capôs, paralamas, itens de acabamento e portas, não sendo nenhum considerado de segurança. Os Senhores Parlamentares aprovaram mais três requerimentos. O primeiro, apresentado pelo Deputado Jooji Hato, que sugeriu o convite do representante do CADE– Conselho Administrativo de Defesa Econômica para falar sobre o processo aberto contra as montadoras Volkswagen, Ford e Fiat. O segundo de autoria do Deputado Alcides Amazonas que solicitou o convite do representante da ABNT– Associação Brasileira de Normas Técnicas– para falar sobre questões técnicas dos veículos. O terceiro, seria a oitiva do representante da General Motors. Os parlamentares também votaram pela tentativa de novo convite aos faltosos nas reuniões anteriores. Caso não compareçam seriam convocados. Nada mais havendo a tratar, foi encerrada a reunião, que foi gravada pelo Serviço de Audiofonia, e que, após transcrição, fará parte desta ata que eu, Leda Roxana Valverde Barbato, Analista Legislativo, lavrei e assino após sua Excelência.

Aprovada em reunião de 07/05/2013

Deputado Fernando Capez
Presidente

Leda Roxana Valverde Barbato
Secretária

07/05/2013 – 4ª reunião Promotor Dr. Gilberto Nonaka e Senhor Arnaldo Mamede, representante da Universal Automotive Systems

ATA DA QUARTA REUNIÃO DA COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO CONSTITUÍDA PELO ATO Nº 18, DE 2013, COM A FINALIDADE DE INVESTIGAR A EVENTUAL CARTELIZAÇÃO DO MERCADO DE AUTOPEÇAS DE REPOSIÇÃO.

Aos sete dias do mês de maio de dois mil e treze, às quatorze horas e trinta minutos, no Plenário "José Bonifácio" da Assembléia Legislativa do Estado de São Paulo, realizou-se a Quarta Reunião da Comissão Parlamentar de Inquérito constituída pelo Ato nº 18, de 2013, com a finalidade de "investigar a eventual cartelização do mercado de autopeças de reposição", presidida pelo Senhor Deputado Osvaldo Vergínio. Presentes as Senhoras Deputadas Beth Sáhão, Ana Perugini, e os Senhores Deputados Osvaldo Vergínio, Beto Tricoli, Jooji Hato, Alcides Amazonas, Ramalho da Construção e Marcos Neves (efetivos). Ausente o Senhor Deputado Fernando Capez. Havendo número regimental, o Senhor Presidente abriu os trabalhos e solicitou à secretária que procedesse à leitura da ata da reunião anterior. Deferida a solicitação de dispensa da leitura da ata, foi a mesma dada por aprovada. Em seguida, com a anuência dos membros da CPI presentes à reunião, foi alterada a ordem, sendo procedida a oitiva dos convidados. Na sequência, o Senhor Presidente anunciou a presença do Dr. Gilberto Nonaka, Promotor do Ministério Público do Estado de São Paulo e o convidou para tomar assento à Mesa. Após, o Presidente perguntou-lhe se gostaria de fazer uma explanação prévia. Ante a resposta negativa, o Deputado Osvaldo Vergínio apresentou os questionamentos previamente enviados pelo Deputado Fernando Capez, os quais foram respondidos pelo Promotor. Em sua fala, o Dr. Nonaka informou que o Ministério Público do Estado de São Paulo ingressou com uma Ação Civil Pública contra as montadoras Fiat, GM, Volkswagen e Ford por prática abusiva de preços ao consumidor. Por sugestão do Deputado Beto Tricoli, foi aprovado requerimento propondo o envio de ofício ao Ministério Público solicitando informações sobre a respectiva ação. Na sequência, o Senhor Presidente anunciou a presença do Senhor Arnaldo Mamede, Representante da Universal Automotive Systems, que discorreu sobre a Ação movida pela Ford contra a Universal, esclarecendo que as peças da sua empresa são 80% mais baratas do que as oferecidas pelas concessionárias. Os demais deputados e deputadas presentes apresentaram seus questionamentos, que foram respondidos pelo convidado. A seguir, passou-se à apreciação da ordem do dia. 1 – Requerimento de autoria do Deputado Jooji Hato para convidar um representante do IQA – Instituto de Qualidade Automotiva, organismo sem fins lucrativos especializado no setor automotivo. Aprovado. 2 – Requerimento de autoria do Deputado Jooji Hato para convidar um representante do INMETRO, através do seu órgão delegado em São Paulo, o IPEN, para obter informações sobre testes de qualidade e aferições técnicas de peças fabricadas pela indústria independente de autopeças. Aprovado. 3 – Requerimento de autoria do Deputado Jooji Hato para que seja convidado o representante do PROCON para informar sobre a existência de possíveis reclamações junto ao órgão sobre o comércio de autopeças. Aprovado. 4 – Requerimento de autoria do Deputado Jooji Hato para convidar um representante do CADE para informar à CPI sobre a situação do processo administrativo existente naquele órgão técnico, sobre possível abuso do exercício de direitos dos registros do desenho industrial de autopeças, por parte das montadoras automobilísticas. Aprovado. 5 – Requerimento de autoria do Deputado Jooji Hato para realizar uma visita ao Desmanche Dois Irmãos, por se tratar de empresa notoriamente regular no comércio de autopeças. Aprovado. 6 – Requerimento de autoria do Deputado Jooji Hato, para que se realize visita ao pátio do DETRAN para verificação da situação dos veículos apreendidos. Aprovado. 7– Requerimento de autoria do Deputado Jooji Hato para realização de visita ao leilão de sucatas para obter informações sobre o funcionamento dos leilões. Aprovado. A seguir assume a presidência dos trabalhos o Deputado Jooji Hato, para deliberar sobre requerimento de autoria do Presidente em exercício. 8– Requerimento de autoria do Deputado Osvaldo Vergínio para que seja ouvido o Senhor Eduardo Augusto dos Santos, consultor de empresas que atua há mais de trinta anos no setor automotivo.para sanar eventuais dúvidas. Aprovado. Retomou a presidência o Deputado Osvaldo Vergínio, passando a palavra aos demais Deputados. Pela ordem, fizeram perguntas ao depoente as Deputadas Beth Sáhão e Ana Perugini, e os Deputados Jooji Hato e Ramalho da Construção. Nada mais havendo a tratar, foi encerrada a reunião, que foi gravada pelo Serviço de Audiofonia, e que, após transcrição, fará parte desta ata que eu, Leda Roxana Valverde Barbato, Analista Legislativo, lavrei e assino após sua Excelência..

Aprovada em reunião de 21 de maio de 2013

Deputado OSVALDO VERGÍNIO

Vice-Presidente no exercício da Presidência

Leda Roxana Valverde Barbato
Secretária

21/05/2013 – Quinta Reunião

ATA DA QUINTA REUNIÃO DA COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO CONSTITUÍDA PELO ATO Nº 18, DE 2013, COM A FINALIDADE DE INVESTIGAR A EVENTUAL CARTELIZAÇÃO DO MERCADO DE AUTOPEÇAS DE REPOSIÇÃO.

Aos vinte e um dias do mês de maio de dois mil e treze, às quatorze horas e trinta minutos, no Plenário "D .Pedro I" da Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo, realizou-se a Quarta Reunião da Comissão Parlamentar de Inquérito constituída pelo Ato nº 18, de 2013, com a finalidade de "investigar a eventual cartelização do mercado de autopeças de reposição", presidida pelo Senhor Deputado Fernando Capez. Presentes a Senhora Deputada Beth Sáhão, e os Senhores Deputados Osvaldo Vergínio, Jooji Hato, Ramalho da Construção e Marcos Neves (efetivos). Ausentes, a Senhora Deputada Ana Perugini, e os Senhores Deputados Beto Tricoli, e Alcides Amazonas. Havendo número regimental, o Senhor Presidente abriu os trabalhos e solicitou a dispensa da leitura da ata da reunião anterior. Deferida a solicitação de dispensa da leitura da ata, foi a mesma dada por aprovada. Em seguida, o Senhor Presidente ponderou sobre a necessidade de não alargar o objeto da CPI que está investigando o monopólio que as empresas montadoras de automóveis querem impor sobre o mercado secundário, de peças de reposição, e os danos ao consumidor que disso decorrem e anunciou as oitivas já realizadas e destacou a ausência das montadoras, que foram convidadas e não compareceram. Restou acordado pelos membros da CPI, que a General Motors comparecerá dia 11 de junho próximo, sendo que os representantes das montadoras Volkswagen e Ford ficaram agendas para o dia 18 de junho, devidamente convocados sob as penas da lei, ficando a FIAT para o dia 25 de junho, sendo convocado um representante da empresa sediada em São Paulo. Pela ordem, fizeram uso da palavra a Deputada Beth Sáhão, e os Deputados Marcos Neves, Osvaldo Vergínio e Ramalho da Construção. Nada mais havendo a tratar, foi encerrada a reunião, que foi gravada pelo Serviço de Audiofonia, e que, após transcrição, fará parte desta ata que eu, Leda Roxana Valverde Barbato, Analista Legislativo, lavrei e assino após sua Excelência.

Aprovada em reunião de 18 de junho de 2013

Deputado FERNANDO CAPEZ
Presidente da CPI

Leda Roxana Valverde Barbato
Secretária

18/06/2013 – 6ª reunião VW e FORD

ATA DA SEXTA REUNIÃO DA COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO CONSTITUÍDA PELO ATO Nº 18, DE 2013, COM A FINALIDADE DE INVESTIGAR A EVENTUAL CARTELIZAÇÃO DO MERCADO DE AUTOPEÇAS DE REPOSIÇÃO.

Aos dezoito dias do mês de junho de dois mil e treze, às dez horas e trinta minutos, no Plenário "D. Pedro I" da Assembléia Legislativa do Estado de São Paulo, realizou-se a Sexta Reunião da Comissão Parlamentar de Inquérito constituída pelo Ato nº 18, de 2013, com a finalidade de "investigar a eventual cartelização do mercado de autopeças de reposição", presidida pelo Senhor Deputado Fernando Capez. Presentes a Senhora Deputada Ana Perugini, e os Senhores Deputados Osvaldo Vergínio, Jooji Hato, Ramalho da Construção e Alcides Amazonas (efetivos). Ausentes, a Senhora Deputada Beth Sáhão, e os Senhores Deputados Beto Tricoli e Marcos Neves que apresentaram justificativa. Havendo número regimental, o Senhor Presidente abriu os trabalhos e solicitou a dispensa da leitura da ata da reunião anterior. Deferida a solicitação de dispensa da leitura da ata, foi a mesma dada por aprovada. Em seguida, o Senhor Presidente colocou em votação Requerimento de autoria do Deputado Ramalho da Construção, que solicitou a prorrogação por mais sessenta dias dos trabalhos da CPI. Aprovado por unanimidade. A seguir o Deputado Fernando Capez solicitou aos depoentes que tomassem assento à mesa e fizessem suas considerações. Rogério Luiz Vargas, gerente de assuntos jurídicos comerciais da Volkswagen afirmou que uma parcela ínfima das peças de reposição dos veículos da Volkswagen é protegida por registros de propriedade do desenho industrial e não há evidência de que a falta dessas peças no mercado tenha alguma relação com esse registro. Segundo ele, a montadora utiliza mais de 152 mil peças em 38 modelos veículos, com cerca de 200 que têm seu design protegido, em média, de menos de dez por unidade e são peças que demonstram a identidade visual do veículo, o DNA da marca, afirmou. Entre elas estão pára-choques, faróis e espelhos retrovisores. O gerente afirmou ainda que as reclamações dos consumidores por falta de peças que pontualmente chegam à VW não se referem a peças protegidas, as mais comercializadas são as peças de desgaste natural do veículo, muitas delas desenvolvidas por fornecedores. Vargas discordou do uso do termo cartelização. Nesse caso, o que se discute é a proteção do desenho industrial da peça, que, segundo ele, está amparada legalmente pela Constituição e por leis federais.

Questionado pelo Presidente da CPI, Deputado Fernando Capez, sobre o motivo de as ações da Volkswagen contra fornecedores independentes terem começado em 2006, quando a lei de proteção do design data de dez anos antes, Vargas alegou que a lei de 1996 mudou a lógica da legislação anterior e que desde a década de 1990 os veículos passaram a mudar muito rapidamente, sendo que com a abertura do mercado, nesse período, e a competitividade advinda, as montadoras tiveram que atualizar rapidamente seus veículos e o design passou a fazer parte dos critérios de decisão do consumidor na hora da compra. Sobre a diferença de preços entre peças originais e as fabricadas por fornecedores independentes, Vargas afirmou que as genuínas embutem custos de capacitação técnica e de estoque, e outros , que justificariam serem eventualmente mais caras. A CPI ouviu também João Alecrim Pereira, Gerente de Assuntos Governamentais, e Ricardo Inglez de Souza, representante legal, ambos da Ford. Segundo Alecrim, a Ford registra direitos de design de cerca de 20 peças por modelo no país. No total, seriam menos de 400 peças protegidas pela legislação de propriedade intelectual, sendo que um veículo tem em geral 4 mil peças e componentes, e que a Ford mantém 43 mil peças diferentes em estoque. Inglez de Souza acrescentou que o faturamento da montadora com a venda de peças protegidas corresponde a menos de 5% do total obtido com a venda de peças em geral, entre essas peças estariam calotas, rodas, capôs, pára-choques e retrovisores. Os representantes da Ford seguiram linha de raciocínio semelhante à do depoente anterior na abordagem de temas como desabastecimento e diferença excessiva entre peças originais e as produzidas por fabricantes independentes. Alecrim afirmou ainda que a Ford obtem a maioria de suas peças de fornecedores, com os quais mantém contratos e que são certificados pela montadora. afirmou que a Ford tem centenas de fornecedores, porem não compra de fornecedores independentes associados à entidade com a qual está em litígio. Ele se referiu indiretamente à Associação Nacional de Fabricantes de Autopeças (Anfap), que questiona em órgãos de decisão governamental, o possível abuso de direito da propriedade intelectual. Pela ordem, fizeram uso da palavra e questionaram os representantes das montadoras, a Deputada Ana Perugini, e os Deputados Ramalho da Construção, Jooji Hato, Alcides Amazonas e Osvaldo Vergínio.

Após os esclarecimentos dos depoentes e nada mais havendo a tratar, foi encerrada a reunião, que foi gravada pelo Serviço de Audiofonia, e que, após transcrição, fará parte desta ata que eu, Leda Roxana Valverde Barbato, Analista Legislativo, lavrei e assino após sua Excelência.

Aprovada em reunião de 25 de junho de 2013

Deputado FERNANDO CAPEZ
Presidente da CPI

Leda Roxana Valverde Barbato
Secretária

25/06/2013 – 7ª Reunião – gerente de assuntos jurídicos da FIAT Automóveis

ATA DA SÉTIMA REUNIÃO DA COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO CONSTITUÍDA PELO ATO Nº 18, DE 2013, COM A FINALIDADE DE INVESTIGAR A EVENTUAL CARTELIZAÇÃO DO MERCADO DE AUTOPEÇAS DE REPOSIÇÃO.

Aos vinte e cinco dias do mês de junho de dois mil e treze, às dez horas e trinta minutos, no Plenário "D. Pedro I" da Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo, realizou-se a Sétima Reunião da Comissão Parlamentar de Inquérito constituída pelo Ato nº 18, de 2013, com a finalidade de "investigar a eventual cartelização do mercado de autopeças de reposição", presidida pelo Senhor Deputado Fernando Capez. Presentes os Senhores Deputados Osvaldo Vergínio, Jooji Hato, Ramalho da Construção e Alcides Amazonas (efetivos). Ausentes, a Senhora Deputada Beth Sáhão, Ana Perugini e os Senhores Deputados Beto Tricoli e Marcos Neves que apresentaram justificativa. Havendo número regimental, o Senhor Presidente abriu os trabalhos e solicitou a dispensa da leitura da ata da reunião anterior. Deferida a solicitação de dispensa da leitura da ata, foi a mesma dada por aprovada. A seguir o Deputado Fernando Capez solicitou aos depoentes que tomassem assento à mesa e fizessem suas considerações, o DR. José Eduardo Moreira, gerente de assuntos jurídicos da Fiat Automóveis que iniciou explicando os motivos do não comparecimento a chamadas anteriores e afirmou a sua disposição e da empresa que representa em prestar esclarecimentos à CPI e afirmou que a Fiat Automóveis não se envolve ou participa de quaisquer discussões ou práticas que possam dar a entender, sugerir ou desencadear ajuste entre as concorrentes para o controle de mercado e que o Grupo é composto por 19 empresas, que trabalham cerca de 20 mil funcionários e que o gupo emprega próximo a 59 mil pessoas para o atendimento dos clientes e consumidores e que, uma parcela ínfima das peças de reposição dos veículos da FIAT é protegida por registros de propriedade do desenho industrial e não há evidência de que a falta dessas peças no mercado tenha alguma relação com esse registro. Segundo ele, a montadora utiliza peças 0 que têm seu design protegido, em média, de menos de dez por unidade e são peças que demonstram a identidade visual do veículo, a identidade da marca, afirmou. Entre elas estão pára-choques, faróis e espelhos retrovisores. O gerente afirmou ainda que a Fiat Automóveis respeita a legislação brasileira seus preços refletem o cuidado com segurança e nos custos de produção dentro de normas de excelência e responsabilidade,

Questionado pelo Presidente da CPI, Deputado Fernando Capez, sobre o motivo da diferença de preço entre uma peça oferecida pela rede de concessionárias e o mercado independente, o depoente informou não dispor de dados dos itens aque que compõem os preços do mercado em paralelo para efetuar comparação. O Presidente da CPI solicitou ao representante da Fiat que viesse para a CPI, dados sobre a quantidade e itens que a empresa mantém em estoque..O representante da Fiat seguiu a linha de raciocínio semelhante à dos depoentes das outras empresas anteriormente ouvidas na abordagem de temas como desabastecimento e diferença excessiva entre peças originais e as produzidas por fabricantes independentes. Pela ordem, fizeram uso da palavra e questionaram os representante da montadora, os Deputados Ramalho da Construção, Jooji Hato, Alcides Amazonas e Osvaldo Vergínio. Nada mais havendo a tratar, foi encerrada a reunião, que foi gravada pelo Serviço de Audiofonia, e que, após transcrição, fará parte desta ata que eu, Leda Roxana Valverde Barbato, Analista Legislativo, lavrei e assino após sua Excelência.

Aprovada em reunião de 13 de agosto de 2013.

Deputado FERNANDO CAPEZ
Presidente da CPI

Leda Roxana Valverde Barbato
Secretária

13/08/2013 – 8ª Reunião – representante do CADE.

ATA DA OITAVA REUNIÃO DA COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO CONSTITUÍDA PELO ATO Nº 18, DE 2013, COM A FINALIDADE DE INVESTIGAR A EVENTUAL CARTELIZAÇÃO DO MERCADO DE AUTOPEÇAS DE REPOSIÇÃO.

Aos treze dias do mês de agosto de dois mil e treze, às dez horas e trinta minutos, no Plenário "D. Pedro I" da Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo, realizou-se a Oitava Reunião da Comissão Parlamentar de Inquérito constituída pelo Ato nº 18, de 2013, com a finalidade de "investigar a eventual cartelização do mercado de autopeças de reposição", presidida pelo Senhor Deputado Fernando Capez. Presentes, no momento da abertura dos trabalhos, os Senhores Deputados Fernando Capez, Ramalho da Construção, Ana Perugini, Jooji Hato, e Alcides Amazonas (membros efetivos). Presentes, no decorrer da reunião, os Senhores Deputados Osvaldo Vergínio (membro efetivo) e Dilador Borges (membro substituto). Ausente, por motivo justificado, o Senhor Deputado Marcos Neves. Ausentes, a Senhora Deputada Beth Sáhão e o Senhor Deputado Beto Tricoli. Havendo número regimental, o Senhor Presidente declarou aberta a reunião, convocada com o objetivo de ouvir o Senhor Ricardo Medeiros de Carvalho, coordenador geral de análise antitruste da Superintendência Geral do Conselho Administrativo da Defesa Econômica (CADE). Dispensada da leitura, a ata da reunião anterior foi aprovada. Em seguida, o Senhor Deputado Fernando Capez solicitou ao convidado que tomasse assento à mesa e questionou-o sobre o andamento do processo administrativo nº. 08012.002673/2007-51, movido pela Associação Nacional dos Fabricantes de Auto Peças (ANFAPE) contra as montadoras Ford, Fiat e Volkswagen junto ao CADE. Em resposta, o Senhor Ricardo Medeiros de Carvalho iniciou sua apresentação abordando os seguintes temas: o direito antitruste; a defesa da concorrência no Brasil; os princípios constitucionais que regem a defesa econômica no país; a lei 12.529, de 2011, conhecida como nova lei antitruste; o reordenamento do Sistema Brasileiro de Defesa da Concorrência, em atendimento à nova lei antitruste; o papel do CADE neste sistema; a reestruturação interna do Conselho; e, finalmente, a localização do processo administrativo movido pela ANFAPE na estrutura organizacional do CADE. Segundo o senhor coordenador de antitruste daquela instituição, o referido processo administrativo encontra-se sob os cuidados de sua Coordenadoria. Sobre a questão nele disputada, o Senhor Ricardo Medeiros de Castro explicou que a proteção legal ao desenho das peças existe para proteger as montadoras contra cópias de seus veículos e não para garantir o monopólio do chamado aftermarket, mercado de vendedores independentes de peças de reparo. Finalizada sua apresentação, o Senhor Ricardo Medeiros de Castro foi indagado pelo Senhor Deputado Fernando Capez acerca da falta de peças de reposição no mercado, monopolizado pelas montadoras. O Senhor Coordenador respondeu-o dizendo não haver comprovação da carência de peças nos autos do processo e esclareceu outros pontos levantados pelo Senhor Deputado Fernando Capez sobre o andamento da lide no CADE. Depois, fizeram perguntas os Senhores Deputados Jooji Hato e Osvaldo Vergínio, sobre o prazo para o julgamento do processo e a falta de peças de reposição no mercado respectivamente. O Senhor Coordenador não pode precisar a data de julgamento, dado que o processo ainda se encontra em fase de instrução. Ademais, reforçou não haverem, nos autos, provas de desabastecimento no mercado de autopeças. Por fim, indagado pelo Senhor Deputado Fernando Capez, que apresentou os documentos enviados pela European Campaign for the Freedom of the Automotive Parts and Repair Market (ECAR), acerca da situação do mercado de autopeças na Europa vis-à-vis ao Brasil, o Senhor Ricardo Medeiros de Castro diferenciou as situações, explicando que o caminho europeu envolveu decisões parlamentares, ao passo que o processo movido pela ANFAPE desenvolve-se em âmbito administrativo. Ao final da sessão, o Senhor Deputado Fernando Capez propôs, e foi aprovada, uma diligência da CPI no sentido de investigar, junto à ANFAPE e aos operadores no setor de autopeças, a ocorrência de desabastecimento no mercado. Esgotadas as perguntas, o Senhor Presidente agradeceu a presença do convidado e, nada mais havendo a tratar, deu por encerrada a reunião, que foi gravada pelo Serviço de Audiofonia, e que, após transcrição, fará parte desta ata que eu, Adelino Martins, Analista Legislativo, lavrei e assino após sua Excelência. Aprovada em reunião de 27/08 de 2013.

Deputado FERNANDO CAPEZ
Presidente da CPI

Adelino Martins
Secretário

25/09/2013 – 10ª Reunião

ATA DA DÉCIMA REUNIÃO DA COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO CONSTITUÍDA PELO ATO Nº 18, DE 2013, COM A FINALIDADE DE INVESTIGAR A EVENTUAL CARTELIZAÇÃO DO MERCADO DE AUTOPEÇAS DE REPOSIÇÃO.

Aos vinte e cinco dias do mês de setembro de dois mil e treze, às dez horas e trinta minutos, no Plenário "D. Pedro I" da Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo, realizou-se a Décima Reunião da Comissão Parlamentar de Inquérito constituída pelo Ato nº 18, de 2013, com a finalidade de "investigar a eventual cartelização do mercado de autopeças de reposição", presidida pelo Senhor Deputado Fernando Capez. Presentes a Senhora Deputada Ana Perugini e os Senhores Deputados Osvaldo Vergínio, Ramalho da Construção, Jooji Hato, Beto Tricoli e Fernando Capez (membros efetivos). Ausentes, por motivo justificado, o Senhor Deputado e Marcos Neves e a Senhora Deputada Beth Sáhão. Ausente o Senhor Deputado Alcides Amazonas. Havendo número regimental, o Senhor Presidente declarou aberta a reunião. Dispensada da leitura, a ata da reunião anterior foi aprovada. Em seguida o Senhor Deputado Fernando Capez destacou matéria veiculada no encarte do Jornal do Carro do "Estado de São Paulo" que demonstra a disparidade de preços oferecidos pelas independentes versus concessionárias; salientou também o efeito secundário que essa divergência acentuada de preços provoca, incentivando o roubo de carros, com vistas a abastecer o mercado clandestino. Na sequência, os Senhores Deputados Jooji Hato, Osvaldo Vergínio e Ramalho da Construção teceram considerações sobre a diferença abusiva de preços. A Senhora Deputada Ana Perugini enfatizou a função dos ferros velhos legalizados destacando a necessidade de implantação do Estatuto do Ferro Velho e fez coro àqueles que consideram que devem ser tomadas medidas contra a formação de cartel com o objetivo de impedir a livre concorrência do mercado de autopeças. A seguir, o Senhor Deputado Beto Tricoli demandou pelas medidas e ações com enfoque no aspecto sócio ambiental, advindas de um desenvolvimento sustentável não embasado no consumismo. Após, o Senhor Presidente Deputado Fernando Capez agradeceu a presença de todos e, nada mais havendo a tratar, deu por encerrada a reunião, que foi gravada pelo Serviço de Audiofonia, e que, após transcrição, fará parte desta ata que eu, Leda Roxana Valverde Barbatto, Analista Legislativo, lavrei e assino após sua Excelência. Aprovada em reunião de 7de outubro de 2013.

Deputado FERNANDO CAPEZ
Presidente da CPI

Leda Roxana Valverde Barbatto
Secretária

2. Degrações das Seções**CPI – AUTOPEÇAS.****BK CONSULTORIA E SERVIÇOS LTDA.****19/03/2013**

O SR. – Declaro aberto os trabalhos da reunião especial, da eleição do Presidente e Vice-Presidente da Comissão Parlamentar de Inquérito, constituído pelo ato Nº (Ato nº) 18 de 2013, com a finalidade de investigar a eventual cartelização do mercado de autopeça de reposição.

Compõem essa CPI o nobre Deputado Fernando Capez, PSDB, Deputado Carlos Bezerra Junior, PSDB, Deputada Ana Perugini, PT, Deputada Beth Sáhão, PT, Deputado Osvaldo Vergínio, PSD, Deputado Marcos Neves, PSB, Deputado Alcides Amazonas, PCdoB, Deputado Jooji Hato, PMDB, Deputado Beto Tricoli, PV.

Essa Presidência abre a palavra para os membros da Comissão para que possam fazer suas indicações para a Presidência da CPI.

Quem pode fazer a indicação? Se não fizerem a indicação, eu faço.

A SRA. ANA PERUGINI - PT - Senhor Presidente, eu faço a indicação do nobre Deputado Fernando Capez, autor da proposição.

O SR. – É regimental a indicação de Vossa Excelência. Esta Presidência coloca em votação o nome do nobre Deputado Fernando Capez, para o cargo de Presidente dessa CPI. Os Deputados que estão de acordo permaneçam como se encontram.

Fica eleito o nobre Deputado Fernando Capez para a Presidência da CPI, ora em vigência, ou melhor, então, eu gostaria que o Presidente eleito assumisse os trabalhos e agradecemos a indicação a essa Presidência.

Vamos escolher agora o nome do Vice Presidente. O Presidente que indica. Gostaria que o nobre Deputado Fernando Capez assumisse a Presidência.

Assume a Presidência o Sr. Fernando Capez.

O SR. PRESIDENTE - FERNANDO CAPEZ – PSDB – O Presidente eleito agradece a indicação a nobre Deputada Ana Perugini, foi no mandato passado Vice-Presidente de Comissão de Justiça, trabalhou conosco em um trabalho fantástico, e agradece aos Deputados integrantes, é praxe nesta Casa que o Deputado proponente da CPI, seja eleito seu Presidente. São os usos e costumes, então agradeço, mais uma vez que se fez valer essa regra consuetudinária.

Sendo assim, eu indago se qual Deputado teria interesse, não foi conversado antes, mas se algum dos Deputados aqui presentes gostaria de ser Vice - Presidente dessa CPI, alguém teria interesse preliminarmente?

Vamos suspender os trabalhos por um minuto? Eu pediria para conversar com os Deputados, e já podemos discutir também a Relatoria.

Eu indago a, nós temos o nobre Deputado Ramalho da Construção, que vai fazer parte desta CPI cujo nome não saiu publicado ainda, mas comunicando que ele já faz parte da CPI, não poderá votar nessa sessão apenas, mas vai participar da discussão inclusive e que se desejasse, se candidatando também.

O SR. PRESIDENTE - FERNANDO CAPEZ – PSDB – Nós vamos por consenso eleger o Deputado Osvaldo Vergínio Vice Presidente desta CPI, indicamos o Deputado Ramalho da Construção por consenso também, para a Relatoria, embora ele não possa assumir hoje a Relatoria, já fica indicado para assumir na próxima sessão. E eu sugeriria antes de dar por encerrado os trabalhos, só para a gente ganhar tempo, que o período é escasso, eu tenho uma sugestão aqui, a Associação Nacional de Fabricantes de Autopeças, a ANFAP, seu Presidente é o senhor Renato Aires Fonseca.

Esse Presidente da Associação Nacional de Fabricantes de Autopeças vai trazer algumas informações importantes só para adiantar. Hoje as empresas, grandes empresas fabricantes de automóveis, elas têm a propriedade intelectual sobre o modelo desenhado e elas querem estender esse direito de propriedade intelectual também para a fabricação de peças de reposição.

Então, no mundo inteiro (ininteligível) marketing, que é a fabricação tem a proteção, agora o second marketing, que é a venda das peças não tem a mesma proteção intelectual, de maneira que o consumidor não consegue comprar peças mais baratas, porque é obrigado a comprar da concessionária.

No qual muitos deles acabam indo para o mercado clandestino de desmanches, alimentando a rede de crimes organizados. Então, nós também estamos aqui atuando para reduzir o mercado ilícito de autopeças e conseqüentemente a rede de criminalidade em torno dos desmanches clandestinos.

Então, sugeriria o senhor Renato Aires Fonseca e o senhor Moisés de Assis Servante, que vai trazer algumas denúncias específicas, esses dois, e consulto se poderíamos trazer outros nomes no lugar desses, estes mesmos ou outros além desses.

Está aberta a palavra aos nobres e ilustres colegas, dando a presença ao Deputado Alcides Amazonas também que nos honra já com o trabalho consolidado no combate a fraude de combustíveis. Aqui nós vamos combatendo os desmanches clandestinos também.

Estamos de acordo? Em discussão. Não havendo sugestão de outros nomes ou sugestão de retirada desses nomes, dou por aprovado a intimação das duas testemunhas iniciais, declaro, já temos data para a próxima reunião?

Antes de encerrar, se a gente delibera que dia de semana seria melhor para fazermos essa reunião, se terça-feira está ok? Se é melhor de manhã, se é melhor a tarde, está aberta a palavra aos, Deputada Perugini, este horário está bom?

A SRA. ANA PERUGINI - PT - Está perfeito.

O SR. PRESIDENTE - FERNANDO CAPEZ – PSDB - Deputado Vergínio, Deputado Ramalho.

O SR. OSVALDO VERGINIO – PSD – Porém só para agradecer os nobres colegas de indicação de primeiro Vice, e dizer também da satisfação e da alegria da gente participar e eu acho que quanto mais indicação de fabricantes para nós, abastecer essa CPI, eu tenho certeza será bem melhor.

Portanto fabricantes de motos também têm que fazer parte. Acho que o pior hoje é o roubo de moto, não é?

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB - Sugiro até que na próxima reunião a gente traga, outros Deputados tragam outros nomes também para a gente poder ouvir, mas vamos manter terça-feira, às catorze horas, ou querem mudar?

O SR. - Estou de acordo, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB - De acordo? Nobre Deputado Jooji?

O SR. JOOJI HATO – PMDB – Minha preocupação é se não coincide com as outras Comissões. Se pudéssemos a gente se reunir em uma extraordinária depois.

O SR. PRESIDENTE - FERNANDO CAPEZ – PSDB – Tem o problema, que terça-feira tem o Colégio de Líderes, não é?

O SR. JOOJI HATO – PMDB - Mas o Colégio de Líderes é às duas e meia, três horas, mas eu acredito que possa eventualmente coincidir com outras comissões.

O SR. PRESIDENTE - FERNANDO CAPEZ – PSDB - Vamos fazer o seguinte, sugestão do Deputado Jooji, vamos fixar para o nosso próximo encontro, terça-feira, às catorze horas. Caso nesta terça a gente delibere outra data, nós o discutimos. Só para ter uma data para marcarmos. Está de acordo Deputado?

O SR. JOOJI HATO – PMDB - Ok.

O SR. PRESIDENTE - FERNANDO CAPEZ – PSDB - Então fica marcada, salvo deliberação em contrário, para a próxima terça-feira, às catorze horas.

Solicito a intimação por todos os meios, telefone, por todos os meios das duas testemunhas arroladas. Agradecendo aos Deputados eu dou por encerrado os trabalhos desta CPI, na data de hoje. Parabéns, esse trabalho vai ser de grande importância para o consumidor e cidadão.

COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO - AUTOPEÇAS

BK CONSULTORIA E SERVIÇOS LTDA.

26/03/2013

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB - Com a chegada dos nobres Deputados Osvaldo Vergínio e Jooji Hato, somando-se aos ilustres Deputados Alcides Amazonas, Ramalho da Construção e Beth Sahão, há número regimental e declaro aberta a primeira reunião da Comissão Parlamentar de Inquérito, constituída pelo Ato nº 18/2013, com a finalidade de investigar a cartelização do mercado de autopeças de reposição. Deixo claro que se resultados frutíferos decorrem desta CPI, o consumidor no Estado de São Paulo e no Brasil muito deverá aos nobres Deputados que compõe esta Comissão Parlamentar de Inquérito.

Requerimentos. Faremos a leitura dos requerimentos que foram formulados.

A presidência formulou um requerimento e solicita aos nobres Deputados para otimização do tempo e agilização dos trabalhos que os requerimentos sobre eventuais diligências, testemunhas que o nobre Deputado e a nobre Deputada entende importante ouvir, sejam encaminhados por escritos até a data da realização da sessão respectiva. Eu sou autor deste requerimento, de maneira que passo a presidência para a leitura do requerimento ao nobre Deputado Vice-Presidente Osvaldo Vergínio.

Assume a Presidência o Deputado Osvaldo Vergínio.

O SR. PRESIDENTE – OSVALDO VERGINIO – PSD - Requerimento de 2013, requerimento nos termos regimentais que esta Comissão Parlamentar de Inquérito convoque as pessoas abaixo relacionadas, para serem ouvidas na reunião do dia 26 de março de 2013, às 15 horas, no plenário Dom Pedro I, na Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo:

- Moises de Assis Servente, representante da empresa Jocar Autopeças;

- Renato Aires Fonseca, presidente da Associação Nacional dos Fabricantes de Autopeças, contato presidente.

Justificativa, o Sr. Moises de Assis Servente e Renato Aires Fonseca são empresários tradicionais do ramo de autopeças, seus depoimentos poderão contribuir para os trabalhos da CPI, fornecendo informações sobre o mercado de autopeças, sua particularidade e dificuldades frente às imposições das grandes montadoras, na prática comercial das peças de reposições, justifica-se ainda tal requerimento pela oportunidade, tendo em vista a vasta experiência do mercado de se elucidar diferenças entre atividades independentes e o comércio pirata. Sala das Comissões, Deputado Fernando Capez.

Em discussão, o requerimento do nobre Deputado Fernando Capez. Não havendo oradores inscritos, está encerrada a discussão. Em votação. Os Deputados que estiverem de acordo, permaneçam como estão. Aprovado o requerimento do nobre Deputado.

Portanto, devolvo a presidência ao nobre Deputado Fernando Capez.

Assume a Presidência o nobre Deputado Fernando Capez.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ - PSDB - Muito obrigado excelência. Bom, aprovados os requerimentos, nós convidamos, pela ordem, o Sr. Renato Aires Fonseca, presidente da Associação Nacional dos Fabricantes de Autopeças, Anfap, para prestar o depoimento que foi aprovado pelos membros desta CPI.

Abrimos a palavra por dez minutos, se houver necessidade nós prorrogaremos o prazo, por dez minutos para a testemunha colaboradora desta CPI apresentar o quadro vivido pelos fabricantes de autopeças.

O SR. RENATO AIRES FONSECA – Boa tarde. Ilustres Deputados, presidente, Sras. e Srs., quero dizer que estamos, nós o setor independente, os fabricantes e as empresas atuantes no mercado de reposição de autopeças estamos muito felizes e contentes de estarmos aqui tendo esta oportunidade de trazer com um pouco mais de detalhe a situação do mercado de reposição de autopeças do Brasil. Meu nome é Renato Aires Fonseca, sou empresário, filho de empresário de autopeças, cuja empresa faz este ano 43 anos de idade. Presido a Associação Nacional dos Fabricantes de Autopeças, entidade que representa a indústria independente de autopeças

brasileira, esse tema está sendo tratado não só nesta Casa, mas também em outras frentes, em outras instâncias no Brasil, tais como o Conselho Administrativo de Defesa Econômico, CADE, o Poder Judiciário, o Ministério Público Federal e entre as academias de direito deste país. A indústria de autopeças brasileira iniciou as suas atividades no começo do século passado, quando não tinha nenhuma indústria de autopeças instalada no Brasil. Naquele tempo, a frota circulante nacional era composta de carros essencialmente importados, de vários modelos, vindos de toda parte do mundo. Essas indústrias nasceram em garagem, em fundos de quintal, na época, sem nenhuma estrutura para viabilizar a manutenção dessa frota. Às vésperas da segunda guerra mundial, nossa indústria não passava de pequenas fábricas de pneus, manguueiras, molas planas, baterias e carrocerias, a Ford desde então já possuía fábrica no Brasil, mas não produzia as peças no Brasil, importava as peças e apenas montava seus veículos no Brasil. Quando começou a guerra, o Brasil possuía cerca de duzentos mil veículos, de uma hora para outra, devido à guerra, por causa da interrupção do mercado europeu que abastecia o Brasil de peças e acessórios, e porque o parque industrial americano estava voltado aos esforços e prioridade da guerra, deixou-se de importar essas peças de reposição. Entre 1939 a 1945, durante a guerra, essas pequenas oficinas de fundo de quintal começavam a se transformar em pequenas fábricas e realizavam verdadeiros milagres para fabricação de componentes demandados por essa frota. Quando a importação de carros se normalizou, entre 1951 a 1952, o Brasil importou só nesses dois anos cerca de duzentos mil veículos, que consumiram uma quantidade enorme de divisas, foi a partir de então que se criou uma política de incentivo para o parque industrial automobilístico brasileiro, com intuito de substituir as importações de carros e peças por produtos nacionais. Portanto, fabricantes independentes de autopeças existem desde que os primeiros automóveis desembarcaram no Brasil no início do século passado. Portanto, há mais tempo do que muitas montadoras hoje instaladas no Brasil, Fiat e Volkswagen são exemplos. Hoje em dia, milhares de indústrias, distribuidores, lojas e oficinas de reparação em sua maioria, micro, pequenas e médias empresas, sustentam esse mercado denominado “after marketing” ou pós-venda. Esse setor tem fundamental importância para o desenvolvimento econômico e social do Brasil, suas empresas investem fortemente em tecnologia, gestão da qualidade, muitas ISO 9001 TS, e contribui para geração de emprego e renda do país, recolhendo impostos e trazendo divisas para o Brasil, por meio de suas exportações. É o setor independente presente em todos os cinco mil quinhentos e sessenta e quatro municípios deste país que proporciona rapidez e eficiência e disponibilização de peças de reposição e execução de

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 parêntese 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 costumo 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 Levitra. 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 peças 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 conseqüentemente 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.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB - Muito bem, então seria uma das soluções, a pergunta do Deputado Alcides Amazonas seria a colheita de dados da CPI para o envio ao CADE, instruir o processo do CADE, seria isso um dos objetivos da CPI, ou o Sr. teria outras aspirações?

O SR. ALCIDES AMAZONAS - PCdoB –Na realidade, eu queria saber na visão, ele aponta uma das soluções, é só essa, o que mais ao longo da existência, quando surgiu o problema, o diagnóstico que você faz é bem feito, mas isso resolveria o problema? O que mais de prático poderia ser tomado não só pelo próprio mercado, como também com os órgãos públicos?

O SR. RENATO AIRES FONSECA – Essencialmente, é o não reconhecimento do direito de desenho industrial para o mercado do qual ele não foi criado, o desenho, o design do carro foi criado para se vender carro, para vender peça, o desenho não tem qualquer apelo comercial, o desenho precisa ser aquele e estaria resolvida a questão se houve o entendimento que esse direito se estende ao limite do mercado primário, o mercado secundário de venda de peças não poderia ter essa proteção, sob pena de inviabilizá-lo.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB - Obrigado. Nobre Deputada Beth Sahão, e na sequência o nobre Deputado Jooji Hato.

A SRA. BETH SAHÃO – PT - Primeiro cumprimentar o expositor pelas informações que ele nos traz aqui na CPI. E ele coloca três montadoras, Fiat, Ford e Volkswagen, temos mais outras tantas montadoras hoje no Brasil, além da GM, que o Sr. não coloca na sua fala, e tem também outras montadoras que nos últimos anos se instalaram aqui em nosso país. Se essa prática que o Sr. tem colocado de reserva de mercado, se ela se estende a todas elas ou se é restrita a essas citadas em sua fala? Essa é uma questão. E a outra questão, quando o Sr. coloca dos produtos originais, quer dizer, você tem a questão do mercado que diz o pensamento liberal sempre coloca que o mercado se equilibra, que ele se dá conta de resolver a questão das concorrência entre as partes, e às vezes é uma atitude livre do consumidor comprar, quando vai substituir uma peça do seu carro, se ele quiser comprar a original, ele compra original, se ele quiser comprar de uma outra

forma, de uma outra loja que não seja original ele também pode fazer, e muitas vezes o que a gente observa é que as peças que não são originais têm até um custo menor, em determinados momentos, eu pelo menos acompanho isso quando se faz troca do meu carro, do que a original. Quer dizer, isso por si só não ajudaria a fazer esse enfrentamento? E o que o Estado pode fazer, já que o Sr. mesmo coloca que vocês já levaram o problema ao CADE, que o CADE já tomou algumas medidas, providências, em âmbito Estadual, como é que você poderia preservar esse mercado, dessa concorrência, a seu ver, e pelo que eu pude depreender da sua fala, considerada desleal por parte das montadoras.

O SR. RENATO AIRES FONSECA – Respondendo a primeira pergunta, por que só Fiat, Ford e Volkswagen? É claro que se prevalecer, na nossa visão, abuso de direito sobre o mercado secundário de peças de reposição, todas as montadoras irão se valer deste precedente para poder também adotar medidas contra, é claro, quem não quer ser monopolista? Todo empresário sonha em dominar o mercado, então essa medida, essa prática seria seguida pelas outras e teriam um perverso precedente. Em relação a preços, o mercado sempre conviveu com essa diferença, os independentes só existem, porque conseguem produzir mais barato, se os independentes não conseguissem produzir mais barato não haveria quem optasse por uma peça não original em vez de uma original, os independentes muitas vezes são responsáveis por viabilizar o custo, a reparação de um carro por conta de seus preços, e também são reguladores do preço de venda das peças originais, se as peças originais sabidamente são muito mais caras do que as independentes não tiverem concorrência com as nossas peças, esses preços tendem a aumentar e muito, incentivando um mercado paralelo de desmanche, roubo e furto de veículo. O que o Estado de São Paulo poderia fazer, não sou advogado, embora tenha aprendido muito, esteja aprendendo muito, a gente sabe um pouco do mercado, fabricar, comercializar, eu sugiro alguma coisa que não seja possível na prática, eu sei que esse assunto talvez não seja de âmbito nacional, embora a maior parte das montadoras esteja instalada em São Paulo, e a maior parte dos fabricantes independentes sejam instalados em São Paulo, estamos juntos para pensar em algumas alternativas, algumas possibilidades que eles limitem a atuação delas contra os independentes.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB -Tem a palavra o nobre Deputado Jooji Hato.

O SR. JOOJI HATO – PMDB - Sr. Presidente, caros colegas, eu quero parabenizar o Sr. Renato Aires da Fonseca, que ele traz aqui no dia de hoje, na primeira sessão da CPI, uma contribuição muito grande, aqui na cidade de São Paulo, na Capital, nós temos treze mil, oitocentos e vinte e seis roubos e furtos de carros, em dois meses, olha o número absurdo, isso no ano passado, este ano já aumento 6,1%, janeiro e fevereiro quatro mil, seiscentos e setenta e cinco furtos e roubos de carros, computados nesses bimestres. Em instantes, o Deputado Welson Gasparini, que é de Ribeirão Preto, disse que lá rouba um carro por dia, imagina quanto não roubam aqui em São Paulo, mais de sete mil carros, por mês. Então, eu queria só, como contribuição da CPI, acho que a sua explanação trouxe a nós uma saída para combater essa violência tão radical, ao dizer que compensa o consumidor comprar uma peça em um desmanche, porque não tem uma peça similar, eu lhe darei, e queria perguntar, quanto custa um emblema da A4, da Audi, por exemplo, eu tenho uma A4, velha, de 2003, eu precisei... roubaram o emblema da A4, fui querer colocar o emblema da Audi, qual o custo? Quase mil reais, e é por isso que eles roubam essas peças, que é fácil de tirar e para repor? Eu tenho desembolsar quase mil reais, para o emblema fazer a propaganda da Audi, não é? Eu queria saber quanto custaria se vocês fabricassem esse emblema da Audi, por exemplo, porque quando fui comprar, e quebraram o sinaleiro da minha moto, fui procurar na concessionária, o sinaleiro custava oitocentos reais, fui à Conselheiro Nebias procurar esses sinaleiros, o conjunto custou oitenta reais, eu não acreditei, não sei se é o mesmo material, mas é um sinaleiro semelhante que dá para eu usar a minha moto, sem problema nenhum, se eu estiver com a sinaleira quebrada, eles vão me parar e vão me multar, não é? Sem levar garupa. Mas de qualquer forma, eu quero só dizer Renato que às vezes a gente prefere comprar no paralelo, porque no original é muito caro, quando é o dobro até vai, mas dez vezes mais, não é? Essa peça da Audi, por exemplo, não pode custar mais que cem reais, não é possível, porque aquilo é plástico, com laminado, sei lá, então eu gostaria de saber, quanto custaria se vocês fizessem essa peça. E você fica na mão da Audi, dessas montadoras, porque você precisa desses equipamentos, exigidos pelo Código de Trânsito, por exemplo, e você não tem outra saída a não ser pagar esse alto preço.

O SR. RENATO AIRES FONSECA – Perfeito. Eu não tenho exatamente a nossa dos custos, não é a minha área a questão de emblemas e parte de injeção, mas eu tenho certeza que dez vezes menos, já remunerando o fabricante muito bem. Eu reforço com mais uma coisa, dependendo da quantidade de fabricantes independentes que fazem um produto, eles acabam concorrendo entre eles, e a peça se tivesse um fabricante fazendo, podia custar duzentos e se tivesse cinco iria custar trinta talvez.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB - Mais alguma pergunta nobre Deputado?

O SR. JOOJI HATO – PMDB - Eu só falei para explicar, porque o meu carro é mais antigo, porque às vezes essa peça custa mais caro que um carro.

O SR. RENATO AIRES FONSECA – É um risco que a gente corre.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB - Quando o Sr. estava se referindo, por isso que eles roubam? Estava se referindo aos ladrões ou as montadoras no preço? Bom, eu queria fazer algumas perguntas, indago se os nobres Deputados também teriam. Está aberta a palavra. Eu tenho algumas perguntas e eu gostaria que o Sr. respondesse de forma sintética, por favor. A sua associação é formada por quantos associados?

O SR. RENATO AIRES FONSECA – Aproximadamente cem.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB - São cem, portanto, empresas fabricantes de autopeças?

O SR. RENATO AIRES FONSECA – Sim, e representamos na verdade mais de duas mil fabricantes de autopeças, mas associados a nós cerca de cem.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB - São cem. Quantos empregos o seu setor gera, não só os cem ligados à Anfap, mas os dois mil que os Srs. representam?

O SR. RENATO AIRES FONSECA – Dados do grupo de manutenção automotiva, que é um grupo formado por Sindpeças, Sindrepa, Andap, Sincopeças, representantes da cadeia automotiva de autopeças, fabricantes, distribuidores, varejos e oficinas, da conta de cerca de um milhão e meio de empregos em todo o Brasil.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB - Somando nessas duas mil empresas, fabricantes independentes de autopeças.

O SR. RENATO AIRES FONSECA – Duas mil fabricantes de autopeças, mil distribuidores, cerca de trinta mil varejos, lojas de autopeças e cerca de cem mil oficinas de reparação.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB - Muito bem. Mantendo sempre a objetividade na resposta. Já existem algumas peças que os fabricantes independentes pararam de produzir em razão desta ação reiterada das montadoras de busca e apreensão e de sistema ação contra elas?

O SR. RENATO AIRES FONSECA – Sim, já existe e principalmente peças da Ford e da Volkswagen.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB - Eu chamo a atenção dos nobres Deputados, no dia que nós instalamos a CPI, dia 19, semana passada, à noite, coincidentemente, zapeando pelos canais de televisão, o jornal da Bandeirantes, no canal normal da Bandeirantes, veiculava uma matéria sobre a falta de autopeças para reposição de veículos nas montadoras e os altos preços praticados, sem mencionar a CPI, mas veja que coincidiu, depois fiz um requerimento para apreciação dos colegas, se essa matéria deveria vir ou não ser anexada a nossa CPI. O mercado paralelo de autopeças e as montadoras sempre coexistiram? Quando surgiu esse problema específico entre montadoras e mercado de autopeças?

O SR. RENATO AIRES FONSECA – Esses problemas surgiram no começo da década passada, mais especificamente em 2003, 2004, e sempre coexistiram os dois mercados.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB - Quando uma fabricante de autopeças independente resolve produzir uma peça para o “after marking”, para reposição, quanto tempo leva o planejamento, desenho, produção dessa peça de reposição? Quanto tempo leva de estudo da fábrica produtora independente?

O SR. RENATO AIRES FONSECA – De três a oito meses.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB - A montadora, como é que ela faz? Ela monta o cálculo? Como é que dá essa relação da montadora com o mercado, as causas que levam o desabastecimento?

O SR. RENATO AIRES FONSECA – As montadoras fabricam muito poucas peças, quem fabrica as peças para as montadoras são fabricantes de autopeças que possuem contrato com eles.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB - Então elas terceirizam para os fabricantes, para poder vender somente elas?

O SR. RENATO AIRES FONSECA – Sim, elas estão cada vez mais montadoras e acabam sendo um atravessador.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB - Deixa eu ver se entendi. Os fabricantes independentes não podem produzir as peças de reposição, mas as montadoras não produzem estas peças, elas compram de fabricantes de autopeças, terceirizado?

O SR. RENATO AIRES FONSECA – Sim.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB - Então, o consumidor não pode comprar diretamente dos fabricantes de autopeças, as montadoras compram dos fabricantes e revendem com preço mais caro.

O SR. JOOJI HATO – PMDB - Sr. Presidente pela ordem.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB - Tem a palavra o nobre Deputado Jooji Hato.

O SR. JOOJI HATO – PMDB - De caráter contributivo, eu acredito que seja o molde, para você fazer uma peça, precisa de um molde, e o molde quem detém é a montadora, geralmente, não sei se é o caso. Geralmente, ele tem o molde, entrega a uma fabricante, terceiriza, e eles têm a máquina, colocam o molde na máquina, injeta ou fabrica esses equipamentos. É por isso que ele mantém esse monopólio.

O SR. RENATO AIRES FONSECA – Existem os fabricantes... por que o termo independente? Os fabricantes independentes, que existem há décadas, são independentes porque não fornecem para as montadoras, fizeram uma opção do mercado, preferem perder a escala a ter uma atuação só na reposição e existem os fabricantes hoje no Brasil a maioria deles são multinacionais estrangeiras que fabricam e fornecem para montadora, e a montadora pega parte dessa produção e monta o carro e parte dessas peças manda para as concessionárias. Os fabricantes independentes também investem nesses moldes, usam moldes, da mesma forma dos fabricantes que fornecem para as montadoras.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB -A Deputada Beth Sáhão tocou em um ponto que coincide com uma pergunta que eu iria fazer aqui, o Sr. citou apenas três montadoras, e uma outra grande montadora, mencionada inclusive pela Deputada Beth Sáhão, a General Motors, não foi mencionada, ela não foi mencionada por que? ela não pratica esta política? Ela pratica esta política? É possível uma montadora existir sem praticar a política de monopólio?

O SR. RENATO AIRES FONSECA – Na verdade, é a prova viva que pode se existir uma montadora sobrevivendo, mesmo ser ter o monopólio de autopeças é a GM, da GM não temos conhecimento sequer de eles registrarem os seus desenhos industriais das peças. E conforme alguns estudos que fizemos, coincidência ou não, é a montadora que mais causa dificuldade para nós fabricantes independentes para produzirmos as peças, em virtude dos preços competitivos que a GM tem nos seus produtos originais genuínos. Eu acredito que é uma opção que a GM fez de enfrentar a concorrência, e disputar esse mercado de uma forma “farplay”, de uma forma legítima, respeitando a concorrência.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB -A GM não pratica esta sistemática ação contra as montadoras independentes?

O SR. RENATO AIRES FONSECA – Não pratica.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB - Está aberta a palavra para eventuais perguntas, a testemunha está à disposição.

O SR. BETO TRÍCOLI – PV - Sr. Presidente pela ordem.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB - Tem a palavra o nobre Deputado Beto Tricoli. Com a permissão do Deputado Beto Tricoli, Deputado Jooji Hato.

O SR. JOOJI HATO – PMDB - Sr. Presidente, eu queria só fazer um comentário, o seguinte, nós temos os nossos carros oficiais, que são da GM, infelizmente são carros que ignição muito, não tenho nada contra a GM, não quero proteger nenhuma montadora. Mas o meu carro, por exemplo, precisou de uma bateria, vocês riem, mas é a verdade, é um absurdo.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB - E eu sou obrigado a concordar.

O SR. JOOJI HATO – PMDB - Obrigado Sr. Presidente pelo apoio e pela concordância. Eu pedi para verificar quanto custa a bateria que arriou, fui à concessionária GM, quatrocentos e sessenta reais. Fui à Barão de Limeira, porque eu sei onde as bocas também, e lá vende só peças da GM, não é boca do lixo não... lá na Barrão de Limeira tem uma, esqueci o nome da empresa, que só vende peças da GM... Acioli. E na Acioli eu comprei essa bateria por duzentos e sessenta reais, e trouxe aqui ao presidente Barros Munhoz na reunião da liderança para mostrar a

discrepância, de duzentos sessenta para quatrocentos e sessenta, não me lembro agora o valor, mas eu tenho guardado as notas e os orçamentos, precisa estar à disposição da CPI, é impressionante, é muito, se vai dez, vinte por cento, o dobro, mais do dobro, é complicado. Então, da mesma forma eu fiz um orçamento, aquecer o carro na Anchieta, de repente nós trouxemos e pedimos o orçamento aqui na concessionária, é mil e duzentos reais, eu arrumei por cento e cinquenta reais, em uma oficina aqui, tem uma nota fiscal, eu economizei para Assembleia Legislativa mais de mil reais. É assim. Então, o pessoal é complicado...

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB - Esses dados são importantes para virem à CPI, são importantes.

O SR. JOOJI HATO – PMDB - Eu tenho todo o orçamento, as notas, onde arrumei. É assim. Então, acho que esta CPI será muito importante Presidente Fernando Capez.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB - Deputado Jooji Hato tem uma atuação muito destacada no combate à violência, sobretudo, de crimes patrimoniais, abordo de motocicletas ou contra veículo, então é um Deputado que fala com experiência, conhecimento de causa.

Tem a palavra o nobre Deputado Beto Tricoli.

O SR. BETO TRÍCOLI – PV - Obrigado Sr. Presidente, primeiro cumprimentar a maneira como o presidente vem conduzindo esta CPI, em primeira reunião, acho que bastante elucidativa as colocação do entrevistado Renato, as perguntas, acho que tem muito espaço para a gente poder avançar nessas questões, tanto do direito do consumidor, como também até da qualidade do produto, da maneira como eles são fabricados, os padrões de normatização e curiosidade, eu acho que até... evidente que já está claro que se pratica dez até quinze vezes mais o preço entre o paralelo e o produto fornecido originalmente ou autorizado pela montadora. Agora, já se fez ou já se colocou, cheguei um pouco depois do início da colocação do entrevistado, já se fez o exercício de quanto custaria o carro composto pelas peças, o preço do carro, um carro popular de vinte e cinco a trinta mil, se fossemos comprar exatamente essas peças todas nesse mercado regulamentado, qual valor a gente chegaria, para a gente comprar as peças e levar para casa para montar? Você tem essa projeção?

O SR. RENATO AIRES FONSECA – Sim, existe um levantamento feito de uma Ação Civil Pública e a gente tem cópia disso que um carro popular comprador em partes, dependendo do modelo, custa de seis a quatorze vezes o preço do carro montado...

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB - Se eu comprar essas peças na montadora custa de seis a quatorze vezes a mais do que o carro vendido pela montadora?

O SR. RENATO AIRES FONSECA – Deveria ter um desconto da montagem do carro, devia ser mais barato.

O SR. BETO TRÍCOLI – PV - Teoricamente, o que parece é que a estrutura de distribuição, comercialização e notificação, fiscalização, tributo poderia encarecer, mas evidentemente a montagem tem outro custo que nos parece ser bastante alto quando se faz a composição do preço do carro originalmente, então eu acho que é flagrante, só para registrar, a gente tem conhecimento disso nas reportagens, enfim, mas acho importante registrar, porque a gente vai acumulando essas informações, porque em algum momento a gente deveria comparar também o preço desse carro que é posto no mercado, como é posto, por exemplo... você pode envolver a questão tributária, mas evidentemente pode não ser só a questão do tributo ou imposto, mas quanto a esse carro também é posto em outros mercados fora do país, mas enfim é um exercício que acho que temos iniciando, é a primeira reunião, tenho certeza que poderemos trazer uma série de elementos para enriquecer esse debate, parabéns mais uma vez aos nobres Deputados que compõe a CPI.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB - Detalhe interessante, estava andando em um taxi Corolla, em Santiago, no Chile, ele me disse que um Corolla fabricado no Brasil custa um terço do preço no Chile no que no Brasil. Ou seja, o Chile importa e vende por um terço do preço do que o veículo fabricado, mas uma curiosidade só.

O SR. BETO TRÍCOLI – PV - Só para finalizar as considerações, ainda que seja sem monopolizar o tempo, mas até porque minha militância se construiu inicialmente na questão ambiental, sou presidente da Comissão de Meio Ambiente, eu não tenho dúvida de que à medida que se... nós temos um outro ponto a debater, é o excessivo padrão de consumo e de todo tempo de duração desses veículos que a gente compra de forma integral, e como se transcorre a manutenção dele no correr desses vinte anos, porque à medida que você pode dar mais longevidade no produto, evidente que está se contribuindo para a questão de meio ambiente, seja matéria prima, energia, e tudo mais, em que pese a questão veicular, evidentemente, da emissão de gases que a gente tem que estar atento, mas a questão ambiental, o pano de fundo ambiental e de fundo consumista, ou de padrão de consumo também pode ser observado por esta Comissão, no transcorrer do tempo.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB - O Deputado Osvaldo Verginio está inscrito, só o Deputado Jooji Hato não foi ao final... depois de ouvirmos a segunda testemunha, o Moises de Assis Servante nós vamos aprovar uma série de requerimentos, V.Exa. não esqueceu, penso que esta diligência de constatar a diferença de preços e principalmente da General Motors que não pratica esta ação de monopólio e no que redundou, no seu caso em contrato, em vantagem ao consumidor, não comprar autopeças na concessionária, porque ela não exige o monopólio, e adquirir em uma loja oficial, regular, que recolhe todos os impostos, pagando um preço infinitamente inferior, acho que talvez posteriormente deixar registrado esse requerimento, até para os membros da CPI fazer um visita de inspeção.

O SR. JOOJI HATO – PMDB - Inclusive eu quero reafirmar aqui, é a mesma bateria, a mesma marca, com a mesma voltagem.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB - Tem a palavra o nobre Deputado Osvaldo Verginio.

O SR. OSVALDO VERGINIO – PSD – Sr. Presidente, Sr. Renato, testemunha, vamos ver se entendi a explanação de V.Exa. O Sr. traz a esta Comissão de inquérito que as empresas Ford, Volkswagen, Fiat estão entrando com ações contra os fabricantes independente de peças, essa questão é a que eu entendi. O Sr. sabe me dizer também... aliás, o Sr. falou também que as empresas fabricantes também estão comprando, aliás estão contratando empresas fabricante independente, é isso? São fabricantes independentes que estão servindo peças para as montadoras? Ou as montadoras montaram uma fábrica independente para poder completar os seus veículos, vamos supor. E se o Sr. sabe, se foram empresas independentes, qual o nome das empresas independentes que distribuí peças para as autorizadas? E se também existe fabricantes independentes de peças de motos que faz parte também desse movimento que nós precisamos ouvi-las em seguida Sr. Presidente, em outra oportunidade.

O SR. RENATO AIRES FONSECA – É perfeito, bem lembrado. Tudo que foi relato aqui por analogia se estende ao mercado de peças para motos e caminhões, é a mesma sistemática, e peças desses dois segmentos de peças, também se encontrariam a mercê dos fabricantes e fadado ao término caso prosperar a intenção das montadoras. O termo independente designa um fabricante que não fornece para montadora, o fabricante que fornece para montadora, por exemplo, Magnete Mareli, Plascar, Dana, Vistion, Delfie, são todas empresas multinacionais, Metagua, Arteb, têm a maior parte do seu negócio fornecendo peças para as montadoras, embora algumas forneçam peças também para o mercado de reposição independente. Mas os independentes não fornecem para montadora. Poderia fornecer, mas não fazem por opção.

O SR. OSVALDO VERGINIO – PSD – E a questão das ações, existe até questão de busca e apreensão de peças de fabricantes independentes, essa questão o Sr. traz a esta Comissão, muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB - Tem a palavra o nobre Deputado Ramalho da Construção, que é o nosso relator, inclusive, desta CPI.

O SR. RAMALHO DA CONSTRUÇÃO – PSDB - Sr. Presidente, Renato, todos nós sabemos que uma das maiores finalidades da CPI é proteger o consumidor e nós temos avaliado que existe o genérico e o nosso Serra foi autor do genérico de remédios e, por isso, acabamos com o cartel imenso que custava muito caro. E aqui por várias vezes nós falamos dos independentes e dos que fabricam só para as montadoras e até observando que alguns carros, darei o nome, a

Azera, da Hyundai, diz que chega ao Brasil em uma caixa montada com nome mil e trezentos dólares, ou seja, aproximadamente dezoito mil reais, e é vendido em média, cento e vinte e cinco mil reais. O Sr. poderia informar talvez a diferença do valor da peça em proporção das que vocês fabricam que representa e do valor da peça daqueles que fabricam só para montadora, até para a gente ter uma ideia o tanto que ganham os atravessadores, fornecedores de carros desta natureza, porque nós achamos um absurdo, quer dizer, chega aqui nove mil e trezentos dólares, oito mil reais, e até me disseram que só a propaganda de jornal custa vinte mil reais desse carro e um monte de gente leva dinheiro no meio disso aí, mas quem paga no final é o consumidor, o cara que vai às vezes com um propaganda ilusória e acaba gastando dinheiro que daria para comprar três ou quatro carros, está ganhando nas mesmas proporções como já disse aqui os nossos nobres Deputados que talvez que se nós comprássemos umas peças e levasse para casa, o valor desse carro poderia custar menos da metade.

O SR. RENATO AIRES FONSECA – Sem dúvida, a diferença de preço entre as peças originais e as peças similares, fabricadas pelos independentes, varia, de 30%, nos menores casos, a 1000%, nos casos mais escandalosos.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB - Muito bem. Nós vamos agradecer a nossa testemunha, Renato Aires Fonseca, e antes de convocar a segunda testemunha, que está presente, Moises de Assis, eu proponho nós votarmos e aprovarmos ou não os requerimentos para próxima CPI, porque temos um quorum considerável neste momento.

Neste momento como eu tenho requerimentos a fazer, eu paço a presidência ao nobre Deputado Osvaldo Verginio, ilustre Vice-Presidente desta Comissão Parlamentar de Inquérito.

Assume a Presidência o nobre Deputado Osvaldo Verginio.

O SR. PRESIDENTE – OSVALDO VERGINIO – PSD - Requerimento nos termos originais que esta CPI convoque e determina as seguintes proposituras abaixo relacionadas:

Requerimento. Requer informações da Ecar, questionamento: em que momento as montadoras passaram a proibir a fabricação de peças no mercado independente na Europa? Como evoluiu o debate? Qual a situação atuação? Ecar, Dr. Tomas Funker, de 58823, telefone... acho que isso não precisa falar. Precisa falar os telefones meu caro Presidente?

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB - Não, só o questionamento e a justificativa.

O SR. PRESIDENTE – OSVALDO VERGINIO – PSD - Justificativa. A Europa enfrenta o mesmo problema há muito tempo, portanto podemos saber como o assunto está sendo tratado nos países de sede da Volkswagen e da Fiat.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB - Sr. Presidente, eu fiz seis convocações, mas eu pediria que neste primeiro momento, dos meus requerimentos pelo menos, fossem votadas apenas as convocações números 1 e 2 para não ficar um grande número de pessoas depondo aqui e pode se tornar até contraproducente.

O SR. PRESIDENTE – OSVALDO VERGINIO – PSD - Então, fica convocado o professor, Doutor, Gisner de Oliveira, economista, endereço Avenida Brigadeiro Faria Lima, 2229, 9º andar, conjunto 92, São Paulo. A justificativa do primeiro é: produziu um parecer econômico no qual define o mercado primário e o secundário, atuação dos playver e os seus reflexos.

O segundo é o Sr. Francisco Vagner De La Torre, Presidente do Sincopeças, São Paulo, endereço Avenida Paulista, 1009, 5º andar, São Paulo. Justificativa: o Sincopeças é representante das lojas de autopeças, poderá falar como seus filiados enxergam os fabricantes independentes e os fornecedores vinculados às montadoras.

Portanto, os nobres...

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB - Sr. Presidente pela ordem.

O SR. PRESIDENTE – OSVALDO VERGINIO – PSD - Tem a palavra o nobre Deputado Fernando Capez.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB - No final do requerimento, há um item três, visitasões, nós temos três visitasões, precisa marcar data, então no meu requerimento, que solicitamos visitação à Centauro Indústria, Cofran indústria de autopeças e Universal Automotive sistem, essas três eu queria que o requerimento fosse aprovado na minha solicitação, sem data, mas em data a ser previamente acordada entre os membros da CPI, podemos marcar já para semana que vem.

O SR. PRESIDENTE – OSVALDO VERGINIO – PSD - Vamos colocar os endereços também junto em votação. Centauro Indústria e Comércio LTDA... vamos deixar em aberto para que em sequência outra reunião nós podemos marcar a data.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB - Então, são três visitasões e as duas convocações, da minha parte é isso excelência.

O SR. PRESIDENTE – OSVALDO VERGINIO – PSD - Centauro indústria e comércio limitada, endereço: Avenida Armando Bay, 1358, Bom Sucesso, Guarulhos, São Paulo. Cofran, indústria de autopeças limitada, endereço: Casemiro de Abreu, 460, São Caetano do Sul, São Paulo. Universal Automotive sistem S/A, endereço: Via Anhanguera, KM 16.3, Jardim Platina, Osasco, São Paulo.

Justificativa a oitava de testemunha e visitasões a empresas permitiram que os Deputados aprofundem seus atendimento sobre o assunto proporcionado assim em perfeitas elaborações e relatórios e pareceres desta Comissão. Sala das Comissões, Deputado Fernando Capez.

Portanto, está em discussão os requerimentos do nobre Deputado Fernando Capez, os Deputados favoráveis fiquem como estão. Portanto está aprovado os requerimentos e também os endereços marcar em seguida as visitasões dos Deputados.

O SR. JOOJI HATO – PMDB - Sr. Presidente pela ordem.

O SR. PRESIDENTE – OSVALDO VERGINIO – PSD - Tem a palavra o nobre Deputado Jooji Hato.

O SR. JOOJI HATO – PMDB -Eu queria só fazer uma proposta, eu já estive em CPIs, e quando a gente às vezes marca uma visitação, um encontro, é necessário um tapete vermelho, era melhor receber com tapete normal, então se pudéssemos, é uma proposta que eu faço aos nobres colegas, fazer uma determinar, não escalar que tal dia nós iremos a tal lugar, a CPI reúne e decide, vamos lá fazer uma visita, “in locu”, sem marcar nada, não precisam nos receber com tapete vermelho, eu acho que era melhor, tornar-se-ia mais produtivo, aí nós estaremos vendo o que acontece mesmo, às vezes macula, pode maquiuar...

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB - Estas empresas são todas denunciantes. Mas eu acredito que como linha de raciocínio, acho que é válido.

O SR. PRESIDENTE – OSVALDO VERGINIO – PSD - Acho que as investigadas... as denunciantes acho que não há necessidade, mas as que serão investigada, com toda certeza.

SR. ... - Sr. Presidente pela ordem.

O SR. PRESIDENTE – OSVALDO VERGINIO – PSD - Pela ordem nobre Deputado.

SR. ... - Eu estou de acordo com o Deputado Jooji Hato, já tive a oportunidade, como chefe de fiscalização da Agência Nacional do Petróleo, das mais de cinco mil ações que nós fazíamos por ano, deparamos situações como essa, quando a gente fazia alguma vistoria que era avisada, chegava lá estava tudo bonito, e quando você não avisava, você pegava do jeito que é a realidade. E a gente sabe que, já recebi denúncias, de própria gente do mercado que a rigor estaria trabalhando certo e ele denunciava todos os seus concorrentes no entorno, a gente visitava todos aqueles que foram denunciados e aquele denunciou a gente também fiscalizava, tiveram situações que a gente interdito só o que denunciou, os demais estavam todos regulares. A concorrência do mercado propicia isso.

O SR. FERNANDO CAPEZ – PSDB - Eu me recordo aqui Sr. Presidente, inclusive uma inspeção feita no posto MareShell e no Sukesso, clonagem... um grande trabalho no combate à fraude de combustíveis.

SR... - aliás, queria dizer o seguinte, ia falar na minha fala anterior, não falei, a questão da pirataria, a rigor, todos nós temos que procurar combater, a pirataria é ruim para toda sociedade, para o mercado formal, não é o caso daqui, mas fatalmente a gente vai chegar nesta CPI nessa situação desses desmanches enormes clandestinos que tem na cidade e a gente vai se deparar com muita ruim pela frente, acho que esta CPI tem muito que produzir nessa área, nós estamos só no começo e nós vamos dar a nossa contribuição em função da experiência que tivemos no combate à pirataria em diversos setores, inclusive no mercado de gases de cozinha, uma hora passo a experiência que eu tive no mercado de gás que deve servir de referência para nós.

A SRA. BETH SAHÃO – PT - Sr. Presidente pela ordem.

O SR. PRESIDENTE – OSVALDO VERGINIO – PSD - Tem a palavra a nobre Deputada Beth Sahão.

A SRA. BETH SAHÃO – PT - Eu peço licença para me ausentar, mas nós vamos fazer agora a substituição da liderança do PT, para o nosso novo líder, sai o Deputado Alencar e entra o Deputado Marcolino, eles estão nos chamando para ir até ao plenário, então não havendo prejuízo de quorum, porque parece que não há, eu peço licença para me ausentar desta CPI.

O SR. PRESIDENTE – OSVALDO VERGINIO – PSD - Obrigado Deputada, desejo boa sorte com o novo líder.

Solicitar o nosso presidente que reassuma? Sim... portanto, não mais havendo oradores inscritos, declaro aprovado os requerimentos do nobre Deputado Fernando Capez, presidente desta Comissão. Assim, reassuma o seu cargo e vamos seguir em frente.

* * *

Assume a Presidência o nobre Deputado Fernando Capez.

* * *

O SR. PRESIDENTE - FERNANDO CAPEZ – PSDB - Chamo à frente a testemunha Moisés de Assis Servante. Com a palavra a testemunha.

O SR. MOISÉS DE ASSIS SERVANTE – Boa tarde, o meu nome é Moises, eu estou aqui, porque eu compro dessas empresas que o Renato, que estão entre os dois mil fabricantes independentes e se valeu o que ele já falou para vocês, a minha empresa deixará de existir, então com o maior prazer eu vim aqui para dar esclarecimentos para os Srs. e tirar alguma dúvida, a Jocar, que é a empresa que eu trabalho, foi fundada pelo meu pai, também este ano fará 42 anos, então também já está bastante tempo no mercado, é uma empresa séria, a gente respeita os consumidores e assim toda vez que vejo essa história, eu fico triste, porque também o Renato já citou a gente coexistiu até o ano 2000 e no fundo as montadoras que a gente vendia mais peças eram as que eram mais beneficiadas com isso, porque o carro acabava ficando mais valorizado, porque era mais fácil encontrar peça desse carro, tudo, então eu fico chateado quando vejo esse tipo de postura, porque não vejo lógica, o jeito que a GM se comporta, na minha opinião, é muito mais legal, vamos dizer assim, então assim... eu gostaria de perguntar se os Srs. tem alguma pergunta.

O SR. PRESIDENTE - FERNANDO CAPEZ – PSDB - Eu gostaria de fazer algumas perguntas, depois abrir para os Deputados para a gente orientar o rumo do depoimento.

O Sr. já teve alguma medida intenta por montadora de veículo, fornecedora de montadora contra a sua empresa?

O SR. MOISÉS DE ASSIS SERVANTE – Então, mais ou menos em 2007, 2008, quando começou um monte de empresa, eu tive uma notificação extrajudicial da Ford que eles viram que vendia um modelo de calota que eles falaram que tinha um desenho industrial e vendia dois kits de farol de milha que uma fabricante chama Orgus fazia, só que assim, eu não sabia nada disso, porque eu comprava desses fabricantes, com nota, vendia, não sabia que existia nada disso, eu tomei um susto.

O SR. PRESIDENTE - FERNANDO CAPEZ – PSDB - A sua empresa não é fabricante, é revendedora das peças produzidas por fabricantes independentes?

O SR. MOISÉS DE ASSIS SERVANTE – Isso.

O SR. PRESIDENTE - FERNANDO CAPEZ – PSDB -Qual a diferença de preço que a sua loja praticava em relação ao mercado e a concessionária diretamente praticava em relação ao mercado, nesses produtos que houve a busca e a apreensão, notificação.

O SR. MOISÉS DE ASSIS SERVANTE – O kit de farol de milha, no caso, não tem na montadora para você comprar o kit, eles vendem as peças separadas, mas é muito mais caro. No caso da calota, a diferença é na época de seis para quarenta reais cada calota, é mais ou menos essa diferença.

O SR. PRESIDENTE - FERNANDO CAPEZ – PSDB -Se nós fizermos uma visita ao seu estabelecimento, e lá verificarmos os preços e posteriormente formos a uma concessionária oficial, uma montadora oficial e verificarmos o preço eventualmente em uma diligência de inspeção, constataremos grande diferença de valores praticados?

O SR. MOISÉS DE ASSIS SERVANTE – Sim, vocês vão constatar sim, talvez vão encontrar o contrário também, algumas coisas, mas na grande maioria a diferença de preço será grande.

O SR. PRESIDENTE - FERNANDO CAPEZ – PSDB -Os produtos do mercado independente possuem identificação clara de que se trata de um produto do mercado independente? Porque as montadoras dizem que esses produtos vendidos são piratas, ou seja, eles são piratas ou são produtos que já recebem o rótulo de que são produzidos por fabricantes independentes?

O SR. MOISÉS DE ASSIS SERVANTE – Então, que nem eu falei, é isso que me deixar, falarei triste, para não falar que fico muito bravo, porque assim a minha empresa existe, paga imposto, eu compro de empresa que também existe e paga imposto, então a gente não é pirata, existe pirata? Talvez, mas os produtos que eu vendo na minha empresa não são piratas; já teve oportunidade de me venderem algumas coisas que o que não são identificados eu não compro, porque depois terei com o consumidor, ele vai comprar, vai achar que estou enganando ele, algumas, depois não terá com quem reclamar, virá reclamar comigo, então assim, não tem o porque eu trabalhar com uma coisa que não é identificada.

O SR. PRESIDENTE - FERNANDO CAPEZ – PSDB - Como é que é feita essa identificação desses produtos? Como é essa identificação clara?

O SR. MOISÉS DE ASSIS SERVANTE – No caso, os Srs. citaram que vão visitar, mas todas elas são assim, vem uma caixa, com a logo marca da empresa, e a lei diz... tem o CNPJ da empresa, endereço, tudo para você procurar, na peça também não tem nenhum emblema da montadora, porque às vezes tem a marca, então não tenta enganar o consumidor, falando que é original, em nenhum momento, então a pessoa que compra é consciente que o produto não é original.

O SR. PRESIDENTE - FERNANDO CAPEZ – PSDB -Agora, eu recebi uma denúncia de que alguns produtos dos fornecedores de montadoras não tem essa identificação, os produtos que as fabricantes independentes revendem por meio das lojas, ou diretamente, são identificados, e os produtos produzidos pelas fabricantes que atendem as montadoras, muitos deles não são identificados, o Sr. já teve conhecimento disso?

O SR. MOISÉS DE ASSIS SERVANTE – É assim, o Renato citou que tem as fábricas que fornecem para as montadoras e a parte do que sobra dessa produção, eles também vendem no mercado de reposição, então o que acontece? Essa produção, algumas vezes não vem identificada a contento, por exemplo, já teve mais de uma vez que eu vendi um produto que era da fábrica tal, que era a fábrica que também fabrica para montadora, o cliente falou que estava mentido para ele, porque onde está escrito, então eu passava por mentiroso, tanto que tiveram vários produtos que eu não compro mais, por causa desse problema, porque acham que estou mentido.

O SR. PRESIDENTE - FERNANDO CAPEZ – PSDB - Deputado só um minuto. Não tenho mais nenhuma pergunta, mas só fiquei com uma última dúvida para esclarecer. A sua loja vende autopeças produzidas por fabricantes independentes e vende autopeças produzidas por fornecedoras das montadoras.

O SR. MOISÉS DE ASSIS SERVANTE – O que eu consigo comprar com preço que dá para eu competir com as concessionárias sim, então, por exemplo, tem peça que eu não consigo achar nessas fábricas, então vamos supor, o que eu tenho que comprar em uma concessionária, eu não compro, porque terei que colocar a minha margem, e eu ficarei mais caro que uma concessionária, então isso eu não tenho, mas o que eu consigo comprar de uma fábrica que vende para montadora e eu vejo que consigo revender no mesmo preço que uma concessionária ou um pouco abaixo, eu tenho.

O SR. PRESIDENTE - FERNANDO CAPEZ – PSDB - Tem a palavra o nobre Deputado Alcides Amazonas.

O SR. ALCIDES AMAZONAS – PCdoB - Obrigado Sr. Presidente. Sr. Presidente, Sr. Moises e demais colegas aqui, eu confesso que estou pasmo e assustado com que estou ouvindo aqui, os consumidores estão pagando um preço muito alto por essa situação, ele falou aqui e deu exemplo da calota, mas se é verdade que a discrepância entre o preço de um produto, fabricado pelos independentes, e aqueles que são fabricados pelas contratadas das montadoras ou pelas próprias montadoras, é um negócio assustador, eu até pergunto aqui para o Moises, Moises você pode nos garantir que os produtos, as peças vendidas pela Jocar, tem a mesma qualidade no tamanho, enfim, tem a mesma qualidade de uma peça vendida pelo fabricante direto, pela uma contratada do fabricante?

O SR. MOISÉS DE ASSIS SERVANTE – Assim, algumas peças são até melhores, por exemplo, já teve caso de eu pegar um farol de uma fábrica que faz para montadora e um farol de uma fábrica, eu mostrava para a pessoa sem marca, e a pessoa achava muito melhor o da Orgus, só que é assim, também tem o que não é a qualidade igual, mas também tem produto que às vezes os fabricantes fazem como uma opção para o consumidor, por que o que acontece? A pessoa que já tem o carro mais antigo, ela compra um farol dessas fábricas que faz para montadora, vamos supor, o farol custa cem reais, eu vendo, se talvez a Orgus fosse fazer o mesmo farol, com a mesma qualidade, ela venderia por cem reais, o que acontece? Tem alguns materiais que às vezes eles acabam mudando, mas sem comprometer a segurança, para o preço ficar competitivo, então tem alguns produtos que tem alguns materiais que não são iguais, depende dos produtos que isso faz diferença, tem produto que não, tem lanterna que é feito com acrílico puro, tem lanterna que eles misturam com plástico, a lanterna com o tempo dura pouco menos, mas é mais barata, mas o consumo importante é na hora que você vender, o consumidor está ciente do que é uma lanterna de plástico e o que é uma lanterna de acrílico, por exemplo, tem diferença, é questão de escolha dela.

O SR. ALCIDES AMAZONAS – PCdoB - Eu já tive a oportunidade de consertar um carro, e deu diferença na hora que eu comprei um similar, porque estava mais barato, mas tinha notas fiscais, quando acendia o farol ficava um de uma cor e o outro de outra, e isso aconteceu com pára-choque também, não encaixava, só encaixou quando fui e comprei o original, paguei 40% a mais e o pára-choque encaixou e ficou bonito, por isso que eu estou insistindo nessa questão, se você pode garantir a qualidade do produto.

O SR. MOISÉS DE ASSIS SERVANTE – Eu contarei duas história para o Sr. lá é muito comum, a oficina ir lá, comprar um pára-choque da Dts, que eles citaram que é o alternativo, o que acontece? O funileiro chega, esse pára-choque não presta, ele não encaixa, porcaria. Não esqueça que a pessoa que está trocando o pára-choque, ela bateu o carro, certo? Você vai lá, às vezes eu tenho também o pára-choque original, ele pega vai lá, se você conversar com qualquer officineiro,

ele falará que isso é verdade, ele vai com o original, o original não encaixa, sabe qual é a atitude do aplicador? Quando era o Dts, ele fala que não encaixava, quando ele está com o original lá e não encaixa, ai ele vê que ele tem ajustar o carro dele para encaixar, acontece muito isso.

O SR. ALCIDES AMAZONAS – PCdoB - Não foi essa orientação que eu recebi. Quando o farol ficou de um jeito e outro de outro, fui reclamar com o cidadão que me vendeu, ele falou “mas você tem comprar os dois faróis aqui para ficar igual”, eu falei “mas só quebrou um”, “mas se você comprar o outro ficará igual”.

O SR. MOISÉS DE ASSIS SERVANTE – Quanto ao foral é assim, tem farol que realmente, você tem razão, dá diferente, tem que trocar os dois, tem um até que os desenhos do vidro não são exatamente iguais, só que quando eu vendo um farol, vamos supor que é da mesma marca do fabricante, já tive reclamação de cliente que aconteceu a mesma coisa, por quê? O farol geralmente que está mais antigo, ele já amarelou, porque ele já é mais velho, então na hora que você põe o novo, mesmo sendo original, ele não fica exatamente igual, não fica, se a pessoa quer que fique igual tem que trocar os dois, mesmo que for original.

O SR. ALCIDES AMAZONAS – PCdoB - Última pergunta Sr. Presidente, farei uma pergunta, imagino já a resposta, mas de qualquer forma, perguntarei ao Sr. Moises. O que leva vocês, vocês estão em uma empreitada para tentar resolver isso, estão vindo aqui com toda boa vontade presta depoimento aqui na CPI, o que move vocês a isso, é apenas um interesse econômico ou de fato vocês estão comprometido com os interesses dos consumidores?

O SR. MOISÉS DE ASSIS SERVANTE – Assim, que nem eu falei no começo quando sentei aqui, estou aqui porque se valer essa propriedade intelectual sobre os desenhos industriais, a minha empresa deixará de existir, então tem o meu interesse econômico, que eu terei que fazer outra coisa, vender outras coisas, lógico que tem o interesse econômico, mas consequentemente também o consumidor terá uma opção a menos, no fundo são os dois.

O SR. PRESIDENTE - FERNANDO CAPEZ – PSDB - O ponto que eu queria, pelo menos o objetivo da CPI é dar ao consumidor a opção, até mesmo de verificar se um farol é diferente do original, mas ele pode comprar um par, e esse par pagar bem mais barato do que apenas um, para ele ter essa opção de verificar, não comprometendo a segurança, estamos de acordo com o código de defesa do consumidor... tem a palavra o nobre Deputado Beto Tricoli.

O SR. BETO TRÍCOLI – PV - Sr. Presidente, queria justificar a minha retira, tenho que ir ao encerramento da frente em defesa da agricultura orgânica, mas estamos à disposição, cumprir a condução dos trabalhos e a fala do Moisés foi bastante produtiva para nós também.

O SR. PRESIDENTE - FERNANDO CAPEZ – PSDB - Nós é que agradecemos a V.Exa. que tem uma atuação muito forte no campo ambiental, muito obrigado.

Nobres Deputados mais alguma pergunta? Então, nós agradecemos também a testemunhas, agradecemos a colaboração, parece-me que temos... fica convocado então... nós teremos, não sei se haverá tempo para as intimações para terça da semana que vem, dará tempo? Podemos? Então, vamos marcar a princípio para o dia 26, às 15 horas... 26 é hoje? Então, daqui sete dias... eu não sei se é 1, 2 ou 3. Será 2 de abril? Próxima terça, dia 2 de abril, às 15 horas. Gostaria também que ficasse registrada a colaboração do Sr. Ângelo Coelho, presidente do Sindicato das Empresas de Funilaria e Pintura, essencial para o encaminhamento dessas perguntas e das convocações que foram feitas até aqui, registre-se a pedido da presidência, porque é de justiça. Nada mais havendo, por ora está encerrada esta sessão.

CPI AUTOPEÇAS

BK CONSULTORIA E SERVIÇOS LTDA.

02/04/2013

O SR. PRESIDENTE OSVALDO VERGINIO – PSD – Havendo número Regimental declaro aberta a presente sessão, Segunda Reunião da Comissão Parlamentar de Inquérito constituída pelo Ato 18/2013 com a finalidade de investigar eventual cartelização do Mercado de Autopeças de reposições.

Registro com muito prazer a presença dos nobres Deputados, obrigado. Solicito ao Senhor Secretário que prossiga a leitura da ata da reunião anterior.

A SRA. - Pela ordem, Presidente.

O SR. PRESIDENTE OSVALDO VERGINIO – PSD – Pela ordem.

A SRA. - Para solicitar a dispensa da leitura da ata.

O SR. PRESIDENTE OSVALDO VERGINIO – PSD – Então, havendo dispensa. Vamos agora por em ordem a votação dos requerimentos, fazer a leitura dos requerimentos e já por em votação.

Requerimento de V. Exa. Com base no artigo 13 do inciso segundo da Constituição do Estado, seja submetido á apreciação dos membros desta CPI meu pedido de convocação de um representante da Montadora Ford para em data a ser determinada para expor o seu posicionamento com relação á defesa da propriedade industrial das peças dos veículos por ela fabricada enquanto as medidas judiciais tomadas contra os fabricantes independentes de autopeças. Portanto o requerimento está em discussão, não havendo quem queira discutir o requerimento em votação, os senhores Deputados que estiverem de acordo permaneçam como se encontram, aprovado.

Segundo requerimento. Requeiro a V. Exa., aliás, é autoria da Deputada Beth Sahão, desculpa. Requeiro a Vs. Exas. com base no artigo 13, inciso segundo da Constituição do Estado,

seja submetido à apreciação dos membros da CPI meu pedido de convocação de um representante da Montadora Volkswagen do Brasil para data a ser determinada, para expor o seu posicionamento com relação à defesa das propriedades industriais das peças de veículos por ela fabricados enquanto as medidas judiciais tomadas contra os fabricantes independentes de autopeças. Lembrando que este requerimento é da nobre Deputada Beth Sáhão.

O requerimento está em discussão, não havendo oradores inscritos, em votação. Os senhores Deputados que forem favoráveis permaneçam como se encontram, aprovado.

Portanto, estando presente o Presidente desta Comissão de Inquérito, solicito que assuma a Presidência e prossiga o trabalho.

Assume a Presidência o Senhor Deputado Fernando Capez – PSDB.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Gostaria de agradecer a V. Exa. Nobre Deputado Vergínio. Pedir desculpas aos demais membros, estava em um compromisso na Secretaria Municipal de Transportes, e tentei vir o mais rápido possível, peço desculpas aos membros desta CPI.

Acaba de chegar três requerimentos a esta CPI. O primeiro é da Deputada, já foram votados. Espera só um pouquinho. Suspendo a sessão por 18 segundos.

Sessão suspensa por 18 segundos.

Retomando a sessão, existem requerimentos para serem apreciados pelos ilustres membros da CPI, indago se os membros não se opõem a que o requerimento da nobre Deputada Ana Perugini seja também incluído para apreciação, que acaba de chegar neste momento. É possível? Os Deputados membros da Comissão que estiverem de acordo em apreciar conjuntamente com esses dois requerimentos, o requerimento recém-chegado da Deputada Ana Perugini permaneçam como se encontram, aprovado.

Vamos então submeter os três requerimentos à apreciação dos ilustres membros. Requerimento da nobre Deputada Beth Sáhão. Requeiro à V. Exa. Com base no artigo 13, parágrafo segundo da Constituição do Estado seja submetido à apreciação dos membros desta CPI, o meu pedido de convocação de um representante da Montadora Fiat Automóveis, para em data a ser determinada, expor o seu posicionamento com relação à defesa da propriedade industrial das peças dos veículos por ela fabricados e quanto às medidas judiciais tomadas contra os fabricantes independentes de autopeças. Está em discussão o requerimento. Não havendo oradores inscritos, está em votação, aprovado o requerimento da nobre Deputada Beth Sáhão.

Segundo requerimento, requerimento também da ilustre Deputada Beth Sáhão. Requeiro à V. Exa. Com base no artigo 13, parágrafo segundo da Constituição do Estado seja submetido à apreciação dos membros desta CPI, o meu pedido de convocação de um representante da Montadora General Motors com o mesmo objetivo, a mesma finalidade. Está em discussão o requerimento. Não havendo oradores inscritos, está em votação, os Deputados que forem favoráveis permaneçam como se encontram, aprovado.

Terceiro requerimento, da ilustre Deputada Dra. Ana Perugini requerendo nos termos regimentais que o Sr. Júlio Cesar Lucchesi de Freitas, Presidente da Associação Brasileira de Comerciantes Recicladores de Automóveis Descontinuados, venha a esta CPI expor situações ligadas ao comércio de peças no Estado de São Paulo. Em discussão, não havendo oradores inscritos o requerimento está em votação. Os Deputados que forem favoráveis permaneçam como se encontram, aprovado o requerimento da ilustre Deputada Dra. Ana Perugini.

Determinamos então que feita a leitura dos requerimentos vamos convidar os ilustres membros que compareceram a esta CPI. Professor Dr. Jesner de Oliveira não compareceu, até agora pelo menos segundo me informa a assessoria. Convido então o Sr. Francisco Wagner de La Torre, Presidente da Sincopeças para sentar à direita da Presidência.

O Sr. Francisco Wagner de La Torre vem acompanhado de seu advogado ilustre membro da OAB, Dr. Davi José Garcia dos Santos e com muita honra a OAB sempre tem um local de destaque em todos os postos ocupados nesta Casa Democrática. Ilustre Deputado Marcos Neves comparecendo. Olha, eu vou pedir que V. as. Faça a leitura do Termo de Compromisso nos termos do Regimento Interno desta Casa.

O SR. FRANCISCO WAGNER DE LA TORRE - Boa tarde a todos, aos nobres Deputados. Sob a minha palavra de honra eu prometo dizer a verdade do que souber e me for perguntado relacionado com a investigação a cargo desta Comissão Parlamentar de Inquérito.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Muito bem. Antes de formular as perguntas desta Presidência, a Presidência abre a palavra aos ilustres membros desta CPI se desejam formular alguma pergunta agora ou se desejam formular alguma pergunta eventualmente as formuladas pela Presidência. Então eu vou fazer algumas perguntas por que como partiu da Presidência a sugestão desta convocação, é natural que já haja algumas perguntas preparadas.

Sr. Francisco Wagner, quanto filiados estão inscritos no Sincopeças no Estado de São Paulo e o que representa em termos de tamanho e proporção este Mercado em nosso Estado? O objetivo desta pergunta é conhecer o tamanho do setor de varejo de autopeças no Estado de São Paulo.

O SR. FRANCISCO WAGNER DE LA TORRE – Muito bem, o Sincopeças tem a sua origem nos anos de 1941, portanto atua em mais de 70 anos nesse setor representando a atividade mercantil e comercial do varejo de autopeças no Estado de São Paulo.

Nós temos como membros da entidade 24500 lojas varejistas por todo o Estado, sendo que nós reputamos para todo o Brasil algo em torno de 70 mil varejos.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Então, 70 mil varejos representados nos Brasil por Sincopeças?

O SR. FRANCISCO WAGNER DE LA TORRE – São 24 mil e quinhentos.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Vinte e quatro mil e quinhentas no Estado de São Paulo. Segunda pergunta. Do total de filiados o senhor saberia nos dizer quantos atuam no setor de mecânicas, peças visuais esclarecendo o que são peças visuais, e os que comercializam todos os tipos de peças. Então, quantos peças mecânicas, quantos peças visuais e quantos todos os tipos de peças, ou seja, conjuntamente uma e outra e outros tipos.

O SR. FRANCISCO WAGNER DE LA TORRE – Tradicionalmente o varejo se caracterizava por atender toda a frota circulando tanto da linha leve quanto da linha pesada. Isto porque nos idos dos anos 80 principalmente até então, o mix de marcas e modelos circulando era baixo, então permitia aos varejistas trabalhar com todo mix de produtos. De lá para cá o crescimento de modelos e marcas foi exponencial. Hoje nós temos mais de 13 montadoras instaladas.

Outro inibidor dos negócios foi exatamente o avanço sistemático e paulatino por parte das montadoras em deter domínio sobre o desenho e designer dos produtos. Isto tirou boa parte dos varejistas deste foco de negócio. A grande maioria hoje está voltada para a venda de peças mecânicas, separado também entre linha leve e pesada por conta do aumento exponencial de modelos e trabalha via de regra também com acessórios. Esta parte também existe o domínio sobre o designer praticamente inexiste.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – O senhor tem conhecimento, pergunta importante para esta CPI. O senhor tem conhecimento das investidas da Volkswagen, Fiat, Ford contra os fabricantes de autopeças independentes e do comércio varejistas? Em que consistem tais investidas e qual a sua avaliação quanto ao impacto dessas investidas no Mercado.

O SR. FRANCISCO WAGNER DE LA TORRE – Bom conhecimento nós temos. Nós temos três afiliados importantes que também sofrem ações, são eles o Koga Koga, o Mercado Okari e o Volicar que são lojas que estão aí há mais de 40 anos atuando no Mercado de Reposição e eles se viram em um determinado momento atuados sendo em alguns casos o proprietário da loja saindo algemado por conta de comercializar no caso, eu posso estar sendo injusto, mas no caso de comercializar peças adquiridas de fabricantes que fornecem às montadoras, portanto são peças que tem a mesma qualidade técnica daquela que consta na linha de montagem, mas sem a devida autorização das montadoras para que ele pudesse adquirir isso.

Até então para nós foi muito estranho esta ação porque nós entendemos que a relação que o varejo estabelece ou é via atacadista ou via fabricante de autopeças. Agora, se este fabricante fornece para as montadoras e ao mesmo tempo ele vende no Mercado independente, subtende-se que este fabricante está autorizado para tal e o que para nós ficou assim, uma situação surrealista é

exatamente que o varejista fica com o passivo da ação, o fabricante se entende em um acordo comercial diretamente com a montadora e nós ficamos sem ter respaldo algum.

Isto afeta muito os nossos negócios, mas mais do que isso porque o Mercado vem crescendo, são três milhões de novos veículos todos os anos em circulação. Então para o nosso Mercado, quer dizer, não é algo que afeta negativamente. Eu acho que o problema maior é que nós vamos ter um consumidor preso a um único fornecedor.

Quer dizer, o consumidor que compra um automóvel, ele fica preso à montadora por um período no mínimo de dois anos e isso é ruim. Tanto é que tem sido recorrente, talvez vocês tenham acompanhado pela Mídia, reclamação de dono de automóvel que precisa trocar uma peça principalmente n que diz respeito ao acabamento e ao designer, fica três, quatro meses esperando esta peça chegar porque as montadoras não tem estrutura para atender a reposição desta frota que cresceu exponencialmente de 10 anos para cá.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – No dia 26 de março o Senhor Moisés da empresa Jocar veio aqui e nos informou que se as montadoras conseguirem o que estão buscando, proibir a fabricação de peças pelo Mercado Independente, ele teria que fechar as portas de sua empresa. O que o Sincop Peças pensa a respeito disso, qual a avaliação e o que o Sincop Peças está fazendo efetivamente a respeito do problema?

O SR. FRANCISCO WAGNER DE LA TORRE – Bom, a gente tem que tomar alguns cuidados. Se a montadora tem a propriedade sobre partes do automóvel, a lei assim o garante, é isso o que nós entendemos. Agora, isso afeta muito mais do que os nossos negócios, o interesse do consumidor. É nesse aspecto que a gente, nós entendemos ser temerário essa postura e esta estratégia. Seria eu não sei outro adjetivo, mas eu acho que seria leviano da minha parte dizer que isso é uma estratégia, faz parte de uma estratégia orquestrada para que as montadoras fiquem donas da reposição. Elas têm consciência que não têm estrutura para atender a demanda de reposição de peças e manutenção dessa frota circulante, elas sabem disso.

Agora, por outro lado, elas tentam garantir rentabilidade para sua rede ao criar nichos de Mercado específico onde fica hermeticamente fechado para qualquer outro tipo de concorrência.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Chega às mãos aqui um artigo, uma opinião do anterior Presidente do Sincop Peças intitulado As Montadoras e o Desenho Industrial. Está publicado na Rede Internacional de Computadores portaldaautopecas.com.br/noticias, eu vou ler só um trechinho desta opinião anterior Presidente.

Os atos que as Montadoras praticam aqui tratados em verdade visam acabar com uma concorrência que nunca foi feita as mesmas Montadoras criando verdadeiro monopólio de bandeiras contrário aos ditames constitucionais e infraconstitucionais vigentes. Tais atitudes ferem as regras constitucionais e infraconstitucionais da função social da propriedade e do interesse relativo à concessão de registro e desenhos industriais em detrimento da última linha da cadeia comercial do público consumidor em geral.

Por isso mesmo quer parecer que ao assim agir, as Montadoras trazem à lume a odiosa figura do abuso de direito a que alude o Código Civil Brasileiro, artigo 137. Pois que ao praticar os atos que praticam contra o after marketing, elas excedem manifestamente os limites que lhes são impostos pelo fim econômico e social de seus desenhos pela boa fé ou pelos costumes.

Na verdade as Montadoras não exercem os seus direitos de acordo com a destinação que lhes foi compreendida, assim como demonstra uma total disfunção ou desvio funcional no exercício de suas atividades (ininteligível) sempre ter em mãos o sentir de que os atos que estão sendo praticados pelas Montadoras desse diapasão são destituídos de qualquer utilidade para elas, e, no entanto potencialmente danosos para a sociedade. E reprisando nesse momento que não se pretende como exposto negar direito às Montadoras notadamente no registro de seus desenhos industriais, mas como é crucial ter a convicção de que tais direitos não de ser interpretados com temperamento. Qual a sua avaliação sobre esta opinião publicada no site?

O SR. FRANCISCO WAGNER DE LA TORRE – É verdade, o portal autopecas é o portal do nosso sindicato. Isto é fato e, tal qual como está colocado aí, quer dizer, muito embora a Montadora possa ter direito sobre o designer do carro, ela não teria o direito de ferir o interesse maior que é o interesse do consumidor. Ao torná-lo prisioneiro de um único canal de abastecimento, ela acaba ferindo o interesse da sociedade como um todo.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Chegou à Presidência algumas reclamações, só não chegou a postar uma opinião semelhante a essa no site, por isso eu queria perguntar ao senhor se está de acordo com esta opinião?

O SR. FRANCISCO WAGNER DE LA TORRE – Não só estou, porque o Portal Autopecas é o site oficial do sindicato, então quer dizer, ele ainda existe lá exatamente porque a atual Diretoria convalida esta postura.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Eu tenho só mais três perguntas. Além do problema com as peças visuais, os filiados do Sincop Peças estão enfrentando algum outro tipo de restrição por parte das Montadoras para comercialização de autopecas? O objetivo desta pergunta é saber se o Sr. Francisco vai levantar o problema tributário que favorece as Montadoras, os problemas com os scanners e também a indisponibilidade de alguns componentes mecânicos. Por favor.

O SR. FRANCISCO WAGNER DE LA TORRE – É fato. Primeiramente é essa aberração tributária que se criou com a substituição tributária. O único segmento de negócios que existe em dois MVA para aqueles que não estão tão inteirados com o assunto, o MVA é um valor apurado onde você calcula a somatória das diferenças de débito e crédito do ICMS dentro de uma determinada cadeia. Então eu vou tentar explicar um pouco.

O ICMS é calculado no nosso seguimento que é o Mercado Independente, o traçado da autopeça sai fábrica/distribuidor, distribuidor/varejo/consumidor final. Então quer dizer, neste caso é calculado um MVA onde é recolhido este ICMS já na fonte lá da indústria de 65.1%. No caso do Mercado original a autopeça sai deste mesmo fabricante, só que o substituto tributário no caso acaba sendo a montadora e com isso a gente assiste o encurtamento da cadeia, o que vai acabar diminuindo o valor do MVA deles, o MVA deles é de 39 ponto alguma coisa por cento. Isso criou um aumento ainda maior de preço entre os dois Mercados.

O que nos preocupa bastante é que a Secretaria da Fazenda ainda todos os anos encomenda um anova pesquisa. E se você teve um aumento de imposto recolhido na fonte automaticamente isso provoca um aumento de preço da autopeça na ponta.

Aí se você pegar a diferença de preço da autopeça que sai da fábrica até chegar no consumidor final ela vai ficar maior ainda, isso acaba sendo um (ininteligível) indefinido. Todo ano nós vamos assistir um aumento disso. O único seguimento que dois MVA é o de autopecas, os demais em todos que é calculado pela média aritmética, de cada um dos Mercados até chegar ao consumidor final.

Então o que a gente reputa que para autopecas com analogia dos outros Mercados deveria ser a média de ICMS embutido no seguimento original e o seguimento independente, não acontece.

A outra questão que o senhor colocou é com relação às peças mecânicas de uso exclusivamente das montadoras a gente costuma chamar de Peças Cativas, ou seja, são peças que dado a sua baixa demanda você acaba comprando, conseguindo se abastecer única e exclusivamente nas, através das concessionárias. Via de regra as concessionárias não tem a vocação de vender peças. O negócio deles é vender automóveis. Então como o Mercado Independente vive única e exclusivamente de abastecer com autopecas cabe ao Mercado independente se bastecer dessas peças e deixar disponível para o Mercado Consumidor. Ultimamente nós temos tido dificuldades de adquirir esses produtos exatamente pela falta que eles estão tendo já nas montadoras. E o último ponto me desculpe?

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – O problema com os scanners e disponibilidade de componentes mecânicos e questão tributária.

O SR. FRANCISCO WAGNER DE LA TORRE – Os scanners é o seguinte. Conforme os carros estão avançando, a quantidade de informações elétrica e eletroeletrônica em um automóvel tem sido maior, para tanto cada automóvel tem, vamos dizer assim, um software específico para você poder fazer toda a regulação e manutenção desse automóvel.

As montadoras tem essa informação, então se o dono do automóvel quiser consertar o seu automóvel em uma oficina de sua confiança ele acaba tendo dificuldades em alguns carros de fazer esta opção exatamente porque a montadora não disponibiliza. Por exemplo, calibragem de mistura ar e combustível de um determinado carro, quantidade de combustível que tem que ser injetado na câmara de explosão através de seu bico injetor. Este tipo de informação são tabelinhas que constam calibragem e nós temos muita dificuldade de acesso a essas informações.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Bom, saiu uma matéria no dia 19 de março na Rede Bandeirantes de Televisão, nós já requisitamos a fita dando conta da pergunta

que eu vou fazer ao senhor. Qual a sua análise sobre a crescente falta de autopeças no Mercado de reposição? Reportagem da TV, Bandeirantes, Rede Bandeirantes mostra a dificuldade, ausência, não se encontra autopeças no Mercado.

Na sua visão qual o caminho para regularizar este problema de falta de autopeças?

O SR. FRANCISCO WAGNER DE LA TORRE – O que nós estamos vendo é exatamente o resultado desta postura das montadoras iniciada no início do Século XXI de restringir o acesso de produção e comercialização do Mercado Independente em partes e peças de veículos, mais precisamente o de acabamentos.

Se vocês fizerem uma pesquisa do que está faltando de autopeças são exatamente essas peças onde existe a propriedade intelectual. Aquela que existe no livre comércio não tem problema porque o Mercado Independente se abastece e tem os seus próprios meios e caminhos de buscar se não aqui dentro, até de importar.

É importante destacar que a indústria nacional hoje, muito embora nós estejamos assistindo a um Mercado extremamente aquecido de venda de carro, falta de peças exatamente naquelas que a fábrica, as montadoras insistem em manter a propriedade sobre o desenho dela, a indústria nacional está com mais de 20% de capacidade ociosa. Ou seja, nós teríamos imediatamente como começar a responder de forma positiva esta falta de peças.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Última pergunta, quais em sua opinião, as razões que levam as peças originais a serem tão mais caras do que as peças do Mercado independente? Porque as concessionárias vendem peças em um valor tão maior do que os fabricantes independentes?

O SR. FRANCISCO WAGNER DE LA TORRE – Exatamente porque são peças que não tem concorrência.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Perfeito, ou seja, a ausência de concorrência é que faz. Então estes preços estão superficialmente majorados porque não há justificativa a não ser a ausência de concorrência para os preços serem tão altos? É essa?

O SR. FRANCISCO WAGNER DE LA TORRE – A nossa posição é exatamente esta. Eu vou usar o exemplo das peças mecânicas que são peças que a gente abastece de fabricantes que fornecem para montadoras e para nós, e as diferenças de preços são brutais.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Muito obrigado. Está se desenvolvendo simultânea e paralelamente a sessão da Comissão de Constituição e Justiça da qual eu sou membro. Eu vou me ausentar por alguns instantes, pedir licença aos membros e solicitar ao ilustre Vice Presidente Deputado Osvaldo Vergínio que assuma a Presidência.

Assume a Presidência o Senhor Deputado Osvaldo Vergínio – PSD.

O SR. PRESIDENTE OSVALDO VERGINIO – PSD – Dando sequência, algum dos nobres Deputados tem uma pergunta? Por gentileza.

O SR. – Pela ordem, Presidente?

O SR. PRESIDENTE OSVALDO VERGINIO – PSD – Pela ordem.

O SR. – Senhor Presidente, nobres pares desta CPI. Eu gostaria de perguntar ao Presidente do Sincopeças, Francisco Wagner, se este preço mais alto da peça original dessas empresas que detém uma marca tipo Ford, Volkswagen, Fiat. Obviamente nós não temos num Mercado Paralelo as mesmas peças ou semelhantes?

O SR. FRANCISCO WAGNER DE LA TORRE – Não, inclusive para as peças onde você tem a opção de se abastecer no Mercado Independente, elas também são mais caras.

O SR. – O que não é normal.

O SR. FRANCISCO WAGNER DE LA TORRE – Normalmente elas são mais caras tanto nas que eles detêm a propriedade intelectual quanto naquelas onde o consumidor tem a opção de comprar no Mercado Independente. Nos dois casos via de regra, elas são mais altas.

O SR. – Mais alta que a concessionária?

O SR. FRANCISCO WAGNER DE LA TORRE – Não. A concessionária é mais cara.

O SR. – Outra pergunta. Quantos casos nós tivemos de detenção ou constrangimento em relação aos empresários que vendem estas peças, da (ininteligível) ou da própria Koga?

O SR. FRANCISCO WAGNER DE LA TORRE – Olha precisamente nós tivemos em torno de uns seis casos. Acontece que ao longo da história esse fato não é um fato recente, anteriormente já houve casos na década de 80, na década de 70 nós tivemos informações também.

Não sei o porquê, de tempos em tempos eles vêm e adotam alguma postura truculenta contra o Mercado Independente.

O SR. – É só para os grandes empresários do Mercado Independente ou para os pequenos também?

O SR. FRANCISCO WAGNER DE LA TORRE – Você bater em bêbado não aparece. Geralmente eles procuram lojas de bastante expressão no setor para exatamente ficar o exemplo para os demais.

O SR. PRESIDENTE OSVALDO VERGINIO – PSD – Mais algum Deputado?

O SR. – Pela ordem, Senhor Presidente.

O SR. PRESIDENTE OSVALDO VERGINIO – PSD – Pela ordem.

O SR. – Sr. Francisco eu sei que algumas cousas já estão esclarecidas com as perguntas que nós formulamos aqui. Na opinião do Sincopeças, o monopólio para reprodução de peças automotivas fere livremente a concorrência e conseqüentemente a possibilidade do consumidor conseguir peças a preços mais baixos. O senhor já esclareceu. O monopólio da produção de peças obrigando o Mercado de peças alternativas fecharam suas portas pode ser em sua opinião motivo mais para o aumento do furto de automóveis a fim de colocar mais nos famosos (ininteligível), ou seja, nesses desmanches e outras coisas? Há disposição principalmente do consumidor?

E eu faria mais uma aí, na hipótese das empresas de peças alternativas fecharem as suas portas haverá desemprego tanto na fábrica que produz peças quanto nas lojas que as colocam à disposição do consumidor. Alguns milhares de trabalhadores vão perder os empregos. Quem vai assumir a responsabilidade por esta situação trabalhista social que será gerada? Os cartéis vão contratar estes trabalhadores? Na sua opinião o senhor poderia fazer uma avaliação (ininteligível) sindicalista e deixando o emprego principalmente, com a sua experiência eu gostaria. Eu sei que parte aqui o senhor já respondeu, mas que deixasse um pouco mais claro.

O SR. FRANCISCO WAGNER DE LA TORRE – Sem dúvida. Na medida em que você inibe alternativas de acesso para o consumidor você favorece os canais obscuros de acesso. Especificamente no caso das autopeças os (ininteligível). Quer dizer, você tem muito, principalmente nas grandes cidades o automóvel não é um capricho de ninguém, ele precisa daquilo para trabalhar e muitas vezes ele não pode ficar três, quatro meses com o carro parado esperando chegar a peça. Ele também precisa daquela ferramenta para suprir e completar e manter o seu orçamento dentro de casa. Então muitas vezes ele acaba buscando alternativas que ele mesmo não gostaria de fazer, mas acaba fazendo por força da situação. Isso inibe e favorece sim as ações ilegais.

O seguimento varejista de autopeças no Estado de São Paulo empregou no ano passado 190 mil trabalhadores diretos, apenas nos varejos. Nós estamos nos últimos quatro anos com crescimento zero, aliás, me desculpem crescimento zero de número de lojas sendo que de lá para cá nós temos em média três milhões de automóveis entrando a cada um desses anos, vindo para o Mercado Independente. Quer dizer, saindo da garantia da montadora e a gente tem a expectativa de ter acesso a este Mercado.

Quer dizer, com todo este crescimento não aumentou o número de lojas, nós tivemos quedas de número de empregos no Estado de São Paulo. Isso tudo, eu não posso refutar que é única e exclusivamente por conta dessas ações, mas isso com certeza tem um peso significativo nesses resultados.

O SR. - Pela ordem, Senhor Presidente.

O SR. PRESIDENTE OSVALDO VERGINIO – PSD – Pela ordem.

O SR. - Mais uma pergunta. Sr. Francisco, o senhor tem uma ideia, por exemplo, de uma peça em uma concessionária, no Mercado Independente e no desmanche. Por exemplo, vamos pegar uma peça que é muito usada, consumida com frequência, a embreagem, por exemplo. Quanto custaria em um determinado carro, o senhor sabe, na concessionária, no Mercado Independente e no desmanche?

O SR. FRANCISCO WAGNER DE LA TORRE – Eu vou colocar primeiramente o seguinte, de uns anos para cá as montadoras criaram nichos de negócio do tipo, elas lançam modelos em torno de 100 mil unidades, encerram a sua produção, só que este modelo está lá circulando e precisando ser mantido. Como são modelos que têm poucas unidades, elas não têm interesse apesar de ter obrigação por 10 anos de manter peças para esta frota, elas não têm o interesse de manter e não tem logística também para manter.

Então normalmente quem vai cuidar de abastecer esse nicho de frota é o Mercado Independente. Então a gente trabalha o seguinte, existem três níveis de frotas circulando. O que a gente chama de nível da curva A que é o famoso pálio, fiesta, corsa que é aquele que você vê em toda esquina e é perfeitamente abastecido apesar das peças que ele tem que acabam influenciando no desenho do automóvel, muitas vezes nós não podemos vender, mas as peças, o senhor citou a embreagem que é peça mecânica, quer dizer, essa o Mercado Independente acaba sendo a melhor opção de compra por ter o preço mais competitivo.

Agora se você pegar, eu vou citar um exemplo, uma embreagem de Ômega que é o resto de um desses modelos que a montadora lançou, não se preocupou em manter peças para abastecer essa frota circulante o Mercado teve que se virar.

Muitas vezes este tipo de veículo você acaba encontrando só nos desmanches e exatamente pela dificuldade de fornecimento de peças porque quem tinha que ser o primeiro gerador de demanda de abastecimento desta peça seria a montadora porque ela lançou o modelo, ela se nega. Você acaba favorecendo o robauto inclusive desses carros que parece que não há interesse econômico nenhum. É o contrário, eles têm um valor no Mercado do robauto muito grande porque a procura de peças para estes veículos é enorme.

O SR. - Agora, a qualidade dessas peças são semelhantes, da concessionária e do Mercado Independente? Não digo do desmanche que são peças usadas, mas se é peça nova da concessionária como a do Mercado Independente se são semelhantes a qualidade

O SR. FRANCISCO WAGNER DE LA TORRE – As peças fabricadas no Brasil via de regra tem qualidade bastante considerável.

O SR. - Então se eu pegar a (ininteligível) e a embreagem de um gol 2010, por exemplo ou 12 ou 11, o senhor tem ideia de quanto em termos de porcentagem é mais barato ou mais em conta no Mercado Independente?

O SR. FRANCISCO WAGNER DE LA TORRE – Olha, no Mercado Independente você vai comprar esta peça seguramente pela metade do preço, em média. No caso de qualidade, especificamente embreagem o fabricante que produz esta peça para a montadora fornece para o Mercado Independente saindo com os mesmos processos industriais e os mesmos padrões de qualidade.

Uma das coisas que, porque a preocupação do sindicato hoje é com as peças importadas, tanto é que uma das questões que a gente tem trabalhado muito fortemente, e aí é junto com o Sindipeças, o Sindipeças é o sindicato das indústrias de autopeças do Brasil, de certificar peças importadas. Quer dizer, certificar todas as peças, porque isso daria tranquilidade para o varejo poder comercializar as peças importadas inclusive.

O SR. - Pela ordem, Senhor Presidente.

O SR. PRESIDENTE OSVALDO VERGINIO – PSD – Pela ordem.

O SR. - Sr. Francisco, já existe há 40 anos em média que está funcionando o Mercado Independente de venda de autopeças aparentemente com certa harmonia, porque só agora isso (ininteligível) as montadoras pelo que eu tenho acompanhado, alegam que essas medidas em cima dos independentes é para proteger os consumidores. Do outro lado o argumento é o mesmo, de que os consumidores ficarão prejudicados se acabar ou se persistir esta resistência das montadoras. Portanto, ambos os lados fazem discurso de defesa dos consumidores.

Gostaria que falasse um pouco sobre isso. Você fala de uma forma um tanto quanto natural sobre esta questão do Mercado Pirata, do robauto. Parece que tem uma coisa assim institucionalizada aí no Mercado. Até que ponto, quais são as medidas que tanto vocês quanto outras entidades irmãs, tomaram para eliminar este Mercado, para acabar com este Mercado que é muito nocivo para toda sociedade que é o mercado pirata de autopeças que existe com muita força em São Paulo, um conjunto de questões que eu gostaria que você respondesse.

O SR. FRANCISCO WAGNER DE LA TORRE – Primeiramente eu gostaria de fazer uma correção para o senhor, o Mercado Independente de autopeças existe desde 1920, não tem 40 anos porque na década de 20 já existia uma frota circulando e era este Mercado que abastecia estes automóveis.

A indústria nacional de autopeças nasceu durante a Segunda Guerra exatamente pela interrupção dos fluxos comerciais internacionais e aí já existia aqui uma frota que precisava ser abastecida e mantida e está aí a origem de grandes marcas da indústria brasileira neste período.

O senhor me desculpe, mas em momento algum eu falei de forma defendendo peça pirata ou peça roubada. O nosso seguimento é altamente formalizado, é bastante consolidado e estruturado. Tanto é que nós trabalhamos junto com o INMETRO para certificação das peças importadas e nacionais, quer dizer, se nós criarmos uma certificação para a linha de produtos e peças, nós estaremos garantindo qualidade.

Eu também defendo que os fabricantes de peças que mesmo esses especificamente que trabalha com a parte do designer, são as peças de acabamento que vai trabalhar a imagem do automóvel, farol, capô, Paralamas, eu acho que tem que se criar uma certificação não só que garanta o respeito ao desenho original como também a qualidade. Porque o senhor sabe muito

bem, quer dizer, eu aqui estou falando em nome do varejo de autopeças e o varejista de qualquer seguimento que seja é fiel e solidário com aquilo que ele vende.

Então ele vai responder civil e criminalmente por tudo o que ele vende. A melhor garantia que nós temos para poder trabalhar de forma tranquila e serena é através da certificação das peças.

O SR. PRESIDENTE OSVALDO VERGINIO – PSD – Senhoras Deputadas?

A SRA. - Pela ordem.

O SR. PRESIDENTE OSVALDO VERGINIO – PSD – Pela ordem.

A SRA. - Antes der tudo eu queria lhe agradecer pela oportunidade de tanto conhecimento em cima de um Mercado tão comumente usado e muitas vezes não nos atentamos ao que está acontecendo.

A primeira pergunta é com relação à propriedade intelectual. Quanto tempo deve durar esta propriedade intelectual? Qual é a proposta em relação a este problema?

O SR. FRANCISCO WAGNER DE LA TORRE – Eu, quer dizer, a questão do tempo de duração desta lei é uma Lei Federal que não temos controle. O que nós do Sincopeças entendemos que seria a situação ideal seria o seguinte, se permitisse a fabricante principalmente nacional que se produzisse estas peças mediante primeiro uma certificação que garanta a qualidade do produto e que a persistir esta lei, que o que tem que prevalecer é o interesse do consumidor. Se a montadora realmente alega que a produção feita no Mercado Independente não há garantia de qualidade. Então que sentem os dois lados, o fabricante nacional e a montadora ou mesmo os importadores e se criem os selos de certificação.

Está aí no Brasil, Institutos Governamentais bastante sérios com credibilidade internacional que pode perfeitamente fazer este trabalho. Uma certificação INMETRO é sinônimo de confiança de todos os lados do setor.

A SRA. - Outra pergunta em relação ao comércio de peças usadas adquiridas em leilões. O que o senhor pensa disso?

O SR. FRANCISCO WAGNER DE LA TORRE – Se nós garantirmos um fluxo comercial sério e sólido eu acho que isso acaba respondendo, ajudando no Mercado. Existem duas questões com as peças usadas que nós temos que considerar. Primeiro é o apelo ecológico, ou seja, cada vez mais não dá para esquecer e tentar buscar alternativas de aproveitamento de peças e partes não só de peças como de outros tipos de produtos.

A peça remanufaturada tem que, nós temos que começar a levar isso em consideração por conta do peso ecológico. Agora, o que nós temos que ter é a garantia de que aquele veículo que vai ser sinistrado e adquirido em um leilão seja vendido uma única vez, porque não vou dizer aqui todas as empresas de desmanches, mas existem muitas empresas de desmanches que arremata um gol amarelo em um leilão e vende 10 gols amarelos. Então nós temos que criar mecanismos não de acabar com o negócio, mas de ter um controle eficiente sobre a atividade.

A SRA. - Pela ordem senhor Presidente.

O SR. PRESIDENTE OSVALDO VERGINIO – PSD – Pela ordem, Deputada.

A SRA. - Eu queria perguntar ao nosso expositor a respeito da questão das importações. Quer dizer, se já, se hoje o Mercado tem peças sendo importadas. O que isso representa, qual a fatia se tiver caso positivo, qual a fatia que elas hoje têm neste Mercado, como é essa concorrência, se o seu setor sofre muito com isso em caso positivo também. Que o senhor pudesse fazer uma explanação neste sentido.

O SR. FRANCISCO WAGNER DE LA TORRE – As peças importadas tem tido um crescimento sistemático, tanto é que historicamente o Brasil sempre se notabilizou em ter um superávit comercial de autopeças bastante positivo. Até final dos anos 90 o saldo comercial era da ordem de seis bilhões de dólares. Este ano nós tivemos um déficit da ordem de quatro. Quer dizer, o que preocupa o sindicato enquanto representante única e exclusivamente da atividade varejista é quanto à qualidade dos produtos que estão sendo trazidos.

Nós entendemos que um dos caminhos seria eu voltar a falar, que ajudaria a garantir seria a certificação, mas eu reconheço que é um processo complicado e segundo por conta da falta de peças e por conta do crescimento de nicho de modelos de veículos que são pequenos tem aparecido agentes comerciais que não tem DNA no seguimento. Hoje a gente chama de (ininteligível) que é o tipo de comerciante que fica, quer dizer, não dá para chamar, é o tipo de oportunista que fica com umas telas de computador em uma salinha na casa dele com um monte de acesso a sites de compras nos Estados Unidos principalmente e ele recebe pedido e procura dessas peças difícil de serem encontradas no Mercado, ele se utiliza dessas informações de fornecedor de fora, importa e aí ele importa individualmente, por unidade.

Então ele importa como um consumidor final e acaba revendendo isso com 400, 500% de lucro. Isso é extremamente danoso para o Mercado

A SRA. - E quando ele importa como consumidor final, e o preço que ele paga dessa mercadoria é bem abaixo

O SR. FRANCISCO WAGNER DE LA TORRE – É bem abaixo. Ele chega a praticar margens de mais de 400% na revenda desse produto. Isso é extremamente danoso para o Mercado, a Indústria, os Estabelecimentos comerciais que estão formalizados e estruturados e isso tem crescido.

Quer dizer, nós enquanto comerciantes, pelo contrário. Nós entendemos que se não fosse o importado nós estaríamos aí com muita dificuldade de abastecer esta frota. Hoje nós temos 400 modelos diferentes de veículos circulando no país. Se você colocar em média 10 mil itens por modelo, quer dizer é impossível você ter uma empresa ou grupos de empresas trabalhando com todos estes modelos e fornecendo.

Então você dá margem para o que a gente chama de novos entrantes. O que nos preocupa é quando estes novos entrantes não tem o DNA da reposição.

O SR. PRESIDENTE OSVALDO VERGINIO – PSD – Algum Deputado mais?

O SR. - Pela ordem, Senhor Presidente.

O SR. PRESIDENTE OSVALDO VERGINIO – PSD – Pela ordem, nobre Deputado.

O SR. - Eu queria voltar ao preço das peças. Acioli era do Mercado Independente? Ela vende só produtos da GM ou

O SR. FRANCISCO WAGNER DE LA TORRE – Acho que é revendedor GM. Ela não é uma concessionária, mas vende sob a autorização da GM.

O SR. - Então, por exemplo, uma bateria AC Delco ela custa não sei hoje, mas coisa de dois ou três meses atrás era em torno de 220, 240 reais

A SRA. – (Inaudível)

O SR. – Não, da GM. E na concessionária essa mesma bateria, com a mesma voltagem 460, 470 reais. Porque isso aí?

O SR. FRANCISCO WAGNER DE LA TORRE – No caso específico da AC Delco, a AC Delco é uma marca que a General Motors desenvolveu para vender para reposição de autopeças. A Acioli por ser uma venda a varejo só de autopeças, muito embora ela trabalhe sob a autorização da GM para comercializar as suas peças, ela vive da concorrência com as outras autopeças. Então fica exatamente, quer dizer, a Acioli especificamente é uma loja muito tradicional que está na Barão de Limeira, é uma loja de mais de 60 anos.

A Acioli tradicionalmente tem que ser competitiva senão ela sofre a concorrência das lojas independentes. E ela compra do mesmo lugar que a concessionária. Nós estamos falando em 100% de diferença, eu deixo a interpretação para os senhores.

O SR. - Mais de 100% e aí, como é que fica o Direito do Consumidor? Eu compro lá uma bateria na concessionária e pago 450, 480 e na Acioli o preço lá é 220, por exemplo. E aí, como é que eu fico? Qual o direito do consumidor, o que eu posso fazer?

O SR. FRANCISCO WAGNER DE LA TORRE – Esse é um caso claro de onde o consumidor é lesado. Agora, se em uma bateria que você tem a opção de comprar na Acioli, como em uma concessionária e também em qualquer outra loja de autopeças que não esteja vinculada a uma montadora. Se essas peças que não tem propriedade intelectual você vê estas diferenças, avalie aquelas onde o concessionário sabe que o consumidor só pode se abastecer com ele. Quer dizer, de 100% nós vamos falar em 600, 700%, não é?

O SR. - Senhor Francisco Wagner, eu queria só ver se tem alguma sugestão para que nós pudessemos fazer alguma lei que possas uniformizar. Você vai, por exemplo, na Europa, Oriente, em muitos países, lá de uma loja para outra a diferença é muito pequena, não chega a ser mais que 10, 15%, mas aqui não. Chega a ser mais de 100%, 200%, o que devemos fazer, o que o senhor sugeriria para nós legisladores que pudessemos fazer uma lei estadual ou federal, para coibir este desvio, esta distorção que ocorre no Mercado?

O SR. FRANCISCO WAGNER DE LA TORRE – Primeiro é permitir que todos os canais possam comercializar os seus produtos. O segundo é mais do que manter as atuais responsabilidades civis sobre aquilo que os estabelecimentos comercializam, seria aumentar mais a sua responsabilidade. Quer dizer, todo mundo vender e se não vender qualidade e principalmente peça onde muitas vezes interfere na questão da segurança do condutor, quer dizer, se não vender com qualidade tem que responder solidariamente, civil e criminalmente por aquilo.

E se, uma das coisas que pode garantir uma estabilidade técnica são as certificações. Parece-me que já existe, não é Dr. Davi? Uma lei federal que está em discussão na Casa Federal.

O SR. - Tramitando? É lei ou, em tramitação? Projeto?

O SR. FRANCISCO WAGNER DE LA TORRE – É um PL.

O SR. - Boa tarde a todos. Já existe uma lei, é a lei 8884/94 que regula justamente o abuso econômico, e no artigo 21 inciso 24 ela considera como crime de ordem econômica impor preços excessivos ou aumentar sem justa causa os preços de bens ou serviços. Aí cabe à sociedade colocar em prática a lei.

O SR. - É a última, prometo que é a última. Sr. Francisco há pouco nós estávamos dizendo das importações de peças. Nosso país importou vários carros e nós não temos condições de estar comprando carro zero quilômetro que é caríssimo, pois uma X5 nos Estados Unidos fabricado lá

pela BMW custa em torno de 70 mil dólares, aqui nós vendemos esse carro aqui por 150 a quase 200 mil dólares, mais que o dobro. Claro que tem encargos sociais, encargos administrativos de importação, IPI, mas eu queria só dizer para o senhor o seguinte, nosso país é um país em desenvolvimento, não é um país rico como alguns países europeus, orientais. E o brasileiro compra este carro e fica aí cinco, dez anos, doze anos. Este carro logicamente desvaloriza muito, uma BMW, por exemplo, com 10 anos de uso, vai ter um valor de cinco, dez por cento do valor que ele pagou. Aí ele quebra uma peça, ele vai precisar desta peça, chega na concessionária e esta peça é caríssima.

Aí você faz esta importação individual como consumidor, uma peça que vende no Mercado por dois mil reais sai por 90 reais na importação. Se você compra uma peça por importação demora um mês e vem esta peça por 90 reais e você resolve o teu problema. Esse aparelho, por exemplo, que não estava funcionando no carro, você coloca este aparelho por 90 reais e você deixa o carro em funcionamento. Então, talvez seja nocivo ao Mercado, mas para o consumidor é muito benéfico.

É claro que não dá para pegar o indivíduo que fica fazendo importação de várias peças e vendendo aí por 400, 500% a mais como comércio. Mas esta do indivíduo comprar uma peça para sanar o problema que ele tem neste carro que é velho, usado. À vezes os dois mil reais sai mais caro que o próprio carro, não é? Eu acho que poderia permitir essas importações individuais.

O SR. FRANCISCO WAGNER DE LA TORRE – As importações são permitidas. O que tem que ser garantido é o seguinte, que esta peça que entra tenha um mínimo de qualidade e aí necessariamente poderia passar pela certificação.

O SR. PRESIDENTE OSVALDO VERGINIO – PSD – Mais algum Deputado? Perguntas? Então, portanto não estou vendo mais Deputado, vamos só aguardar o Copez descer para alguma finalização. Antes, porém eu gostaria de cumprimenta-lo Sr. Francisco Wagner, aqui fazendo uma bela explanação. Eu só acho que temos que achar uma solução para este problema que temos na Capital, principalmente aqui em São Paulo que é um problema sério principalmente na questão da robauto que é um problema hoje, pessoas perdendo vidas com o roubo de motos, veículos, enfim.

São tantas coisas, mas realmente nós nesta Comissão de Inquérito temos que ir a fundo e conseguir descobrir e também não deixar pessoas inocentes sofrerem como estão sofrendo. Pessoas do comércio varejista às vezes sendo presos como o senhor disse, saindo algemado da loja porque estão vendendo peças que eu acho que, porque são fabricantes independentes. Por esse motivo as empresas Fiat, Volks estão entrando com ações e pedindo até mesmo a busca e apreensão de peças e a prisão de pessoas que estão no momento vendendo. Portanto eu vou convidar aqui para finalizar o nosso querido Presidente Fernando Copez para finalizar esta reunião, por gentileza. Muito obrigado a todos.

Então, portanto, não havendo Deputados para fazer perguntas, inscritos.

O SR. – Votar a convocação do Jesner, só.

O SR. PRESIDENTE OSVALDO VERGINIO – PSD – Já está convocado, já foi votado. Então, em momento oportuno. Então eu declaro encerrada a presente reunião e será marcada a próxima em breve, eu acho que dentro de 10 ou 15 dias, não é Copez? Para a gente poder ouvir mais algumas pessoas. Muito obrigado a todos, está encerrada a sessão. Muito obrigado.

* * *

CPI – AUTOPEÇAS.

BK CONSULTORIA E SERVIÇOS LTDA.

23/04/2013

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Havendo número legal, declaro instalada a Comissão Parlamentar de Inquérito que investiga a cartelização do Mercado de Autopeças de Reposição. Registro com muito prazer a presença dos ilustres Deputados Jooji Hato, Alcides Amazonas, Osvaldo Verginio e Ramalho da Construção, além deste Presidente.

Então, uma CPI com Deputados com experiência na área de investigação nessa área, sobretudo de Segurança Pública, afeta a Segurança Pública. Não havendo, solicito à Secretária

para que proceda a leitura da ata da reunião anterior a menos que algum dos Deputados peça dispensa da leitura da ata. Está dispensada a leitura da ata.

Vamos dar início então aos trabalhos de hoje desta CPI. Está aqui o Professor Gesner Oliveira? O representante do Gesner de Oliveira se encontra? Por gentileza o senhor pode vir à mesa? Conseguimos instalar, nós tivemos dois cancelamentos devido às ausências das pessoas convidadas para depor.

Doutor Pedro Scazufca, é isso? Como que se pronuncia o seu sobrenome? Scazufca, que está representando. Nós vamos dispensar o depoente do comprometimento de dizer a verdade, ele vem aqui como um colaborador e prestar informações de caráter técnico a respeito e não depor sobre fatos específicos do Mercado.

O SR. JOOJI HATO – PMDB – Pela ordem Senhor Presidente.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Pela ordem nobre Deputado Jooji Hato.

O SR. JOOJI HATO – PMDB – Senhor Presidente, nós convidamos algumas pessoas que não compareceram, e eu gostaria de saber qual a conduta de nosso Presidente e dessa Comissão em relação a essas pessoas que nós convidamos e não vieram. Vamos convocar?

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Bom, eu vou.

O SR. JOOJI HATO – PMDB – Ou reconvidar ou convocar, não é?

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – É feita uma colocação pertinente do nobre Deputado Jooji Hato, afinal de contas, essa é uma Comissão Parlamentar de Inquérito que investiga fatos objetivos, nós não estamos aqui brincando, nós estamos trabalhando. Já houve dois cancelamentos sem razão. Então eu indago aos nobres Deputados se devemos proceder a convocação das testemunhas faltantes e mais do que isso se doravante, ao invés do convite, nós já partimos para a convocação direta. Nobre Deputado Alcides Amazonas.

O SR. ALCIDES AMAZONAS – PCdoB – Senhor Presidente e demais membros aqui da Comissão, eu indago a essa Presidência se as pessoas que estavam convidadas se justificaram porque não vieram. Se a justificativa veio e se for plausível, eu acho que deva ser convidada de novo, se foi pouco caso acho que devemos convocar-los.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Nós vamos fazer, a Assessoria vai levantar todos os casos de ausência e o que ocorreu em cada um desses casos no decorrer dessa Sessão, nós colocamos a questão para discussão e votação caso por caso. Indago se os nobres Deputados estão de acordo com esse encaminhamento?

Bem, vamos então ao Dr. Pedro Scazufca que vai proceder a sua apresentação. Proponho para o bom encaminhamento dos trabalhos, nós temos algumas pergunta aqui que nós poderemos fazer essas perguntas para ele já ir orientando, inclusive a exposição para termos um pouco mais de objetividade dentro do que vai ser falado.

Muito bem, isso na verdade, Doutor Pedro Scazufca vai nos fornecer algumas informações específicas sobre o Mercado e o impacto que há nessa formação de monopólio. De maneira que a primeira pergunta que eu faço, Dr. Pedro, esclarecer qual a dinâmica de funcionamento do Mercado, Mercado de Autopeças, especialmente o Mercado de Reposição e como se estabelece esta divisão desse Mercado de Reposição de Autopeças entre montadoras, as fornecedoras de montadoras e as fornecedoras independentes, que fabricam autopeças independentemente das montadoras.

Qual o potencial efeito em mercados inter-relacionados, o que é isso? O mercado das oficinas mecânicas e da distribuição de autopeças. Então para o senhor fazer um panorama geral sobre como se estabelece hoje o funcionamento do mercado de fabricação e venda de autopeças, qual o impacto desta forma de funcionamento para o consumidor que é a preocupação maior desta CPI, qual o impacto nos Mercados relacionados como das oficinas mecânicas e em um ponto, nobre Deputado Osvaldo Verginio, qual o impacto disso na busca de autopeças em desmanches e muitos deles clandestinos.

Essa a primeira questão que eu gostaria de colocar, e eu já vou pedir que o senhor anotasse e eu já vou passar todas as minhas perguntas na sequência, para que inclusive se os Deputados assim quiserem, eles já fazem as perguntas em sequência ou podem aguardar também o decorrer da exposição para irem fazendo as perguntas.

A segunda é esclarecer como as que produtoras independentes de autopeças atuam como reguladoras da oferta, suprimindo a falta de certas autopeças no Mercado, de que maneira elas podem suprir esta ausência? E também como elas podem atuar na regulação do preço, nós vimos aqui uma testemunha prestar depoimento informando que o preço é inflado artificialmente devido a falta de concorrência.

Muito bem, ainda em relação ao preço, é razoável admitir que a peça com o desenho industrial registrado e do qual se vale a montadora, é mais cara do que aquela que não possui o registro? Não possui o registro do desenho industrial registrado? Repito, em relação ao preço, é razoável admitir que a peça com desenho industrial registrado, a montadora, é mais cara do que aquele que não tem o desenho industrial registrado, é o chamado DI? Ou dele a montadora não se vale para monopolizar o Mercado? Ou isso na verdade é uma desculpa para se monopolizar o Mercado?

Esclarecer como registro o mau uso do DI, Registro de Desenho Industrial reflete no preço. Como é que se dá esse mau uso? Que mau uso é esse? No caso do Fiesta, por exemplo, que tem um Registro de Desenho Industrial das montadoras, a diferença de preço de capô e para-lama chega a 282% desta peça para a peça fornecida pelo fornecedor independente.

São mais duas perguntas apenas? Seria razoável admitir um paralelo entre as peças de reposição e os medicamentos genéricos, ou seja, as peças de reposição como os genéricos da autopeça do carro? Genéricos que foram aprovados depois de um, em uma verdadeira batalha do então Ministro da Saúde José Serra contra o lobby da Indústria Farmacêutica. É razoável admitir esse paralelo?

Um comentário, é válida a comparação na medida em que tanta nas peças genéricas como nos medicamentos genéricos não há tentativa de enganar o consumidor e os reflexos nos preços são inegáveis além da maior oferta do produto.

E a última pergunta, uma empresa com forte poder de Mercado necessariamente tende a inovar? O que é isso? A empresa que congrega o monopólio, ela se sente estimulada para novas criações para aprimorar, para inovar na medida em que não existe concorrência?

E, eu vou fazer uma última pergunta que parece contra os objetivos da CPI, mas na verdade tem sido usado como grande argumento para a cartelização que seria a necessidade de deixar com a montadora o monopólio em razão de itens de segurança, que se produzidos por fabricantes independentes e colocados afetariam a segurança do automóvel.

Quantos itens são itens de segurança efetivamente? Quantos itens poderiam ser fabricados por produtoras independentes sem afetar a segurança do veículo e se uma adequada fiscalização desses produtos, sejam produzidos pelas montadoras ou pelas independentes, não supriria esta omissão. Essas são as questões da Presidência e está aberta a palavra aos membros da CPI, registrando a opção para que as perguntas sejam formuladas no decorrer ou após a exposição do depoente.

Não havendo oradores inscritos nesse momento, está concedida a palavra ao depoente Pedro Scazufca.

O SR. JOOJI HATO – PMDB – Pela ordem Senhor Presidente.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Pela ordem nobre Deputado Jooji Hato.

O SR. JOOJI HATO – PMDB – Senhor Presidente, não sei se tem a ver com essa CPI, mas uma montadora, você pega aí, por exemplo, a Mercedes, uma BMW, sei lá, qualquer dessas empresas, quando você blinda o carro, então logicamente você coloca um peso maior.

A blindadora, ela reforça a suspensão, a blindadora coloca os vidros mais espessos, por tanto mais pesados, não é? Só isso aí, e a fabricante ela se isenta totalmente, você perde a garantia, o fabricante não dá mais garantia a esse veículo. Se a empresa, por exemplo, a BMW, a Mercedes, ou uma montadora, ela blinda o carro, aí ela mantém essa garantia do carro.

Não sei se V.Exa. sabe disso, mas é um absurdo, quer dizer são as peças que estão dentro do motor deveriam ter no mínimo ter garantia. Talvez não pudesse dar garantia às suspensões, mas, no entanto a montadora faz até isto, além de ter o monopólio da venda de peças ela pega e faz isso com o consumidor.

Então você blinda o carro com uma blindadora de nome, uma G5, outras empresas aí e de repente perde a garantia. A montadora te vendeu o carro blindado, ela te deixa e mantém a garantia. Isso nós precisamos dar uma checada também.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – O senhor pode anotar também e comentar esta colocação feita pelo Deputado Jooji Hato. O Deputado tem vários projetos aqui na área da Segurança Pública.

Está presente também a nobre Deputada Beth Sahão e o Deputado Beto Tricoli, encaminha um ofício justificando a impossibilidade de seu comparecimento. Recebemos também um ofício do Procurador Chefe desta Casa Legislativa dizendo que se encontra à disposição dos membros dessa CPI, a ilustre Procuradora Maria de Fátima Bassoi, e o Dr. Alexandre Issa Kimura, Procuradores dessa Casa que estão a nossa disposição para prestar assessoria jurídica no decorrer desses trabalhos.

Continua aberta a palavra. Com a palavra o nosso nobre depoente.

O SR. PEDRO SCAZUFCA – Boa tarde a todos, gostaria de cumprimentar o Deputado Fernando Capez em nome do qual cumprimento aos demais Deputados e todos os presentes. Gostaria de dizer que esse estudo, ele foi realizado ao longo de 2010, foi um parecer que foi coordenado pelo professor Gesner Oliveira e que teve como objetivo analisar aspectos concorrenciais no Mercado de Autopeças.

A gente com base nesse parecer que foi apresentado para o CADE naquele ano, a gente preparou aqui uma apresentação para mostrar para os senhores na qual vou tentar responder a essas questões e outras que eventualmente vocês tenham.

Só para facilitar, a gente dividiu a apresentação em cinco itens, então um breve e rápido histórico do caso, as características do Mercado de Peças de Reposição de Automóveis, que acredito que seja a primeira pergunta feita pelo Deputado, e aí como foi o nosso entendimento com relação ao potencial agudo do poder econômico nos casos que envolvem propriedade intelectual e danos ao consumidor. Por fim nós listamos nossas conclusões e também qual foi o encaminhamento do CADE nesse caso específico.

Então, com relação ao histórico do caso, só para entendimento, em 2007 lembrando que a gente está olhando no nosso parecer, olhou na questão do ponto de vista concorrencial e (ininteligível) subsidio para uma decisão do CADE em 2010. Então, em 2007 a ANFAPE, que congrega as produtoras independentes de autopeças, ela entrou com uma representação contra FIAT, FORD e VOLKSWAGEN, por conta desse impedimento de venda de algumas peças de reposição.

Em 2008 a Secretaria de Direito Econômico do Ministério da Justiça remeteu esse processo ao CADE e naquela opinião na nossa visão, com uma visão equivocada sobre o Mercado e nesse íterim, que nós fizemos este parecer com a nossa visão para este Mercado para o CADE que em Dezembro de 2010 julgou pela instalação de um processo administrativo contra as montadoras. Esse processo, ele encontra-se em avaliação pela Superintendência do Geral do CADE, então essa foi só uma visão de como está o andamento desse processo.

Bom, quais são as características desse Mercado que vou tentar responder a primeira questão do Deputado? Com relação à dinâmica, de funcionamento do Mercado e sua divisão entre montadoras, fornecedoras de montadoras e independentes, bem como esclarecimentos de potenciais efeitos em mercados inter-relacionados, como oficinas mecânicas e distribuição de autopeças.

Então, só para entendimento, isso é muito importante no contexto, a gente tem um Mercado primário que é o Mercado de venda de veículos, logo em seguida a gente vai mostrar alguns dados desse Mercado e a gente vai ver que a grande maioria do faturamento das montadoras está nesse mercado primário, e você tem o mercado secundário de peças em que você tem as peças de produção que são as peças que estão em todos e qualquer veículo e as peças de reposição, que podem ser necessárias por desgaste, por colisão, por desgaste em função do tempo.

Então a nossa avaliação, ela se concentrou nas peças de reposição. Está dando para escutar bem? Bom, como havia, um certo mito com relação a essa questão de peças de reposição, procuramos as definições mais precisas possível para entender o que são essas peças.

Então, na ABNT, nós encontramos aqui essa definição de que é uma peça destinada a substituir uma peça de produção original ou peça de reposição original caracterizada pela sua adequação ou intercambialidade, podendo ou não apresentar as mesmas especificações técnicas, característica de qualidade da peça de produção original, ou seja, tem que ser uma peça que você possa substituir adequadamente no veículo.

Então, por exemplo, um capô de um carro, se você tem a necessidade de substituir, tem que ser um capô adequado. Tem que ter essa intercambialidade.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Um momento só, eu pediria nossa assessoria que vai posteriormente, inclusive ao nobre Relator, para que ficasse destacado

esse ponto podendo ou não apresentar as mesmas especificações técnicas. Isso é uma observação da ABNT? Sobre peças de reposição?

O SR. PEDRO SCAZUFCA – Exatamente.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Que não há necessariamente de guardar a originalidade? É isso?

O SR. PEDRO SCAZUFCA – Isso. O que você precisa ter é essa que eles chamam de intercambialidade.

Bom, olhamos também o que diz o Código de Defesa do Consumidor a esse respeito, e aqui no artigo 21, a gente encontra aqui no fornecimento de serviço que tem por objetivo a reparação de qualquer produto considerar-se-a implícita a obrigação do fornecedor de empregar componentes de reposição originais ou que mantenham as especificações do fabricante. Salvo quanto a esses últimos, a autorização em contrário do consumidor, ou seja, se o consumidor considera adequado, isso aqui está coerente como o Código de Defesa do Consumidor.

Então, nas análises dessa matéria que a gente chama de defesa da concorrência, são os assuntos que vão para o CADE, a primeira etapa é sempre definir qual que é o Mercado relevante, qual que é o Mercado que a gente está tratando e você sempre tem que se especificar exatamente qual que é o produto.

Explico, quando a gente começou a entender esse Mercado, a gente viu que não era simplesmente, você não poderia definir simplesmente como mercado de peças de reposição. Porque você tem que entender, quais são os competidores no Mercado. E de fato, você não pode definir como mercado de reposição de faróis, um mercado de reposição de capôs.

É importante que você defina qual a peça e qual o carro. Por quê? Porque o farol, apenas como exemplo, de um Celta não vai servir para um Palio, por exemplo, então a definição mais adequada que encontramos, é que segmentação do Mercado ela tem que levar em consideração tanto a peça quanto o veículo. Então, por exemplo, haveria um mercado de farol esquerdo de Fiesta. Quem são os participantes desse Mercado? Acredito que ajude a responder a primeira questão, as próprias montadoras, firmas autorizadas por essas montadoras e firmas independentes.

Como que a gente dividiu aí, tentando esquematizar um pouco essa divisão? Então, na fabricação de autopeças, peças de produção original, aquela que vem no veículo que você adquire diretamente na concessionária, montadoras e fabricantes terceirizados. Peças de reposição, aí que chamamos de originais, também as montadoras, fabricantes terceirizadas e autorizadas. E as peças de reposição desse segmento independente, são as que têm esses fabricantes independentes, que são empresas estabelecidas muitas delas com mais de 40 anos no Mercado, que tem também o seu produto seguindo normas de qualidade.

A gente olhou aqui, do ponto de vista da produção, agora do ponto de vista de distribuição no Mercado. Então você tem peças, dividimos aqui nos segmentos, peças de reposição originais e peças de reposição independente. No atacado, as peças de reposição originais, você teria aí as montadoras, distribuidoras autorizadas e concessionárias e eventualmente distribuidoras independentes.

No varejo, concessionárias, lojas de autopeças e oficinas. Com relação aos distribuidores independentes, a fabricação independente, você tem os distribuidores independentes e no varejo sendo vendidas por concessionárias, lojas de autopeças e oficinas.

Tem um fato, até interessante, muitas vezes quer fazer uma distinção, tem fatos até, por exemplo, um farol de um determinado veículo, você tem uma fábrica que produz aquele farol para uma autorizada e produz para outro veículo, ela pode vender no mercado independente. Então, de fato você tem aí, fábricas que tem qualidade no setor independente, tanto que transitam aí nos dois Mercados.

A gente deu alguns exemplos de como o Mercado, quais são os tipos, olhando assim para cada carro, produtores autorizados e independentes, e aqui um aspecto que a gente gostaria de destacar, quando a gente olha carros, veículos mais antigos, muitas vezes os autorizados já pararam de fabricar as peças de reposição. Então esse é um aspecto importante aí dos independentes, se você precisar, dependendo do ano, uma peça do Fusca ou de Kombi, essas peças hoje só são produzidas por fabricantes independentes, os fabricantes autorizados muitas vezes já desativaram a sua produção. Então, no ponto de vista do termo de abastecimento, você muitas vezes depende deste mercado independente.

Aí a gente, isso estava no nosso parecer também, era sempre, colocamos uma empresa autorizada e uma independente, só para mostrar que o objetivo do produto é realmente a similaridade, e dessa maneira até se comparando aí, talvez até aos medicamentos genéricos, que

você tem um produto em que o objetivo realmente seja parecido com aquele produto original. A diferença e eu vou explicar isso mais depois, é que no caso dos medicamentos genéricos, a gente está falando do mercado primário para os fabricantes de remédios. No caso, para a Indústria Farmacêutica, no caso das peças de reposição, nós estamos falando do mercado secundário que é um mercado relativamente pequeno do ponto de vista das montadoras como mostraremos em seguida. Então aí também outros exemplos de peças.

Então alguns dados do setor. Com relação às firmas autorizadas, são predominantemente firmas multinacionais, então grandes empresas, por exemplo, que são parceiras da FIAT na Itália, em outros países e também se instalam aqui e isso vale para outras montadoras, enquanto os fabricantes independentes são predominantemente nacionais.

A gente está falando aí de cerca de 600 firmas nas autorizadas, 1500 nas nacionais e eu acho que uma questão interessante, essas firmas independentes já estão estabelecidas no Mercado a mais de 40 anos. A gente tinha uma estimativa em 2010 de cerca de 50.000 empregos nesse Mercado, nesse segmento, então na medida em que de alguma forma você coíbe a produção de peças, você está ameaçando esses empregos e um ponto interessante é a questão de capilaridade de distribuição.

Quando a gente fala nas firmas autorizadas de maneira, elas em geral, elas vendem para grandes, para concessionárias que estão em cidades de porte médio ou maiores. Se você está em um município pequeno, que não tem uma concessionária, por exemplo, não tem uma concessionária de uma marca específica, muitas vezes você só vai conseguir repor uma peça em uma oficina e nesse sentido, as montadoras independentes têm uma capilaridade até maior do que as montadoras, desculpe, do que as fabricantes autorizadas.

Aqui são dados do IBGE, só para a gente entender qual a importância relativa das peças do ponto de vista da montadora. Então, olhando aí em termos de valor agregado, os veículos, eles representam mais de 76% do faturamento das montadoras, 24% seriam as peças. E quando a gente olha dentro das peças, o segmento de peças de reposição, ele está aí com cerca de 15 por cento. Então, em grandes números, mais ou menos três por cento do faturamento das montadoras devem estar aí nesse segmento de peças de reposição no qual há concorrência com os fabricantes independentes.

Acho que o ponto de mostrar esses números é que a gente não entende que uma vez em que você consegue o direito de propriedade industrial para o carro, ele faz sentido no mercado primário a gente entende que faz sentido o INPI conceder esse direito no mercado primário, agora não faz sentido que esse direito se estenda ao mercado secundário na medida em não nos parece necessário, não está claro que seria necessário você ter esse direito no mercado secundário para produzir os carros.

Aí um dado também interessante, a gente tem uma frota média no Brasil de nove anos, então boa parte dos carros já está acima de dez anos e é justamente para esses carros que a fabricante autorizada não vai conseguir ou muitas vezes vai desativar o fornecimento de peças.

Então, talvez para quem tem um carro novo de um a três anos esse segmento nem seja tão relevante, na medida em que a idade do carro aumenta e há muitos casos assim na frota Brasileira, a fabricação independente se torna muito mais importante. Então, vamos dizer, onde que a fabricação independente se torna mais importante? Os municípios menores em que você, essas fabricantes tem maior capilaridade, carros com idade mais antiga e é claro consumidor que tem eventualmente uma renda menor e que quer pagar um preço mais barato. Isso a gente vai mostrar na sequência também.

Bom, os danos que a gente entende que são provocados. Pena de maneira esquemática, em uma situação ideal, você tem uma concorrência entre os fabricantes que são ligados as montadoras e fabricantes independentes, essa concorrência ela é saudável na medida em que quando você tem concorrência no Mercado a tendência é que os preços baixos. Na medida em que as montadoras conseguem os registros desindustrial dessas peças no INPI, elas passam a ter monopólio na venda dessas peças. Com esse monopólio a tendência é que o preço dessas peças suba, então acho que isso é ruim para o consumidor.

De maneira aí também esquemática, a montadora, ela faz o registro de DI da peça de reposição, isso causa uma restrição e quais são os efeitos? O consumidor paga mais caro, você pode ter um desabastecimento do Mercado, o consumidor tem que esperar mais tempo pelos reparos, isso é um problema que a gente tem acompanhado recorrentemente pelos Jornais, pela Televisão, os senhores com certeza tem acompanhado.

E do nosso ponto de vista, isso você acaba estimulando as práticas ilegais porque na medida em que você tem a concorrência no Mercado, o consumidor que quer procurar um produto mais barato, e ele pode ir em uma loja que venda peças por exemplo, e vai comprar uma peça de reposição fabricado por uma produtora independente, que segue adequadamente as normas. De

maneira geral essas peças são mais baratas que as peças das montadoras ou das fabricantes autorizadas.

Na medida em que você restringe a concorrência nesse Mercado, você também acaba estimulando esse Mercado, vamos dizer ilegal, que pode ser um Mercado de pirataria ou até de roubo de peças. Você só vai ter as peças mais caras e infelizmente você acaba tendo uma procura por essas peças mais baratas que não são legais.

Eu não vou gastar muito tempo aqui, mas essa questão de que com o monopólio as peças ficam mais caras ela é clara aí na teoria econômica.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – É uma pergunta incidente, gostaria de inserir na sua exposição, e essa é uma pergunta não minha, mas de todos os membros da CPI, pelo menos com os quais eu conversei.

Esse monopólio e essa, diria esse aumento artificial dos preços, essa ausência de oferta, em que sentido e a perseguição por meio de buscas e apreensões determinadas pela Justiça muitas vezes sem a compreensão completa do quadro, decisões tomadas parcialmente, apenas uma leitura de uma petição, em que sentido, em que medida estão provocando o surgimento de um mercado clandestino de venda de autopeças em que o consumidor passa a buscar muitas vezes impelido pela falta de oferta para a compra de peças em desmanches clandestinos ou outros estabelecimentos que levam esse nome de desmanche, pressupõem desmanchar alguma coisa.

O SR. PEDRO SCAZUFCA - Eu vou tentar.

A SRA. – Pela oportunidade, Presidente, eu queria, já que o Senhor abriu essa possibilidade de questionamento, eu queria fazer primeiro, que ações a gente poderia tomar, porque o monopólio, eu iria falar a palavra que você escreveu ali, é perverso para todos os consumidores que pagam um preço muito mais caro pelas peças, mas também se não tem possibilidade da gente poder reduzir o tempo do INPI para poder disponibilizar isso para que possa ser fabricado também pelas independentes. Como é que o senhor avalia isso?

O SR. – Pela ordem Senhor Presidente. Como o assunto é instigante, eu, antes de fazer uma pergunta, gostaria só de fazer um comentário. Como V.Exa. e alguns sabem, até dia primeiro

de Janeiro, eu dirigia, eu era Chefe de Fiscalização da Agência Nacional de Petróleo e eu estava aqui ouvindo a exposição e eu estava lembrando da guerra que nós travamos contra a pirataria no mercado de gás de cozinha, GLP, para quem não sabe, até quatro anos atrás para cada uma revenda de gás legal, nós tínhamos três ilegal, ou seja desautorizadas.

É um produto inflamável, logo armazenado no fundo de casa, em galpões, em subsolo e isso é uma bomba. Pois bem, depois de uma força tarefa que nós fizemos que durou mais de um ano, nós melhoramos esse mercado e reduzimos uma para cada um, ainda hoje para cada uma revenda legalizada, nós temos uma revenda ilegal de gás.

E eu estava fazendo um paralelo aqui com esta situação. Ora, se é colocado aqui, se tem aquilo que já é autorizado, está aqui especificado, é autorizado, aquilo que não é autorizado para mim é ilegal, não tem autorização. Portanto o questionamento que eu gostaria de fazer, porque quando a gente ouve aqui os independentes e as montadoras, pelo o que eu já li também das montadoras, todos dizem o seguinte, o meu setor é essencial, sem o meu setor os consumidores perdem, os consumidores são alijados.

Olha, a Assembleia aqui, essa CPI e todo cidadão de bem, não dá para conciliar com o mercado paralelo, pirata que tudo indica onde nós vamos chegar daqui a pouco com essa CPI, então eu pergunto para vocês o seguinte, você está fazendo uma apresentação, muito bem, está aqui nos mostrando um conjunto de informações que vai ajudar a gente a elaborar aqui alguma política para esse setor, mas o que vocês têm feito concretamente para melhorar esse Mercado?

O consumidor, como você deve saber, está sendo prejudicado e eu fiquei aqui muito assustado com o que é dito pela ABNT, que as peças não necessariamente têm que seguir as especificações das peças feitas pelo mercado paralelo, não precisa seguir as especificações daquelas originais.

Ora, se eu comprar um farol ou um para-lama para colocar no meu carro, se não tem a mesma especificação vai ficar com defeito. Porque para que não tenha defeito precisa ter as mesmas especificações. Gostaria que você fizesse um comentário sobre essas duas questões.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – São excelentes perguntas e o nosso link também gostaria de colocar em que medida esse monopólio provocando falta de peças no Mercado, provocando preços abusivos, em que sentido, e impedindo o trabalho de montadoras legalizadas mas independentes, isso está levando, ou se existe a percepção de estudo para busca

de peças de veículos roubados ou furtados em desmanches clandestinos, estabelecendo portanto uma relação de causalidade entre o monopólio e a vítima de latrocínio em um semáforo na cidade de São Paulo, ou seja há um estímulo indireto ao receptor .

Quero essa relação entre o crime contra o patrimônio violento ou não e este monopólio artificialmente criado. É uma pergunta diferente, mas são três enfoques colocados aqui.

O SR. PEDRO SCAZUFCA – Vou tentar responder na medida do que o nosso estudo, vamos dizer, abrangeu. Acho que foi um estudo bem específico lá, sobre efeitos concorrenciais desse Mercado.

Então, a nossa análise, é que com relação a informalidade, é que na medida em que você tem concorrência entre fabricantes autorizados e fabricantes independentes, o consumidor tem um leque maior de opções. Ele pode ir a uma loja que vende peças de reposição e optar por produto seja da fabricante independente, seja da autorizada.

De maneira geral, o fabricante independente tem um preço mais atrativo para o consumidor, a observação que a gente fez olhando algumas coletas de preços foi essa, que em geral o produto independente ele é mais barato. Cabe ao consumidor escolher o que ele quer. Se ele quer, tem pessoas que preferem só fazer a troca, todas as revisões na concessionária e só querem as peças que a concessionária troque, e certamente nesse caso serão peças de fabricantes autorizados.

Têm outros consumidores que poder ter, por exemplo, um mecânico de confiança com que conserta o seu carro há muitos anos e esse mecânico que conhece as peças que pode, por exemplo, comprar uma peça independente que seja uma peça de qualidade, que cuja peça, passe por vistoria com qualidade técnica. E também é uma opção, é uma opção do consumidor.

Na medida em que você restringe o Mercado e passa a ter a opção só de peças fabricadas pelas montadoras ou por empresas autorizadas, você está restringindo o leque de opções do consumidor, e de maneira geral, o consumidor vai ter que pagar mais caro.

Em alguns casos infelizmente, a gente entende que a opção de alguns consumidores pode ser por procurar os desmanches ou mercados informais, então nesse sentido ao você restringir a competição no Mercado, você está estimulando a informalidade e isso, na medida em que você estimula a informalidade, também você acaba de aumentar furtos, roubo e também os desmanches ilegais. Então, são incentivos que a gente chama de incentivos perversos nesse Mercado.

Com relação às principais ações, a gente entende que o, vamos dizer, a nossa conclusão geral é que os temas de defesa da concorrência e propriedade intelectual, eles são complementares. Então faz sentido, ou seja, o objetivo final de ambos é você aumentar o bem estar geral da sociedade. Então faz sentido você ter no mercado primário, o que você não possa, uma montadora copiar, ou uma fabricante independente copiar aquele veículo igualzinho uma da outra, isso aí a gente acha que é legítimo.

Agora a gente não acha que seja razoável e o CADE deu voto nessa mesma direção, estender este direito para o mercado secundário, que é um mercado de peças de reposição no qual você, faz sentido, e é assim em outros países, na Europa, por exemplo, faz sentido você ter um mercado secundário em que exista competição entre produtores independentes e os fabricantes autorizados. A ação que a gente entende que deve ser tomada é que você permita competição nesse mercado secundário e com isso, como falamos aí, desestime essa informalidade.

Para o consumidor, eu acho que, é muito importante e eu acho que isso é importante para as próprias fabricantes independentes que você tenha produtos certificados que você possa garantir que são produtos de qualidade, acho que isso é bom tanto para o consumidor quanto para as próprias fabricantes independentes, que tem um produto de qualidade.

Se você tiver uma certificação adequada, não há nenhum problema em você ter no mesmo mercado produtos da fabricante independente e da autorizada. Ambos foram certificados e o consumidor pode utilizar.

Então, acho que aqui a gente falou um pouquinho dessa relação de causalidade entre o monopólio, esse incentivo perverso que leva ao aumento da informalidade.

Conclusões aí de maneira geral, então aquilo que a gente falou no início a definição do Mercado, a dimensão produto, deve considerar a segmentação nas dimensões peça e veículo, você não tem o mercado agregado, a gente passou aqui aquela definição da ABNT, a gente pode deixar essa apresentação com os senhores.

Esse mercado de peças de reposição não é um mercado de pirataria, muito pelo contrário, são firmas estruturadas, firmas legais que pagam seus impostos, é um Mercado que está estabelecido.

Com relação às estruturas, a estrutura do mercado, a gente tem um mercado em que você tem grandes empresas, firmas autorizadas que tem a maior parte desse mercado, e competidores menores que produzem concorrência nesse mercado e logo você estimula uma queda nos preços.

Teve aqui um slide interessante, um levantamento que a gente fez com a ajuda da ANFAPE, dois tipos de carro, Gol geração três e Ford Fiesta, um sem DI e o outro com DI. E agente comparou o preço com relação à independente para capô e para para-lama. E o que acontece? Quando tem, o carro tem essa proteção de DI, ou seja, quando, no lado, vamos dizer no Gol a gente tem uma concorrência e no Ford Fiesta você teria um monopólio.

O que acontece? Aí é que a tendência é que o preço seja maior do produto. Então por exemplo, a gente vê que no capô enquanto do Gol no independente seria 300, no Gol geração três onde tem concorrência, no mercado autorizado seria 544 e o Ford Fiesta aonde não tem concorrência, aonde há um monopólio seria em 1.098. Isso é o preço de 2010, a gente não pode, não é uma comparação exata, são dois carros diferentes, mas só para a gente ter uma ideia, que quando você tem um monopólio, a tendência é que o preço seja muito mais alto.

Fizemos também uma comparação semelhante para para-lama e isso está no parecer que foi apresentado ao CADE, então também no mercado independente 125, no caso do Gol onde tem concorrência já é um preço maior 225, mas novamente aí eu acho que assim, o consumidor, ele pode optar, ele tem, ele pode optar por ir só na concessionária ou ele pode ir em uma oficina em que ele tem confiança e que usa peças de reposição. Agora em alguns casos, no caso quando tem o DI, você não tem a opção, você tem o monopólio e a tendência é que o preço seja maior.

Recorrentemente quando a gente faz essa comparação olhando para uma determinada peça, o carro que tem, que não tem DI, ou seja, onde você tem competição e o carro, a peça de carro para qual você tem um monopólio da autorizada, quando você tem o monopólio o preço costuma ser muito maior. Então, vamos dizer que esse é o grande efeito do ponto de vista concorrencial.

Acho que o exemplo principal era esse, a gente tem mais algumas ilustrações aqui na apresentação, mas nada que a gente já não tenha passado. Aqui a decisão do CADE, só para o conhecimento dos senhores. Então foi enquadrado nesse artigo 20, de infração da ordem econômica, os atos que sobre por qualquer forma, manifestados tenham por objeto ou possam produzir seguintes efeitos ainda que não sejam alcançados. Limitar, falsear ou de qualquer forma prejudicar a livre concorrência, dominar o Mercado relevante de bem aos serviços, aumentar arbitrariamente os lucros. Então isso não fomos nós.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – De quando é essa decisão?

O SR. PEDRO SCAZUFCA - Dezembro de 2010. Com isso o CADE.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – O CADE já se manifestou contrária a, contrariamente ao monopólio das montadoras? Quanto ao segundo Mercado?

O SR. PEDRO SCAZUFCA – Ele teve essa avaliação e encaminhou o processo para a Superintendência Geral aonde você tem hoje a investigação desse caso.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Entendi. Está instaurada uma investigação em razão dessas conclusões preliminares?

O SR. PEDRO SCAZUFCA – Sim, em razão dessas conclusões. Também o artigo 21, que fala em criar dificuldades à constituição ou funcionamento ou desenvolvimento de empresa concorrente ou de fornecedor adquirente ou financiador de bens e serviços.

E aí, isso o relatório do Relator, na época o Conselheiro Ragazzo, a mera obtenção dos Registros de Desenho Industrial pelas representadas, ainda que tenha obedecido ao procedimento da lei não afasta por si só a possibilidade que tais registros sejam exercidos de modo abusivo, na medida em que desvirtua os fins sócios econômicos que amparam o direito.

As exclusividades conferidas representadas pelos registros em questão que impedem a concorrência por parte das fabricantes independentes garantem às montadoras um monopólio na reposição dos produtos, monopólio esse que no qual os consumidores estão presos.

A conjugação desses fatores permite que as representadas exerçam seu poder de monopólio no mercado de reposição das autopeças em questão de forma severa com potenciais danos significativos à concorrência e aos consumidores na forma de maiores preços menos opções e piores condições de venda. Efeitos esses que seriam muito provavelmente evitados ou atenuados caso fosse permitida a concorrência dos FIAPs.

A SRA. BETH SAHÃO - PT – Essas conclusões são do CADE?

O SR. PEDRO SCAZUFCA – Isso, são conclusões do CADE.

A SRA. BETH SAHÃO - PT – É do CADE, essas conclusões?

O SR. PEDRO SCAZUFCA - Esse é o relatório final do CADE.

A SRA. BETH SAHÃO - PT – Eles concluíram isso em 2010?

O SR. PEDRO SCAZUFCA – Exatamente.

A SRA. BETH SAHÃO - PT – E até agora eles ainda não conseguiram.

O SR. PEDRO SCAZUFCA - É, e aí foi instaurado e o processo está sob investigação. Dezembro de 2010, já quase 2011.

A SRA. BETH SAHÃO - PT - É que para concluir isso, eles têm elementos suficientes, acredito eu para poder já para tomar todas as mediadas, não é?

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – A indagação e complementação da Deputada Beth Sahão, a pergunta que eu faço é o seguinte, diante dessas conclusões do CADE, elas não foram levadas ao conhecimento do Poder Judiciário do Estado de São Paulo que tem concedido essas ordens de busca e apreensão contra as montadoras e de empresas que comercializam? A CPI poderia colaborar de alguma maneira levando, divulgando essas conclusões?

Porque nós estamos aqui e a pergunta da Deputada Beth Sahão, e também me toma de surpresa, se faz dois anos praticamente, um ano e meio que já foi tomado uma decisão ainda que de caráter preliminar, como é que isso não se refletiu ainda na jurisprudência? Por que estão sofrendo ainda com essa realidade? O senhor tem como informar isso ou não?

O SR. PEDRO SCAZUFCA – Olha, o que eu posso informar, eu sou economista, não sou advogado então não tenho pleno conhecimento de todos os aspectos jurídicos.

O procedimento do CADE foi levar isso para uma investigação no qual você, abaixo do CADE você tem uma Superintendência Geral que é responsável por esse procedimento de investigação. Essa Superintendência certamente pode, obtém informações, subsídios do Tribunal de Justiça de São Paulo ou dessa Comissão, agora não sei dizer se a Superintendência de alguma maneira.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Então eu indago o seguinte, se pensou em fazer um estudo ou um elenco de autopeças que não influí necessariamente no funcionamento elétrico ou mecânico do veículo e portanto, não são itens de segurança, não teria essa restrição que algumas montadoras usam quase que como uma desculpa para impedir a venda, dizendo que não pode, que tem que ser item de segurança, que pode afetar a segurança do, se isso também foi enfrentado no estudo?

O SR. PEDRO SCAZUFCA – Olha, o estudo ele correspondeu, olhou as peças e de maneira geral, e certamente dentre essas peças, existem peças que não estão relacionadas à segurança, agora fazer essa divisão específica é algo que poderíamos fazer em um segundo momento, mas não teve essa separação específica no nosso parecer.

A SRA. BETH SAHÃO - PT - Senhor Presidente, eu queria também solicitar-lhe para que o expositor pudesse disponibilizar todo esse material para todos os membros da Comissão, porque eu acho que aí tem informações relevantes e importantes que a gente poderia ter nos nossos Gabinetes para que pudéssemos olhar isso de uma forma até um pouco mais detalhada.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Então vamos colocar em discussão a proposta da Deputada Beth Sahão, que seria que para cada Deputado tivesse em seu Gabinete disponibilizado esse estudo e eu gostaria inclusive de sugerir que também a CPI passasse a incorporar aos seus autos o estudo hoje apresentado.

Está em discussão. Não havendo oradores inscritos, está em votação a proposta da Deputada Beth Sáhão, de cada Deputado possa receber uma cópia dessa exposição e que também a cópia dessa exposição fique anexada aos autos da CPI para análise do relatório final.

O SR. JOOJI HATO – PMDB – Pela ordem Senhor Presidente.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Pela ordem nobre Deputado Jooji Hato.

O SR. JOOJI HATO – PMDB – Conforme nós havíamos conversado Presidente, eu gostaria também de fazer, para que a gente pudesse convidar um membro do CADE para que nos trouxesse mais informações e mais detalhes a essa CPI.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Está em votação. Está aprovado o requerimento, será encaminhada a cópia a cada um dos membros dessa CPI e também fica anexado, faz parte constante das provas produzidas por essa CPI o presente estudo.

Agora, (ininteligível) a apresentação do estudo apresentado, o estudo e a apresentação.

O SR. JOOJI HATO – PMDB – Meu pedido, nobre Presidente.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Me desculpe, vou falar agora, em seguida o requerimento apresentado pelo nobre Deputado Jooji Hato, afim de que seja inicialmente convidado um representante do CADE, se alguma sugestão de nível de autoridade que nós poderíamos chamar para prestar esse esclarecimento?

O SR. PEDRO SCAZUFCA – A gente pode verificar um.

O SR. JOOJI HATO – PMDB – Um responsável.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Um responsável, então um responsável que, nós contamos com um estudo que será feito, se nós convidamos um responsável do CADE a ser de comum acordo com o escritório especializado nesse estudo, alguém que tenha condições de nos esclarecer.

O SR. JOOJI HATO – PMDB – Inclusive em relação ao processo, não é?

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Inclusive em relação ao processo que está em andamento, que caberá a assessoria depois diligenciar a (ininteligível) mas que fica já aprovado ad referendum.

Então, requerimento em discussão. Não havendo oradores inscritos, em votação o requerimento do Deputado Jooji Hato para que seja convidado um representante do CADE a fim de se manifestar sobre o processo em andamento sobre a cartelização das montadoras. Está em votação. Está aprovado o requerimento do nobre Deputado Jooji Hato.

O SR. ALCIDES AMAZONAS – PCdoB - Pela ordem Senhor Presidente.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Pela ordem nobre Deputado Alcides Amazonas.

O SR. ALCIDES AMAZONAS – PCdoB – Senhor Presidente, eu gostaria de requerer também que nós convidássemos aqui para ser ouvido por essa Comissão um representante também da ABNT sobre a questão das especificações técnicas que aparecem nessa apresentação.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Feito o requerimento e com a mesma observação a assessoria para que diligencie a pessoa mais adequada da ABNT para vir aqui. Está em discussão. Está em votação. Está aprovado o requerimento do Deputado Alcides Amazonas.

O professor Gesner de Oliveira que havia sido convidado e não compareceu, porém hoje ele encaminhou o seu representante que nos fez a exposição no mesmo teor provavelmente que ele faria. De maneira que eu consulto aos nobres Deputados se podemos dispensar o professor Gesner de vir aqui tendo em vista já ter sido atingido o objeto da diligência.

O SR. JOOJI HATO – PMDB – Pela ordem senhor Presidente.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Pela ordem nobre Deputado Jooji Hato.

O SR. JOOJI HATO – PMDB – Eu penso em fazer um novo requerimento, de convidar também alguém da indústria independente para esclarecer sobre a.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Vamos também, perfeitamente, mas pela ordem vamos apreciar se fica dispensada a oitiva do professor Gesner. Deputada Beth Sáhão.

A SRA. BETH SAHÃO – PT – Eu só queria dizer que a exposição dele, acho que foi bastante completa e não sei se os nobres colegas têm outros questionamentos no que diz respeito ao estudo importante que ele traz, que eu acho que dá subsídios da nossa, nosso trabalho aqui, portanto queria cumprimentá-lo pela forma tão clara e transparente que ele apresentou, essas informações para nós são vitais, são importantes para o nosso trabalho aqui nessa CPI.

O SR. PEDRO SCAZUFCA – Obrigado.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Está aberta ainda a palavra aos nobres Deputados. Então fica dispensada a oitiva do professor Gesner de Oliveira, registrados os cumprimentos da Deputada Beth Sáhão aos quais me somo assim acredito como os demais membros desta CPI.

O SR. JOOJI HATO – PMDB – Repito o meu requerimento meu nobre Presidente Fernando Capez.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Deputado Jooji Hato.

O SR. JOOJI HATO – PMDB – É convidar alguém da indústria independente para, não é questão da certificação, para esclarecimento da questão da certificação.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Esteve aqui presente já um representante, JOCAR.

O SR. JOOJI HATO – PMDB – Mas nós não sabíamos da questão da certificação.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Ele se manifestou sobre os impactos do Mercado.

O SR. JOOJI HATO – PMDB – Sobre a parte comercial, se não me falha a memória.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Sobre a parte comercial.

O SR. JOOJI HATO – PMDB – Parte da certificação, essa é novidade para nós. Não sei.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Então, por sugestão da assessoria, para que os requerimentos sejam também reformulados por escrito para facilitar. Para que possam ser aprovados por escrito.

A outra ausência, foi do representante da General Motors, e essa ausência foi justificada devido ao exíguo tempo entre o recebimento da convocação e a realização aliada a outros compromissos assumidos anteriormente. Ele não pode, mas se coloca a disposição para definir a uma nova data. Então eu pergunto se nós poderíamos definir uma nova data para ouvir todos os representantes das montadoras ou pelo menos dividir em duas datas. Dois em cada data por exemplo. E vamos fazer na forma de convite ou convocação?

A SRA. BETH SAHÃO – PT - Acho que inicialmente.

O SR. ALCIDES AMAZONAS – PCdoB - Olha, Senhor Presidente.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Deputada Beth Sahão, depois o Deputado Alcides Amazonas.

A SRA. BETH SAHÃO - PT – Acho que nós poderíamos convidar até por uma questão de elegância, porque em caso haja dificuldade, aí sim nós podemos convocar já que a CPI tem prerrogativas para isso.

O SR. JOOJI HATO – PMDB – Pela ordem Senhor Presidente.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Pela ordem nobre Deputado Jooji Hato.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Para aquelas pessoas que já foram convidadas a gente entra em contato telefônico, ou algum contato se vê se ele vem ou não vem. Se ele não vier, a gente convoca.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Perfeito, não é? Deputado Alcides Amazonas.

O SR. ALCIDES AMAZONAS – PCdoB – Estou contemplado. Estou contemplado.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Então eu proponho que nós ouçamos na próxima sessão, o representante da General Motors e mais um, Fiat, Ford Ou Volks.

A SRA. BETH SAHÃO - PT – A Fiat.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – A Fiat. Eu ia falar a Fiat também. A Fiat. Está em discussão. Em votação. Aprovado. Então na próxima sessão a General Motors e Fiat e na outra Volkswagen e Ford.

A Fiat é em Minas, mas tem escritório aqui em São Paulo, sempre a assessoria irá verificar um nome que seja, que esteja a altura para representar com informações adequadas estas montadoras.

Nós temos mais uma testemunha para ser ouvida hoje, onde está? O senhor Júlio Cesar Lucchesi de Freitas da Associação Brasileira de Comerciantes e Recicladores de Automóveis Descontinuados. Eu agradeço a testemunha pela sua colaboração. Convoco o senhor Júlio Cesar Lucchesi de Freitas.

Uma boa tarde, obrigado, o senhor se prontificou a vir, nós agradecemos a sua presença, o senhor Júlio Cesar Lucchesi de Freitas da Associação Brasileira de Comerciantes e Recicladores de Automóveis Descontinuados.

O senhor foi convidado a comparecer a esta Comissão Parlamentar de Inquérito constituída pelo Ato de Número 18 de 2013 que tem a finalidade de investigar a cartelização do Mercado de autopeças de reposição como testemunha com fundamento dos artigos 203 e 218 do Código do Processo Penal combinado com o Parágrafo segundo do Artigo 13 da Constituição do Estado de São Paulo e Artigo Terceiro da Lei Estadual 11.124 de 10 de Abril de 2002, bem como as demais Normas Constitucionais e Infraconstitucionais aplicáveis a espécie.

Cumpra adverti-lo que deve dizer a verdade não podendo fazer afirmações falsas, calar ou negar a verdade a respeito de fatos de seu conhecimento, por incorrer no crime previsto no Artigo Quarto, Inciso Dois da Lei Federal 1579 de 18 de Março de 1952 por Crime de Perjúrio. Esse é o termo de compromisso que peço a Vossa Senhoria para proceder a leitura, tudo nos termos regimentais. Por favor.

O SR. JÚLIO CESAR LUCCHESI DE FREITAS – Sobre minha palavra de honra, prometo dizer a verdade do que souber e de que me for perguntado relacionado com a investigação a cargo dessa Comissão Parlamentar de Inquérito.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Posteriormente, eu pediria que o senhor aguardasse para o preenchimento do termo de qualificação.

O SR. JÚLIO CESAR LUCCHESI DE FREITAS – Perfeito.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Mas após o seu depoimento para não turbarmos os trabalhos. Assessoria parlamentar de qual Deputado? Deputado Marcos Neves. O Deputado Marcos Neves justifica a sua ausência também a essa CPI.

Senhor Júlio Cesar Lucchesi, o senhor é Presidente da Associação Brasileira de Comerciantes e Recicladores de Automóveis Descontinuados, eu queria que senhor esclarecesse para nós de que maneira a prática das montadoras de buscar monopólio sobre o mercado de reposição de autopeças tem impactado, isso no mercado das produtoras independentes e de que maneira isso tem levado à falta de oferta do produto ao preço excessivo e à busca de peças no mercado clandestino. Tudo o que senhor souber, será de extremo interesse a essa CPI.

O SR. JÚLIO CESAR LUCCHESI DE FREITAS – Boa tarde a todos, aos Deputados, plateia, é um prazer estar aqui e ter essa oportunidade de poder esclarecer alguns pontos aos senhores.

Pela minha experiência na linha final que são oficinas, funilarias, o que nós percebemos hoje, que as oficinas mecânicas, funilarias que prestam serviço às seguradoras e todas as outras, passaram a não ser mais oficinas, ela são estacionamentos a espera de peças de reposição que às vezes demoram até 90 dias para se obter um para-lama, um farol.

Muitas vezes hoje a seguradora, não trabalho para seguradora, estou falando de experiência minha de leilões de veículos, qualquer um dos senhores pode presenciar em um leilão como o Sodré Santoro, veículos assegurados com pequenas avarias, um farol quebrado, um para-choque quebrado sendo leiloado. Por quê? Porque esse veículo foi, a seguradora pagou o sinistro para o cliente porque infelizmente, não é que não seja viável consertar esse veículo, é que não há peças.

E não vamos dizer aqui só da Ford, da Fiat, da Volks, como de todas as outras, principalmente também as montadoras recém-chegadas. O mercado de peças é muito complicado. Modelos.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Eu queria que o senhor repetisse ao Deputado Osvaldo Verginio, Vice Presidente dessa CPI, além dos automóveis esperarem nas oficinas por até 90 dias pela chegada de uma peça, veículos que estão com dano parcial, são classificados como de perda total e leiloados como perda total porque não se encontra peças para repor. Então, diante dessa dificuldade eles acabam leiloados.

O SR. JÚLIO CESAR LUCCHESI DE FREITAS – É, anteriormente.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – E que que compra esse veículo inteiro leiloado, normalmente são pessoas que vão desmancha-lo para vender?

O SR. JÚLIO CESAR LUCCHESI DE FREITAS – Não, não, são pessoas que vão recuperar os veículos porque há classificações nessas colisões. Pequenas montas, médias montas e grandes montas.

A grande monta sim, é direcionado para desmonte, é vendido como um veículo sucata baixado, onde pode-se retirar peças. A pequena e a media monta, são para recuperação para o Mercado. O veículo sai com uma observação no documento de sinistro, que houve um sinistro nesse veículo. Então, é isso que eu gostaria de esclarecer para vocês.

Hoje, já com a fabricação independente de uma, duas, três fabricas já não existe peça de reposição no Mercado. A falta de peça no Mercado, me parece que hoje o carro é tratado como um carro descartável, não se coloca peça no Mercado para que se compre um novo carro, e isso dentro das pessoas que trabalham, os associados da nossa Associação sabem muito disso.

O carro é tratado para todos como um carro descartável. Isso não pode acontecer de forma alguma, o carro sendo tratado como descartável e isso é um prejuízo para todos, para o meio ambiente, para o planeta em geral. E isso é o que está acontecendo, a impressão que eu tenho é que não querem que o carro seja consertado e aqui nós temos, pelo o que eu percebo os independentes, eles fabricam para-lamas, capôs, para-choques, faróis, nós temos outros problemas seríssimos, como parte elétrica, suspensão, que nós não temos concorrência no Mercado.

E é sabido que quando há concorrência o cidadão é quem ganha, o valor, nós tivemos aí nas mãos de algumas montadoras por décadas aí, aonde não tinha uma evolução, o carro ficou estagnado por anos se fazendo praticamente quase o mesmo modelo. Quando houve essa abertura para novas montadoras, que estamos começando a caminhar, não é, porque ainda hoje no Brasil se

vende um carro sem air bag , sem freios ABS, isso em outros países já não é mais admitidos, não é?

E a impressão que eu tenho é essa, a falta de abastecimento de autopeças, porque é um Mercado realmente muito complicado, parece ser muito lucrativo, mas não é. As montadoras hoje, é as montadoras não, me desculpe, uma concessionária hoje não tem peça de estoque, você vai até a concessionária, faz um pedido e se você der sorte com uma semana a peça chega, se não, 30 dias, 60 dias você fica sem a mercê dessas concessionárias que são obrigadas a vender só peças originais. Eu que isso é um absurdo, a escolha tem que ser do cidadão, se ele quer peça original ele procure uma montadora ou uma concessionária e compre uma peça original. Se ele tem outras opções isso é de decisão dele.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Senhor Júlio, o senhor trabalha com oficinas, não é? De que maneira estas peças, vendidas por produtores independentes, na visão das reparadoras de veículos, afetaria a segurança do veículo, quais são as peças que teriam essa restrição, que teriam que ser vendidas só pelas montadoras porque são equipamentos itens de segurança importantes ou mesmo que não o fossem, se haveria como fazer uma fiscalização, um controle disso para não impedir a produção independente e a concorrência?

O SR. JÚLIO CESAR LUCCHESI DE FREITAS – Olha, eu não tenho um parecer técnico para, vou dar a minha opinião como leigo, mas não se encaixa como peça de segurança um para-lama, uma porta, não é? Se bem que temos porta e modelos de veículos que possuem barras de proteção e tudo, mas isso não é fabricado ainda, isso não, as empresas não fabricam esse tipo de peça. Hoje o que a maioria das empresas fabrica é a frente do veículo que é o que mais se vende hoje no Mercado.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – E que tipo de peça é mais procurada normalmente para reparação? Normalmente são itens de segurança ou esses itens mais corriqueiros como porta, para-lama?

O SR. JÚLIO CESAR LUCCHESI DE FREITAS – E, são os mais corriqueiros, para-lamas, acabamentos, capôs.

O SR. RAMALHO DA CONTRUÇÃO – PSDB – Pela ordem Presidente.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Nobre Deputado Ramalho da Construção. Eles vão perguntando e vai te direcionado, é melhor.

O SR. RAMALHO DA CONTRUÇÃO – PSDB – Senhor Júlio Cesar, pelas colocações que você fez, a impressão que se dá e a gente ouviu isso muito no giro popular, é que se nós fossemos comprar peça por peça, esse carro ficaria bem mais da metade do preço, quer dizer até eu usei isso aqui em uma outra pergunta.

O Azera chega no Brasil por 9.300 dólares, ou seja 18.000 reais e é vendido por 120, 125.000. Do seu entendimento será que essa montagem toda de cartel não é para explorar mais ainda o consumidor e fazer com que você gaste mais dinheiro dada a comparação que você fez que os carros às vezes ficam lá nas concessionárias e até vira estacionamento por mais de 90 dias?

Eu gostaria que o senhor esclarecesse um pouquinho para ficar um pouco claro isso aí, porque a impressão que eu tive, é essa. É exatamente que, não sei se eu poderia chamar de cartel essa coisa das montadoras de fazer com que venha ganhar muito mais, criar um monte de dificuldade para que se possa ganhar muito dinheiro com isso aí, mas que no fundo, no fundo quem paga por isso é o nosso consumidor.

O SR. JÚLIO CESAR LUCCHESI DE FREITAS – Com certeza, tanto que se formos analisar friamente, como que uma montadora produz um carro e vende ele por 30.000 reais? E se o senhor for tentar montar esse carro na sua casa, contratar uma equipe de mecânicos e comprar essas peças uma a uma, o senhor vai gastar por volta de 150.000, os preços praticados em autopeças. Então aonde que a montadora está ganhando? Ela quer impossibilitar a montagem de qualquer veículo, da substituição de peças de qualquer veículo para ela vender o veículo inteiro. Essa é a minha impressão.

O SR. OSVALDO VERGINIO – PSD – Pela ordem Senhor Presidente.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Deputado Osvaldo Verginio.

O SR. OSVALDO VERGINIO – PSD – Senhor Presidente, eu cheguei um pouquinho, a fala do nosso companheiro, Júlio Cesar, não é?

O SR. JÚLIO CESAR LUCCHESI DE FREITAS – Júlio Cesar.

O SR. OSVALDO VERGINIO – PSD – Júlio Cesar, ele estava falando da questão dos leilões dos veículos batidos.

O SR. JÚLIO CESAR LUCCHESI DE FREITAS – Sim.

O SR. OSVALDO VERGINIO – PSD – Como André Santoro, enfim, ou outros leiloeiros. Quando um veículo dá perda total, esse veículo vai para o leiloeiro, não é isso?

O SR. JÚLIO CESAR LUCCHESI DE FREITAS – Sim.

O SR. OSVALDO VERGINIO – PSD – E o leiloeiro vai leiloar esse veículo e esse veículo vai para as mãos de alguém para poder monta-lo ou enfim aproveitar as peças dele, não é verdade? Então, isso também está virando um cartel Presidente, eu acho que na realidade é os veículos que deu perda total, se a pessoa for no leilão e arrematá-lo, com toda certeza, tem má intenção. Você entendeu?

Porque na realidade a pessoa que compra um veículo com o teto todo amassado, enfim, todo torto, o chassi todo torto, com certeza ele vai utilizar somente alguma peça para poder montar um outro carro. Essa também é uma das questões que nós também temos que levar a frente essa questão dos leiloeiros.

O SR. JÚLIO CESAR LUCCHESI DE FREITAS – Ou a peça, ou só o documento.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Justamente, só o chassis. Então, essa também, porque o intuito desta CPI realmente, claro, a gente coibir também algumas coisas,

como eu acho que hoje para a pessoa roubar uma moto de alguém ou roubar um carro de alguém, com certeza vai ter morte, vai matar alguém.

Então nós queremos chegar hoje nessa questão e também, a seguradora também. Porque já que a seguradora deu perda total, porque que a seguradora passa o carro para o leiloeiro? Que nem você falou, porque que vai descartar o veículo que vai fazer mal ao meio ambiente e vai fazer mal para tudo. Mas quando se constrói um veículo, quando se fabrica um veículo, ninguém pensa nisso.

Porque hoje nós temos tantos e tantos veículos nas ruas abandonados aí hoje, por quê? Porque não tem uma lei específica, não tem realmente a.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Deputado Osvaldo, só uma informação, no mandato passado, nosso mandato anterior, essa Casa aprovou um projeto de lei, até foi um projeto de minha autoria, determinando o esmagamento da carcaça sempre que houvesse perda total, para que não pudesse ser reaproveitada por desmanche clandestino. Essa Casa aprovou o projeto.

O SR. OSVALDO VERGINIO – PSD - E a lei não está sendo cumprida.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – E foi vetado.

O SR. OSVALDO VERGINIO – PSD – E injustamente. Tem que ser cumprido.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – E o veto não foi derrubado. Por isso fica um pedido, talvez para a gente analisar mais vetos aí para que sejam eventualmente até derrubados por esta Casa, enfrentados esses vetos e discutidos.

O SR. OSVALDO VERGINIO – PSD - Exatamente. Porque hoje tem pessoas especializadas só em veículos batidos em leilão para poder montar o veículo e vender como novo, entendeu?

Então essa é também uma questão em que nós temos que ir a fundo, mas logo que terminar a nossa sessão aqui, eu vou pedir um algo aí, acho que sei mais sigiloso, a gente vai ter que falar somente os Deputados. Muito obrigado.

A SRA. BETH SAHÃO – PT – Pela ordem Senhor Presidente.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – A nobre Deputada Beth Sahão vai fazer a pergunta e o senhor já responde a ambas perguntas.

A SRA. BETH SAHÃO – PT - Isso. Eu queria primeiro perguntar qual a origem das peças vendidas pela sua, pela entidade que o senhor representa e também as dificuldades que vocês encontram no desempenho da atividade de vocês. Então gostaria que o senhor pudesse nos falar a esse respeito.

O SR. JÚLIO CESAR LUCCHESI DE FREITAS – Bom, tentando responder a pergunta do Deputado.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Osvaldo Verginio

O SR. JÚLIO CESAR LUCCHESI DE FREITAS - Osvaldo Verginio. Houve em 2002, 2003 se não me engano a data, uma CPMI, que colocou normas nesses leilões de seguradoras, não é? Aonde surgiu a média monta, a pequena monta, a média monta e a grande monta. Então não quer dizer sempre que a seguradora paga o segurado na perda total, esse veículo não tem condições de ser recuperado, como eu disse para os senhores, um simples para-lama ou um farol hoje, você vê esses carros nos pátios dos grandes leiloeiros sendo vendidos para serem consertados.

A média monta, eu acho que teria que ser revista. Eu acho que esse veículo já deveria ser sucateado já, para, é e a grande monta, a grande monta hoje já é um veículo sucata. Ele é vendido para pessoas que comercializam peça de reuso, que é o meu segmento, esse é o meu segmento, das pessoas que são associadas.

E respondendo a pergunta da Deputada, esse mercado de seguradoras não nos interessa. É muito pequeno e o reaproveitamento de peça é muito pequeno. É um reaproveitamento só de peças mecânicas porque os veículos sucateados por seguradoras são veículos realmente com prejuízo muito grande, tanto na lataria quanto na mecânica.

O segmento que alimenta esse mercado de peças de reuso que é um Mercado que cada vez vai crescer mais porque só no município de São Paulo hoje, nós temos sete milhões e meio de veículos, que dentro pouco tempo então serão sucatas. E se esse segmento não existir, esses veículos poderão muitas vezes estar na porta das suas casas, ou nos pátios como se vê por aí em reportagem até da Rede RECORD de domingo, um pátio a beira da Represa Guarapiranga, com aproximadamente 30.000 veículos ali, contaminando a água que depois vem para a gente, para as nossas casas.

Então, o nosso segmento hoje se alimenta de veículos leiloados pelos órgãos do DER, que são estradas de rodagem e os CIRETRANs e os DETRANs. Hoje o DETRAN de São Paulo tem um projeto que talvez o ano que vem já vai ser uma autarquia aonde dados deles mesmo já hoje são feitos 28.000 autuações que seriam motivos de apreensão desse veículo, e esses veículos não são recolhidos porque não existe espaço para serem recolhidos.

Se isso acontecesse hoje, venho aqui dizer para o senhor que nós já não teríamos esses grandes problemas como é citado aqui várias vezes os desmanches clandestinos. Porque desmanche não é um comércio ilegal. Desmanche, foi dado esse nome desmanche porque realmente se desmonta. A montadora monta, ela chama montadora, o desmanche desmonta, é um desmanche. Mas são comércios legais, só não são mais legais porque ainda faltam regras e leis para que essas pessoas possam cumprir e ter a legalidade por completo.

Esses estabelecimentos que são conhecidos como desmanches, aproximadamente por ano são leiloados 200.000 veículos por esses órgãos, DER, DETRAN e são chamados de sucatas, só que sucatas eles não tem nada, eles são veículos inteiros, em perfeito estado.

Muitas vezes esses veículos comprados por famílias, com financiamentos de cinco anos, não conseguem pagar, não licenciam o veículo, o veículo é apreendido. Em 90 dias esses veículos são leiloados. Esses veículos são leiloados como sucata devido a esse problema de documentação, um débito aí com alguma financeira, um débito com o IPVA, um débito de multa, então o Estado baixa o veículo e esse débito fica vinculado ao CPF.

E continua a dívida vinculada ao CPF do cidadão, do proprietário, do antigo proprietário. Então, nós procuramos essa CPI para nos colocarmos à disposição, porque é ainda um Mercado muito desconhecido, mas é um Mercado gigantesco e vai crescer muito. Nos Estados Unidos, esse

Mercado de desmanche, movimenta 20 bilhões de Dólares. Gera muito emprego, é um Mercado que ainda muitas pessoas talvez não possam enxergar, mas no futuro vão enxergar.

É um Mercado muito bonito, porque hoje você tem uma peça que não produz poluição nenhuma para ser fabricada, nós não fazemos reciclagem. O processo final, das nossas empresas é a reciclagem.

O processo inicial, é a venda da peça no seu estado original, sem produzir poluição, sem produzir queima de energia, produzindo muitos empregos, arrecadando muitos impostos, por exemplo, sexta-feira agora passada o DER fez um leilão aonde no seu catálogo constava 841 veículos. Isso contando motos, automóveis pequenos e caminhões.

Até a data do leilão foram retirados 140 veículos, foram leiloados então 700 veículos. Arrecadou 1.800.000 Reais nesse leilão. E essas peças são legais, são colocadas no Mercado legalmente e se produzem muito mais impostos ainda e geram muitos empregos.

Aproximadamente são leiloados 200.000 veículos por ano no Estado de São Paulo. Com esse projeto novo das PPP's a autarquia que o DETRAN vai virar, vai se quadruplicar esse número de veículos. E esse tipo de comércio ele precisa.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Quadruplicar? Qual é o número original que pode ser quadruplicado?

O SR. JÚLIO CESAR LUCCHESI DE FREITAS – Duzentos mil hoje.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – E vai para 800.000?

O SR. JÚLIO CESAR LUCCHESI DE FREITAS – Oitocentos mil veículos. Se os senhores fizerem uma média desse leilão do DER, aonde 700 veículos foram vendidos por 1.700.000, isso gerou uma média de mais de 2.500 reais por veículo. E lá nós tínhamos veículos com 30 anos, veículos com um ano de uso, veículos da marca Audi, Mercedes, Volks, Fiat e esse segmento abastece sim muito esse mercado de autopeças. É mais uma opção para o cidadão, só falta o cidadão escolher melhor aonde ele compra a peça e exigir a sua nota fiscal.

O desmanche, não é uma coisa ilegal. Os senhores podem ir ao SEBRAE e pegar um livro como se abrir um desmanche. Isso é muito interessante. Isso é um Mercado ainda muito pequeno.

Isso começou há 30, 40 anos atrás com ferro velhos, tanto que no interior são chamados de ferro velhos, aqui na capital são chamados de desmanches, aonde esses veículos eram separados os materiais, apenas.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Seu Júlio.

O SR. OSVALDO VERGINIO – PSD – Pela ordem Senhor Presidente.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Pela ordem Deputado Verginio, nós estamos na verdade, preocupados com o desmanche clandestino que faz receptação de peças roubadas.

O SR. – Exato.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – E o objeto dessa CPI, é a investigação da cartelização, aumenta o preço artificialmente, falta peças e estimula esse mercado ilícito, não é propriamente o desmanche legalizado que nós estamos exatamente enfocando. Deputado Jooji Hato.

O SR. JOOJI HATO – PMDB – Eu queria perguntar ao senhor Júlio Cesar, eu não consegui entender porque que o para-choque não entra como item de segurança. Segunda coisa, você disse que é verdadeiro estacionamento. há uma espécie de 90 dias e que os carros são tidos o, as montadoras querem que seja como se fossem descartáveis, carros descartáveis.

Eu queria aqui fazer uma analogia, você que tem uma experiência nesse setor, porque eu já li na mídia, ouvi na mídia dizendo que a indústria, os fabricantes, as montadoras, daqui a pouco está perdendo dos desmanches, que são os carros roubados, carros sinistrados e esses que estão nos desmanches. Então a indústria vai começar a perder, ela não consegue fabricar ou montar tantos carros como os desmanches.

Não sei se isso é verdade, queria que você esclarecesse e até fazer até uma analogia entre o talvez o objetivo dos carros serem descartáveis, para que a indústria possa ganhar mais, fabricar mais carros, e se há uma convivência ou pelo menos até não colocar itens que possa evitar roubos,

esses furtos de carros. Por exemplo, eu me lembro de quando nós fizemos uma CPI lá na Câmara Municipal de São Paulo, sobre desmanche, uma das propostas que eu coloquei era que nós fizéssemos o chassi em alto-relevo, para que dificultasse a falsificação. Quando você faz em baixo relevo, então é mais fácil de você pegar o chassi e, como é,

O SR. JÚLIO CESAR LUCCHESI DE FREITAS – Entendi.

O SR. JOOJI HATO – PMDB – Dar remarcação. Em alto-relevo, se bem que a tecnologia avançou muito e hoje fazer o chassi em alto-relevo está mais, não é tão dificultoso como naquela época, então queria ver se há uma analogia, o que o senhor pensa desses tantos furtos, roubos que nós temos pelas ruas de São Paulo e desse País, e em relação aos desmanches e em relação a essa, aquilo que o senhor falou, espera tenta deixar os nossos carros descartáveis.

O SR. JÚLIO CESAR LUCCHESI DE FREITAS – Sim, uma é pelos altos preços praticados, não é, vou colocar um exemplo aqui para os Senhores. Um para-choque, eu não conto ele como item de segurança hoje, porque o para-choque é uma capa plástica que só serve de enfeite, quem absorve na verdade o impacto são as longarinas do veículo, os chassis ali, a alma do para-choque. A parte externa do para-choque na verdade é uma capa plástica, plástico, um material mais barato que existe, é o plástico.

Uma injetora injeta por segundo vários para-choques. Eu não entendo como um para-choque hoje em uma concessionária custa 2.500 Reais.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Eu pediria a assessoria que registrasse com destaque essa última informação prestada a respeito do para-choque que é um item de grande reposição.

O SR. JÚLIO CESAR LUCCHESI DE FREITAS – Exato, um peça feita de plástico com todos os seus acabamentos em plástico, grades, frisos, tudo plástico, e custar 2.500 reais. Isso realmente mostra a intenção das montadoras não é? As montadoras não vivem de vendas de peças, elas vivem de vendas de veículos.

Então esses preços praticados, colaboram sim, muito com roubos e furtos de carros, sim, com certeza, isso colabora demais. Por isso que nós estamos aqui hoje defendendo as indústrias independentes, queremos que elas continuem fabricando, quanto mais itens elas puderem fabricar, na minha opinião, seria melhor.

E que também essas lojas de desmontes, também de veículos descontinuados, que são veículos que são descartados pelo Estado, e que cada vez mais, eu volto a afirmar para os Senhores aqui, cada vez mais nós teremos isso. Um município que possui hoje 7.500.000 de veículos não pode ficar nas mãos das concessionárias.

O SR. OSVALDO VERGINIO – PSD – Pela ordem Senhor Presidente.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Pela ordem Deputado Osvaldo Verginio.

O SR. OSVALDO VERGINIO – PSD – Bom, como ele disse que tem desmanche que realmente que tem lisura, claro que trabalham que dá emprego que realmente trabalha com transparência, mas nós também concordamos com isso. Tenho certeza absoluta que tem sim.

Tem comerciantes aí, pessoas que trabalham com desmanche, peças, enfim e a gente tem falar um pouquinho da questão de peças de caminhões também que hoje são roubados muitos caminhões no estado de São Paulo, a gente sabe que tem pessoas que tem loja já há muitos anos aí, principalmente na Marginal do Tietê, como o JR, que é uma pessoa que sempre trabalhou transparente, enfim, outras casas de peças de caminhões.

Tem também outros locais que tem comercio ilícito, claro, nós precisamos também investigar essa questão dos caminhões também, não somente as peças independentes.

Claro que é interessante, acho que o Presidente, o Senhor sabe, é interessantíssimo a fabricação, os fabricantes de peças independentes, porque na realidade se eles venderem barato, com toda a certeza também vai coibir um pouquinho de ver aí furtos e roubos de veículo, porque não vai compensar a pessoa desmanchar um carro para vender um farol pelo mesmo preço de um fabricante independente.

Então, a gente com certeza, nós estamos com essa CPI aqui justamente para beneficiar a comunidade, para beneficiar o povo, porque o povo precisa do melhor preço. O povo não precisa bater um carro ir lá na concessionária e se endividar lá por cinco ou seis vezes no cartão de

credito, não. O pessoal quer comprar realmente uma peça que seja compatível com seu veículo e que também seja compatível com o seu dinheiro que dá para pagar.

Então, com certeza essa será o nosso intuito, nós vamos se Deus quiser, vamos vencer e vamos chegar e fazer o que há de melhor para a população, que é deixar o preço acessível, que realmente eles possam pagar em um acidente de veículo enfim, até mesmo um farol.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – O senhor concorda com essa colocação?

O SR. JÚLIO CESAR LUCCHESI DE FREITAS – Concordo sim.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Muito bem, indago se há mais alguma pergunta aos membros dessa CPI?

Nós iríamos exibir um vídeo, da reportagem que foi levada ao ar pela Rede Bandeirantes de Televisão, coincidentemente no dia da primeira reunião ainda quando se elegeu Presidente, Vice Presidente, Relator, da Rede Bandeirante, no dia 19 de Março em que mostra o problema gerado por este monopólio das montadoras, e ninguém aqui nem sabia, essa matéria estava sendo produzida há muito tempo. Foi uma coincidência.

Mostrava a falta de peças, todos os impactos nefastos, mas foi até bom, porque assim a gente coloca o vídeo no dia em que vierem os representantes das montadoras. Acho que ficaria mais adequado para esta exibição. Não havendo mais perguntas, eu peço à testemunha que preencha a qualificação, agradeço a sua colaboração com suas palavras, o conteúdo de sua informação.

O SR. JÚLIO CESAR LUCCHESI DE FREITAS – Eu que agradeço.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Há um outro vídeo curto, de quanto tempo? Há um vídeo de três minutos, vamos, esse vídeo está no ponto. Vamos ver então esse vídeo e depois haverá outros.

* * *

É feita apresentação do vídeo.

* * *

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – É esse o vídeo? Bom, outros serão exibidos, fato notório. Então já chegamos à conclusão de que há um prejuízo ao consumidor, de que há falta de peças, de que há um preço elevado, e que evidentemente que isso é um reflexo direto nos crimes contra o patrimônio, roubo e furto de veículos e receptação de peças roubadas e furtadas.

Indago se há mais algum requerimento, se algum Deputado gostaria ainda no decorrer dessa CPI de fazer algum tipo de colocação. Talvez seja oportuna a convocação ou convite do ilustre Dr. Wagner Judice, que é Diretor do Departamento Estadual de Investigações Criminais, o DEIC, que é o Departamento de combate ao crime organizado, dentre os quais combate os crimes contra o patrimônio, eventualmente para nos trazer alguns dados a cerca do quadro atual dos desmanches clandestinos, de roubos, latrocínios e furtos de veículos com o objetivo de desmanchar e vender peças que faltam no Mercado.

O SR. OSVALDO VERGINIO – PSD - Pela ordem Senhor Presidente, eu gostaria, não sei se V.Exa. vai encerrar.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Estamos para não haver nenhum requerimento, então nós vamos encerrar.

O SR. OSVALDO VERGINIO – PSD - Eu gostaria que V.Exa. aguardasse um pouco, eu queria apresentar um requerimento, mas gostaria mais que fosse mais sigiloso, se há possibilidade.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Perfeito. Eu peço a todos os presentes, a exceção dos funcionários dessa CPI que, por favor, se retirem da sala e o recinto será feito um requerimento de diligência e que será mantido em sigilo.

* * *

CPI – AUTOPEÇAS.

BK CONSULTORIA E SERVIÇOS LTDA.

07/05/2013

O SR. PRESIDENTE OSVALDO VERGÍNIO – PSD – Havendo número regimental declaro aberta a quarta reunião da Comissão Parlamentar de Inquérito constituída pelo artigo número 18/2013 com a finalidade de investigar a eventual cartelização do Mercado de Autopeças e Reposições. Quero registrar a presença dos nossos queridos Deputados participantes desta reunião, portanto, eu quero solicitar que a Secretária proceda a leitura da ata da reunião anterior e na sequência.

O SR. – Pela ordem, Presidente.

O SR. PRESIDENTE OSVALDO VERGÍNIO – PSD – Pela ordem.

O SR. – Se possível dispensar a leitura da ata tendo em vista o conhecimento prévio dos nobres Deputados.

O SR. PRESIDENTE OSVALDO VERGÍNIO – PSD – Portanto é regimental o pedido de V. Exa., portanto aprovada a ata. Vou fazer a leitura dos requerimentos, portanto, solicitar a algum Deputado que faça o pedido de inversão, por gentileza.

O SR. – Senhor Presidente, eu gostaria de pedir a inversão da pauta, dos requerimentos, porque parece que tem um requerimento que foi entrado agora aí?

O SR. PRESIDENTE OSVALDO VERGÍNIO – PSD – Não, pode ser depois, acho que, vamos inverter para

O SR. – Então só pedir a inversão de pauta, por favor.

O SR. PRESIDENTE OSVALDO VERGÍNIO – PSD – Portanto, não havendo Deputado contrário, está invertida a pauta. Portanto a gente vai convidar nesse momento o Dr. Gilberto Nonaka, Promotor de Justiça do Ministério Público do Estado de São Paulo para discorrer sobre o tema que eu acho que já está em mãos. Por gentileza. Mas antes, porém eu gostaria de fazer algumas perguntas a Vossa Excelência.

Primeira pergunta. O Ministério Público do Estado de São Paulo, eu já vou passar em mãos para o senhor. O Ministério Público do Estado de São Paulo ajuizou ação civil pública contra quais montadoras e em que ano? Não vai precisar o senhor anotar, eu passo depois aqui, pode ser? Confirmar quais as montadoras foram alvos da ação civil pública.

Segunda questão, o inquérito civil foi instaurado a partir de uma representação por parte de quem? Justificativa segundo informações foi a FENABRAVE, Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores que alegou que as montadoras de veículos estariam empreendendo práticas abusivas e desleais contra seus distribuidores concessionários e acarretando desta forma prejuízo aos consumidores finais.

Terceira, quais foram as práticas denunciadas pelas próprias concessionárias contra as montadoras?

A quarta é, as concessionárias autorizadas são obrigadas a comprar as peças diretamente das montadoras em razão da observância de um chamado Índice, entre aspas, de Fidelidade junto às montadoras. V. Exa. Sabe informar o que é este Índice de Fidelidade?

Quinto. No acórdão que deu provimento ao agravo de instrumento reconhecendo a ilegitimidade ativa do Ministério Público do Estado de São Paulo para propor a ação civil pública contra as montadoras, o Desembargador Manoel de Queiroz Pereira Calças relatou relativamente aos consumidores finais, é público e notório que não sendo eles obrigados a adquirir peças na rede autorizada, encontrarão no Mercado Independente que tenha a mesma qualidade e preço muito menor em comparação com as peças genuínas.

O sexto, final. V. Sa. Sabe que coincidentemente eu, não, aliás, as ações da Ford Volkswagen contra o Mercado Independente se iniciaram em 2007, logo após o arquivamento da ação civil pública. Portanto, vou passar às mãos do senhor as perguntas, o senhor poderá explicar para nós, por gentileza.

O SR. GILBERTO NONAKA – Excelentíssimos Senhores Deputados, demais presentes. Eu atuei na Promotoria do Consumidor no período entre 2000 e 2006, quando deixei a Promotoria para atuar na Administração Superior do Ministério Público, fui assessor no Centro de apoio ao Consumidor e depois na Corregedoria Geral do Ministério Público retornando à Promotoria do Consumidor em 2011.

Esta ação teve como base o inquérito civil instaurado a pedido, por representação da FENABRAVE. A FENABRAVE representou na Promotoria e nós instauramos o inquérito civil em razão do abuso das montadoras em relação ao preço de peça que era imposto à rede de distribuição, essas quatro montadoras e a primeira pergunta eu já respondo, é a General Motors, Volkswagen, Ford e Fiat. A representação dizia respeito a essas quatro montadoras.

Então, em razão do abuso do preço cobrado pelas peças, imposto à rede de distribuição, às concessionárias, elas eram obrigadas a cobrar um preço abusivo que girava segundo a representação entre 80 a 600% do preço que era cobrado na rede de distribuição, que não as concessionárias. Em razão disso nós instauramos o inquérito em 2011 e este inquérito tramitou na Promotoria por cerca de três anos e ao final eu acabei ajuizando a ação civil pública em razão de ter constatado realmente este abuso cobrado pelas peças.

A reclamação da FENABRAVE representando as concessionárias é porque existe essa questão da fidelidade que a concessionária só pode vender peça da própria montadora, não pode vender peça outra que não é da montadora. Colocava-se na ocasião a possibilidade de vender a chamada peça genérica que seria uma peça idêntica como ocorre com o medicamento genérico, mas isso não foi o objeto da ação civil pública. O objeto da ação civil pública foi a questão do abuso cobrado nas peças.

A ação foi ajuizada, eu acompanhei esta ação um período, mas depois eu acabei como já me referi no início, acabei deixando a Promotoria do Consumidor, e depois apenas tomei conhecimento que a ação teria sido julgada extinta sem apreciação de mérito por se entender que o Ministério Público não tinha legitimidade.

Esta questão, em razão de ter sido convidado aqui para participar desta CPI, eu acabei tendo que analisar essa ação e eu vi que a princípio, analisando pelo espelho da ação que nós temos na Promotoria, salvo engano, a Procuradoria Geral ainda não tomou conhecimento desta decisão. Embora ela seja de 2007, ela ainda não tomou ciência e isso eu já levei ao conhecimento também da Procuradoria de Interesse Difuso que vai solicitar lá e verificar. E se ela não tomou ciência significa que não houve o trânsito julgado com relação a esta decisão cabendo aí eventualmente algum recurso.

As práticas abusivas relatadas pela FENABRAVE dizia respeito a esta cobrança abusiva das peças que se impunham à rede de concessionárias e quando, aí eu vou fazer uma observação, que quando eu insturei o inquérito já se discutia muito o abuso cobrado do preço das peças pelas concessionárias. E sempre se pegava com alguma peça, olha eu pago nesta peça na rede de distribuição tanto e porque eu pago tão mais caro quando esta peça é comprada na concessionária? E sempre que a investigação se iniciava desta forma no final se chegava à conclusão ou qualquer motivo que não se tratava da mesma peça,

Aí o que eu fiz? Na investigação que eu levei a efeito no inquérito civil, eu comecei de forma diferente. Eu comecei analisando o seguinte, quem fabrica a peça que é vendida na concessionária e na rede de distribuição? Então eu fui pelo fabricante da peça e chamando esses fabricantes na Promotoria de Justiça ouvindo a respeito dessas, se havia uma diferença de peça, se havia algum motivo para se cobrar mais caro na concessionária e mais barato na rede de distribuição, e o que se chegou à conclusão diante de vários volumes que tem este inquérito civil, é que não havia motivo algum para se cobrar um preço muito maior na rede de concessionárias que como menciona a representação girava de 88% a 600% a diferença de peças, não havia motivo algum para isso. Daí porque se ajuizou a ação, porque o Código prevê, o Código de Defesa do Consumidor, como uma prática abusiva a imposição de preços abusivos, o reajuste abusivo de preços.

A questão aqui relatada é que teria ocorrido depois da extinção em 2007, eu não posso dizer nem sim e nem não exatamente porque como disse este inquérito já não, eu já não, essa ação civil eu já não acompanhava mais. Então eu não sei o que aconteceu depois da extinção, depois que o Tribunal de Justiça julgou extinto o processo sem apreciação do mérito.

Mas é certo que havia uma discussão no inquérito civil sobre o ferramental usado para fabricação da peça onde as montadoras alegavam que o ferramental lhes pertencia e não poderia ser usado para fabricar a mesma peça para a rede de distribuição.

Os fabricantes das peças diziam o contrário, diziam não, o mesmo ferramental que é usado nós usamos também, só não colocamos a logomarca da montadora na peça que é vendida na rede de distribuição, mas a peça é a mesma, até porque o Código de Defesa do Consumidor proíbe que se faça uma peça de segunda, vamos dizer assim, de segunda categoria para ser vendida pela rede de distribuição. Teria que ser vendida as mesmas peças.

Teria mais alguma coisa senhor Presidente? Eu acho que sim.

O SR. PRESIDENTE OSVALDO VERGÍNIO – PSD – O senhor não tem mais nada a acrescentar ou somente? Os Deputados tem alguma pergunta? O Jooji vai fazer alguma pergunta?

O SR. JOOJI HATO – PMDB – Oportunamente, daqui a pouco.

O SR. PRESIDENTE OSVALDO VERGÍNIO – PSD – Então portanto, não havendo mais questionamentos e nem perguntas eu dispensei o Ministério Público já de imediato a gente vai convocar o próximo, vamos convocar o senhor

O SR. GILBERTO NONAKA – Eu aproveito a oportunidade para entregar a cópia.

O SR. PRESIDENTE OSVALDO VERGÍNIO – PSD – Ele está entregando a cópia da ação civil pública dado entrada na oportunidade, as decisões. Isso aqui é cópia?

O SR. GILBERTO NONAKA – É cópia, pode

O SR. – Pela ordem, Presidente.

O SR. PRESIDENTE OSVALDO VERGÍNIO – PSD – Pela ordem.

O SR. – Primeiramente eu gostaria de desejar boas vindas ao ilustre Promotor e fazer uma pergunta aqui. Nós estamos vivenciando isso aí já há um tempo muito grande, da cartelização e é claro que esta ação foi extinta, mas eu gostaria de saber se o Ministério Público conhece outro problema em relação a essa cartelização que pune principalmente os consumidores. A gente sabe, é dia a dia. Se pegar um telefone agora e ligar para uma autorizada, uma revendedora autorizada que seja Volkswagen, GM ou uma Fiat, BMW, Mercedes, o valor da peça nesses locais às vezes chega até oito, 10 vezes mais, e é só lá que tem.

E quando você tenta encontrar no Mercado Paralelo e às vezes você encontra peça assim, você encontra com um preço absolutamente inferior e a gente percebe mesmo aqui na Assembleia Legislativa, nós usamos os carros da GM, da Chevrolet. A gente vai comprar uma bateria na autorizada ela custa 460 reais. Eu vou aqui na Accioly, na Barão de Limeira que só vender peças da GM, essa mesma bateria selada que os nossos carros oficiais usam, utilizam, em torno de 240, 250. Eu tenho notas fiscais inclusive disso aí, orçamento e posso apresentar à CPI, fiquei de apresentar (ininteligível) eu mandei, mas é assim. Você chega na BMW é a mesma coisa, vai na Fiat, Volkswagen, é semelhante.

O Ministério Público tem detectado isso? Eu gostaria de saber qual o trabalho que o Ministério Público fez em relação a esta cartelização, se tem algum trabalho, se houve alguma manifestação, alguma ação do Ministério Público para coibir esses abusos que fazem contra os consumidores.

O SR. GILBERTO NONAKA – Como eu me referi esta ação foi movida exatamente para isso, impedir essa imposição abusiva de preço por parte das montadoras contra a rede de distribuição que por consequência transfere para o consumidor o custo, não é? Porque a rede de

distribuição é obrigada a cobrar mais caro e aí o consumidor é quem paga o preço. Esta ação foi movida por este motivo.

O SR. – Existem outras ações?

O SR. GILBERTO NONAKA – Outras ações em andamento?

O SR. – Isso. Outras denúncias ou ações?

O SR. GILBERTO NONAKA – Que eu tenha conhecimento, não. Agora, esta ação ela possivelmente, eu tenho quase certeza, ela não transitou em julgado a decisão que não reconheceu a legitimidade do Ministério Público.

O SR. – Pela ordem, Senhor Presidente.

O SR. GILBERTO NONAKA – Porque não foi dado ciência à Procuradoria Geral que é a única que pode recorrer da decisão do Tribunal.

O SR. - Última pergunta, meu caro Beto Tricoli. Só para complementar, eu gostaria de saber se tem alguma denúncia no Ministério Público fora essa ação ou se tem outra ação.

O SR. GILBERTO NONAKA – Eu desconheço.

O SR. – Obrigado.

O SR. – Pela ordem.

O SR. – Só uma questão de esclarecimento, quer dizer, ainda cabe recurso pela parte da Promotoria, é isso?

O SR. GILBERTO NONAKA – É que o Ministério Público ele é assim, ele é dividido em primeira e segunda instância. Nós da primeira instância só podemos recorrer até o Tribunal de Justiça. Contra a decisão do Tribunal de Justiça só pode recorrer a Procuradoria Geral por meio da Procuradoria de Interesse Difuso.

O SR. – Então ainda cabe um recurso?

O SR. GILBERTO NONAKA – Exato. Tem ocorrido bastante no Tribunal de Justiça de se dar ciência da decisão pela Imprensa, pelo Diário Oficial e isto é proibida pela Lei Orgânica nossa que obriga a ciência com vista nos autos e não teve vista nos autos nesse caso. Pelo que eu vi, pelo espelho que eu tenho lá. E (ininteligível) trânsito julgado tem que ter ocorrido, isso eu já detectei em outros processos também aonde a Procuradoria de Difuso da mesma forma tomou a iniciativa de pedir o processo para tomar ciência e poder recorrer.

O SR. – Para elucidação, para dar mais evidência, quer dizer, quem pediu a abertura dessa, desses procedimentos foi a associação das concessionárias, é isso?

O SR. GILBERTO NONAKA – A FENABRAVE.

O SR. – A FENABRAVE?

O SR. GILBERTO NONAKA – A FENABRAVE.

O SR. – Quer dizer, é exatamente, é a entidade que representa os revendedores?

O SR. GILBERTO NONAKA – A rede de distribuição.

O SR. – A rede de distribuição. Quer dizer, a própria rede de distribuição é quem pediu que se investigasse dizendo e apontando da dos preços abusivos ou extorsivos, é isso?

O SR. GILBERTO NONAKA – Eu fiz até uma brincadeira na inicial quando eu ajuizei a ação em 2004. Eu coloquei assim, quem tem coragem de deixar seu veículo em uma oficina da rede de concessionárias da Volkswagen, GM, Fiat, Ford para conserto sem antes pedir um orçamento? O corajoso vai correr o sério risco de ter que pagar pelo conserto preço superior ao próprio automóvel porque nesta investigação que nós fizemos, porque não são todas as peças que são encontradas como já observado, na rede de distribuição, que não seja nas concessionárias.

Então, fazendo uma análise, fazendo um cesto com as peças de algumas das peças de um veículo, somando tudo o que é cobrado na concessionária, nós chegamos à conclusão que dava para comprar um carro montado de sete a 12 carros dependendo da montadora.

O SR. – Com o mesmo valor da montadora?

O SR. GILBERTO NONAKA – Mesmo valor somando as peças. Isso significa que

O SR. – É evidente que quem mais entende, quem mais atua é quem pediu para que se houvesse investigação para (ininteligível) e efetiva

O SR. GILBERTO NONAKA – A atuação se deu, da Promotoria, porque reflexamente vai sempre atingir ao consumidor, é sempre ele quem vai pagar o carro.

O SR. – Agora, qual é o prazo que prescreve, há um prazo para este recurso para

O SR. GILBERTO NONAKA – Não porque não teve ciência, não é?

O SR. - Para o Ministério Público ou não?

O SR. GILBERTO NONAKA – Nesse caso aqui não teve ciência, então, a partir da ciência ele vai ter 15 dias para recorrer, não é?

O SR. – Pela ordem.

O SR. – Caberia um apelo por parte desta Comissão ao Ministério Público para que se posicione firmemente, caberia um apelo?

O SR. GILBERTO NONAKA – Nesse caso acho que não há necessidade porque eu já

O SR. – Porque não foi citado, não está correndo o prazo, é isso?

O SR. GILBERTO NONAKA – Não teve a ciência ainda da decisão, ciência formal.

O SR. – Pela ordem nobre

O SR. PRESIDENTE OSVALDO VERGÍNIO – PSD – Pela ordem.

O SR. – Dr. Gilberto, eu gostaria de, não sei se entendi, as revendedoras é quem fizeram a representação contra as montadoras nessa ação?

O SR. GILBERTO NONAKA – A representação, isso.

O SR. – Representaram contra as montadoras?

O SR. GILBERTO NONAKA – A FENABRAVE, a Federação.

O SR. – Sim, a Federação dos revendedores, a FENABRAVE?

O SR. GILBERTO NONAKA – Das concessionárias.

O SR. – Das concessionárias que moveu contra os fabricantes?

O SR. GILBERTO NONAKA – Isso. As montadoras.

O SR. – As montadoras. E essa ação ela está parada neste instante?

O SR. GILBERTO NONAKA – Então, em razão disso,

O SR. – A Procuradoria

O SR. GILBERTO NONAKA – De ter sido julgado pelo Tribunal de Justiça, como o Ministério Público, como parte ilegítima para ingressar com este tipo de ação.

O SR. – Só a Procuradoria que pode dar prosseguimento?

O SR. GILBERTO NONAKA – Exato.

O SR. – E se a Procuradoria não recorrer ou não der prosseguimento, a CPI pode influenciar nisso? Nós podemos influenciar para que haja prosseguimento desta ação através da Procuradoria Geral?

O SR. GILBERTO NONAKA – Sim, claro.

O SR. – Isso é legal? Como é que nós podemos proceder? O senhor que é Homem da Lei

O SR. – Se me permite um aparte?

O SR. – Eu sou médico, não sou

O SR. GILBERTO NONAKA – Mas quem pode recorrer é a Procuradoria de Interesse Difuso que com certeza vai tomar ciência e vai

O SR. – Presidente, pela ordem.

O SR. – Talvez coubesse um requerimento por parte desta Comissão junto à Procuradoria para que ela nos informasse a respeito do andamento e posicionamento

O SR. – Ou convidar.

O SR. – É, um membro da Procuradoria.

O SR. – Até para (ininteligível) aqui ou para que ela efetivamente tenha o devido cuidado no trato dos prazos e manifestações, não é? Isso coubesse a esta Comissão enviar um documento fazendo este tipo de colocação, um apelo.

O SR. – Um ofício.

O SR. – Pela ordem, Senhor Presidente.

O SR. PRESIDENTE OSVALDO VERGÍNIO – PSD – Pela ordem.

O SR. – Gostaria de encaminhar aí, a Presidência, alguém que pudesse encaminhar um requerimento à Procuradoria Geral para dar esclarecimentos do prosseguimento desta ação.

A SRA. ANA PERUGINI – PT - Pela ordem, Presidente.

O SR. PRESIDENTE OSVALDO VERGÍNIO – PSD – Pela ordem Deputada Perugini.

O SR. – Pela ordem.

A SRA. ANA PERUGINI – PT – Só para indagar qual foi o argumento usado para arguir a ilegitimidade da parte do Ministério Público?

O SR. GILBERTO NONAKA – O fundamento usado é de que o Direito tratado era disponível, não era indisponível. Esse foi o argumento usado pelo Desembargador.

A SRA. ANA PERUGINI – PT – Outra pergunta, é comum dentro do Ministério Público uma decisão de 2007 ainda não ter sido tomada ciência formal?

O SR. GILBERTO NONAKA – O que acontece é o seguinte. Eu voltei da Corregedoria para a Promotoria em 2011 e eu comecei a detectar em alguns processos que chegaram ao meu poder para tomar ciência, de eventualmente algum recurso julgado improcedente interposto pelo Ministério Público, eu notei que o Tribunal em alguns casos, não são todos, em alguns casos científicaram a Procuradoria pela Imprensa e isso fere a Lei Orgânica que manda que seja com vista nos autos.

E eu comecei a detectar em alguns casos, não é um caso isolado, eu detectei, tanto que nós fizemos em reunião de promotoria, fizemos um pedido para que a Procuradoria de Interesse Difuso tomasse essa cautela de até informar aos demais Promotores porque não somos somente nós quem atuamos, é o (ininteligível) que tem Promotor, então poderia estar acontecendo em outros casos essa situação.

Eu peguei uma determinada situação lá em que a Procuradoria de Interesse Difuso havia embargado de declaração duas vezes em um processo e depois decidiram os embargos e não deram ciência para ela e mandaram de volta com uma certidão de trânsito em julgado. Então, são situações que a gente tem detectado lá, um erro do cartório do Tribunal de Justiça tenha cometido e que está sendo corrido em razão desta nossa intervenção, que a Procuradoria pede vista daquele processo e aí sim, se for o caso recorre daquela decisão.

A SRA. ANA PERUGINI – PT – Neste caso já tendo certificado trânsito em julgado seria suprido vista da não ciência formal por parte do Ministério Público, não é?

O SR. GILBERTO NONAKA – Então, a certidão de trânsito em julgado é equivocada. O funcionário que certificou trânsito em julgado teve por base

A SRA. ANA PERUGINI – PT – Não houve nenhuma manifestação posterior do Ministério Público?

O SR. GILBERTO NONAKA – Oi?

A SRA. ANA PERUGINI – PT – Não teve, não havia nenhuma manifestação que suprisse essa

O SR. GILBERTO NONAKA – Não, não tem porque nunca nesse processo aqui, veja, eu estou informando claramente que eu não olhei o processo ainda, eu olhei o que eu tenho de cópia do processo, eu tenho um espelho na Promotoria. Pelo espelho não houve ciência da procuradoria nunca. Aliás, a Procuradoria nem deu parecer nesse agravo de instrumento.

Então nunca teve a manifestação da Procuradoria, o que teve provavelmente, uma ciência do Promotor de primeira instância que os autos estavam indo para o arquivo, mas isto não supre a ciência porque o Promotor não pode recorrer daquela decisão, entendeu? Somente a Procuradoria pode.

O SR. BETO TRÍCOLI – PV – Senhor Presidente?

O SR. PRESIDENTE OSVALDO VERGÍNIO – PSD – Perla ordem.

O SR. BETO TRÍCOLI – PV – Insisto na possibilidade de que a Comissão formalize um ofício pedindo o andamento, o posicionamento formal, oficial

O SR. PRESIDENTE OSVALDO VERGÍNIO – PSD – Certidão de objeto.

O SR. BETO TRÍCOLI – PV – É, do andamento da atual situação do processo e que é de interesse desta Comissão que de que haja o recurso, que não se permita prescrever prazo mesmo após a notificação ainda que, mas que eu acho oportuno que se faça um ofício. Neste sentido eu gostaria de encaminhar à Mesa para uma, para que a Secretaria desta Comissão elaborasse um ofício nestes termos, pedindo esclarecimentos e pé de andamento e ao mesmo tempo a manifestação, claro que se for de opinião dos demais pares, de que a Procuradoria se manifeste dentro do prazo pelo Recurso.

O SR. JOOJI HATO – PMDB - Pela ordem, Senhor Presidente.

O SR. PRESIDENTE OSVALDO VERGÍNIO – PSD – Pela ordem. Antes porém, Jooji Hato, só para colocar em votação os pedidos do Deputado porque senão a gente

O SR. JOOJI HATO – PMDB – Eu queria aproveitar, justamente estou pedindo pela ordem, se o Deputado Beto Tricoli está pedindo só informação ou é convocação. Convocação não, convite a um dos membros do

O SR. BETO TRÍCOLI – PV – Só a posição da Procuradoria.

O SR. JOOJI HATO – PMDB – Não cabe um convite? Mas a CPI pode convidar um membro da Procuradoria, não pode?

O SR. BETO TRÍCOLI – PV – É somente uma ideia,

O SR. JOOJI HATO – PMDB – Eu queria fazer este convite.

O SR. BETO TRÍCOLI – PV – Eu acho que nós deveríamos fazer este ofício primeiro agora, aguardar este ofício e seguir, e a gente poderia fazer a convocação se há necessidade.

O SR. PRESIDENTE OSVALDO VERGÍNIO – PSD – Está em votação o pedido do Deputado Beto, os Deputados favoráveis permaneçam como estão, os contrários se manifestem, portanto está aprovado, também do nosso querido Deputado Ramalho da Construção, os Deputados favoráveis permaneçam como estão, os contrários se manifestem, portanto está aprovado.

Portanto, vamos encaminhar ofício para a Procuradoria pedindo também a certidão de objeto e (ininteligível) e também informações sobre o andamento da Procuradoria, qual o motivo da não manifestação até o momento, ok senhores?

Portanto Deputados, mais alguma pergunta ao nosso convidado? Portanto, Doutor eu agradeço a presença de V. Exa. e agradeço pela explanação, Dr. Gilberto Monaka, obrigado e como sempre à disposição do senhor. Obrigado.

Portanto, vamos dar sequencia na nossa reunião. Portanto vamos convidar neste momento o Sr. Arnaldo Mamede sobre o processo. Dr. Arnaldo Mamede. Dr. Arnaldo é fabricante, não é? Dr. Arnaldo vai falar sobre o processo.

Dr. Arnaldo eu também tenho algumas perguntas para o senhor. A primeira pergunta é a Universal Automotive Systems S.A. é uma empresa nacional ou multinacional? Há quantos anos existe essa empresa e onde está localizada? Quantos empregados ela possui?

A segunda é como a sua empresa decide em quais produtos irão investir? Terceira. Quais são os investimentos necessários para produção de um determinado item? Quanto tempo é necessário para se disponibilizar um produto ao Mercado? A quarta. A Universal comercializa seus produtos apenas em São Paulo ou é distribuidora para todo o Brasil?

A quinta é em relação ao Comércio exterior. Os senhores são exportadores ou importadores de alguns produtos? Quanto esta operação significa para os seus negócios? A sexta pergunta, a sua empresa participa de feiras de setor de autopeças desde quando? E quando ocorrem esses eventos as montadoras e fabricantes independentes convivem no mesmo evento? A sétima é, a sua empresa responde ou já respondeu a algum processo judicial ou notificação extrajudicial que tenha conseguido ou não tenha tentado impedir a produção, comercialização de algumas peças? É possível se estimar os prejuízos decorrentes desta iniciativa das montadoras?

Oitava. A Universal possui alguma certificação de qualidade para os seus produtos? A nona é, é possível produzir autopeças baseadas nas normas da ABNT e com isso se obter a certificação do INMETRO. Objetivo é saber quais as garantias que um consumidor possui ao adquirir uma peça de reposição. Portanto eu vou passar às suas mãos as perguntas para poder explanar para nós.

O SR. ARNALDO MAMEDE – Boa tarde a todos. A Universal é uma empresa do seguimento de autopeças diretamente para o Mercado de Reposição, é uma empresa que já existe há 35 anos. Este ano nós estamos vivendo o trigésimo sexto ano da empresa. É uma empresa de capital nacional e nós atuamos somente no Mercado de Reposição como foco de negócios.

Então, além disso, nós também eventualmente fornecemos algumas peças para algumas montadoras, pequenas montadoras, mais direcionadas com fabricantes de ônibus, principalmente onde nós fornecemos peças também.

A segunda pergunta aqui, como a empresa decide em quais produtos irão investir? Como a nossa empresa tem um direcionamento para Mercado de Reposição, normalmente esse investimento tem dois direcionadores principais, o primeiro é a falta do produto no Mercado.

Recebemos essas informações através da nossa equipe de representantes que está espalhada pelo Brasil inteiro e com base nisso nós vamos identificar o produto para ser desenvolvido. E também nós fazemos no conjunto de análises outro direcionador é o preço da peça que está sendo praticado pelo Mercado, que nesse momento é o preço que está baseado na concessionária. Então, como é um preço que traz uma oportunidade de investimento, nós procuramos fazer este investimento.

Quais são os investimentos necessários para a produção de um determinado item, quanto tempo é necessário. Normalmente para se produzir um item nós temos que desenvolver os ferramentais desse produto e determinado produto é mais complexo do que outro, então, normalmente um prazo habitual é de seis meses a um ano que se demora para desenvolver um produto tendo em vista os altos investimentos que recorrem.

Algumas vezes, além dos ferramentais tem que se adquirir também equipamentos para permitir a produção. Então é um momento importante para a empresa porque o investimento é caro também.

A Universal comercializa seus produtos apenas em São Paulo ou distribui para todo o Brasil? A Universal é uma empresa com atuação no Mercado Nacional, nós hoje atendemos cerca de 2200 municípios no Brasil. Esses municípios perfazem praticamente 95% do PIB. A empresa tem mais de 30 mil clientes no Brasil, portanto a gente tem uma capilaridade muito importante aí na atuação.

Em relação ao Comércio Externo os senhores são exportadores ou importadores de algum produto? Quanto essas operações significam para o negócio? A Universal é uma empresa que também exporta e importa. A importação representa mais ou menos 2,5 a 3% do custo de compra da empresa e a exportação representa de 5% a 6% do valor de venda da empresa, do faturamento da empresa.

A Universal exporta hoje para cerca de 18 países, entre esses países nós exportamos América Latina, América Central, América do Norte, México, Estados Unidos, nós exportamos para a Europa, Alemanha, Espanha, Noruega, Finlândia. Exportamos para o Oriente Médio, Emirados Árabes, para a África, África do Sul. Então a empresa tem uma boa capilarização na atividade e hoje nós também fazemos negócio com 18 países no mundo.

A sua empresa participa de feias no setor de autopeças desde quando? E quando ocorrem esses eventos as montadoras e fabricantes independentes convivem no mesmo evento. A Universal participa praticamente de todas as feiras relativas ao nosso seguimento no Brasil e também no exterior. Nas principais feiras que ocorrem no mundo nós também participamos. Sempre estamos presentes, muitas vezes expondo e outras apenas com a presença na visita à feira.

Sobre esta questão de que a montadora e fabricantes independentes convivem no mesmo evento, tem o exemplo claro que ocorreu agora nesta última Feira AUTOMECA que ocorreu agora em abril no Anhembi, a própria GM tinha um stand lá, estavam apresentando os seus produtos na Feira e esta Feira é uma feira típica para o Mercado de Reposição. Então este convívio até ocorre de alguma maneira.

A sua empresa responde ou já respondeu a algum processo judicial ou notificação extrajudicial que tenha conseguido ou tenha tentado impedir a produção e comercialização de alguma peça? Nós hoje estamos respondendo a um processo que está sendo movido pela Ford. É um processo que se refere a uma maçaneta do carro Ecosport, por ironia até do destino, essa peça

não é e nem nunca foi fabricada por nós, era uma peça fabricada por uma multinacional que é a mesma empresa que fornece para a própria Ford. E nós fomos um dos autuados por esta notificação e estamos respondendo a um processo por conta disso. Um processo, um processo.

A Universal possui alguma certificação de qualidade para os seus produtos? Sim, a nossa empresa é certificada ISSO, nós temos TS também e já passamos também por algumas avaliações específicas de algumas montadoras como a Volkswagen, tem uma norma que se chama VDA. Então a nossa empresa é um empresa que trabalha sobre um padrão definido de qualidade.

É possível produzir autopeças baseadas na norma da ABNT? É sim, é possível porque as normas da ABNT na verdade não foi construída pela ABNT, a ABNT não faz as normas, ela absorve as normas de alguma empresa ou grupo de empresas e com base nessas normas é que os produtos são certificados. Então é possível sim, tanto é que nós produzimos já com este mesmo conceito.

As normas da ABNT em todas as frentes que tem trabalhado a construção dessas normas tem sempre presença de todas as montadoras. Então as normas questão sendo construídas da ABNT são parte integrante do processo das próprias montadoras, então é possível ser produzido desta forma.

Agora, a ironia de tudo isso é que a montadora não é obrigada a seguir estas normas questão sendo construídas pela ABNT.

O SR. PRESIDENTE OSVALDO VERGÍNIO – PSD – Onde fica a sede da Universal aqui em São Paulo?

O SR. ARNALDO MAMEDE – A Universal está situada na Avenida Anhanguera, em Osasco. Avenida não, desculpa, Rodovia Anhanguera.

O SR. PRESIDENTE OSVALDO VERGÍNIO – PSD – Rodovia Anhanguera.

O SR. – Pela ordem, Presidente.

O SR. PRESIDENTE OSVALDO VERGÍNIO – PSD – Pela ordem Deputado.

O SR. – Gostaria de perguntar ao representante da Universal se sabe informar em porcentagem a diferença do valor de preço dos produtos produzidos pela Universal e dos produtos vendidos nas concessionárias imaginando que a equivalência do material é o mesmo.

O SR. ARNALDO MAMEDE – Deputado, não é possível eu dar uma referência única porque essas, a variação de preço varia de acordo com o produto, o modelo do carro. Mas certamente essa variação está muito próxima do dobro do preço da peça que nós praticamos.

O SR. – Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE OSVALDO VERGÍNIO – PSD – Só mais uma pergunta minha. Está respondendo mais algum processo sobre outras montadoras ou somente este da Ford?

O SR. ARNALDO MAMEDE – Não, somente a Ford.

O SR. PRESIDENTE OSVALDO VERGÍNIO – PSD – Não há mais nenhuma ação contra a sua empresa Universal?

O SR. ARNALDO MAMEDE – Não, não existe. Desse teor, não. Trabalhista.

O SR. PRESIDENTE OSVALDO VERGÍNIO – PSD – Deputados? Beto? Perugini?

O SR. JOOJI HATO – PMDB - Pela ordem, Presidente.

O SR. PRESIDENTE OSVALDO VERGÍNIO – PSD – Pela ordem, Deputado Jooji Hato.

O SR. JOOJI HATO – PMDB - O senhor disse que o senhor está em vários países, está em 2200 municípios, não é? Aqui no nosso país? E tem cerca de 30 mil clientes. Esses clientes são revendedores? São os que compram peças e revende, é isso?

O SR. ARNALDO MAMEDE – Sim. São as lojas de autopeças, auto vidro, autocenter, autoelétrica.

O SR. JOOJI HATO – PMDB – Como o Ramalho disse, não é? Essa porcentagem do que vende para os seus clientes em relação às revendedoras da Volkswagen, das grandes montadoras são uma porcentagem bem grande?

O SR. ARNALDO MAMEDE – É muito grande. O nosso tipo de produto em média é o que a gente consegue visualizar os preços são o dobro do que as lojas praticam em relação à concessionária.

O SR. JOOJI HATO – PMDB - Vocês exportam então, cinco, seis por cento do faturamento e também importa. Que tipo de peças vocês importam? De carros, por exemplo, da BMW, da Mercedes ou que tipo de peças vocês importam?

O SR. ARNALDO MAMEDE – Nós importamos os modelos de peças que nós hoje não temos fabricantes nacionais e são da linha de produtos que a empresa opera. Basicamente a nossa empresa fabrica as máquinas de vidro, fechaduras, maçanetas, esses produtos correlatos.

O SR. JOOJI HATO – PMDB – Essa importação, ou melhor, essa ação que a Ford faz à Universal, a vossa empresa, ela falou em relação à maçaneta. Essa maçaneta também é importada, é isso?

O SR. ARNALDO MAMEDE – Não, a maçaneta é fabricada no Brasil. Só que quem produziu é uma empresa multinacional.

O SR. JOOJI HATO – PMDB – Vocês importaram?

O SR. ARNALDO MAMEDE – Não, nós compramos no Mercado Interno. A própria empresa que fabrica e fornece para a montadora.

O SR. JOOJI HATO – PMDB – E a ação da Ford?

O SR. ARNALDO MAMEDE – A ação da Ford foi contra nós por estarmos vendendo o produto.

O SR. JOOJI HATO – PMDB – E há muita diferença no preço? Entre a que vocês estavam vendendo e a que encontra na Ford? Tem ideia do tamanho desta diferença?

O SR. ARNALDO MAMEDE – Neste produto, a variação de preço era cerca de 8º por cento.

O SR. JOOJI HATO – PMDB – Oitenta por cento? Ok.

O SR. – Pela ordem, Presidente.

O SR. PRESIDENTE OSVALDO VERGÍNIO – PSD – Pela ordem, Deputado.

O SR. – Eu gostaria de saber no nobre representante da Universal, Arnaldo Mamede. Você disse, V. Sa. Disse que a empresa exporta para 18 países ao todo, não é? O senhor tem conhecimento se em alguns desses países existe esta diferença de preço entre a distribuidora mais simples e a concessionária?

O SR. ARNALDO MAMEDE – Não, eu não tenho conhecimento disso.

O SR. – Eu quero fazer uma pergunta, quantos funcionários hoje a Universal tem?

O SR. ARNALDO MAMEDE – Nós temos mais de 500 funcionários hoje.

O SR. - Somente na Anhanguera?

O SR. ARNALDO MAMEDE – É, na Anhanguera nós temos duas plantas e temos uma planta também em Goiás.

O SR. – Pela ordem, Presidente.

O SR. PRESIDENTE OSVALDO VERGÍNIO – PSD – Pela ordem, Deputado.

O SR. – Mais uma perguntinha Sr. Mamede. Na exposição que vocês participam as feiras, vocês estão do lado, por exemplo, da Volkswagen, da Ford, da GM como o senhor disse. O que vocês vendem nessa feira e o que a M nessa feira vende dá muita diferença de preço?

O SR. ARNALDO MAMEDE – Ocorre que estas feiras elas não tem caráter comercial, de comercialização do produto, é apenas de exposição.

O SR. – Não faz negócio em feiras?

O SR. ARNALDO MAMEDE – Não, não.

O SR. – É uma feira diferente então, porque a gente entende que as feiras que acontece, geralmente o pessoal faz fechamentos.

O SR. ARNALDO MAMEDE – Sim, ocorre de fato algum negócio, o senhor tem razão, mas eu digo pela questão de ter o preço público conhecido. Então a gente não consegue ter essa dimensão. Eu, pelo menos não ouvi ninguém comentar nada a esse respeito.

O SR. – Mais uma perguntinha. Você disse o seguinte, pela norma da ABNT você pega um conjunto de fabricantes e normatiza. A ABNT pega essas normas de vários fabricantes, sei lá, quatro, cinco fabricantes. Você disse, se eu entendi, que a Volkswagen tem uma fabricação separada, é isso ou não?

O SR. ARNALDO MAMEDE – Não.

O SR. – Em relação à ABNT, não respeita.

O SR. ARNALDO MAMEDE – A questão das normas da ABNT que está ocorrendo é um processo de certificação das autopeças. Essas normas estão sendo construídas neste momento para cada tipo de produto. Então não existe ainda norma para todos os produtos, portanto, na construção destas normas normalmente participam as empresas interessadas naquele tipo de produto. E essas empresas em comum acordo é que constroem as normas que serão aplicadas na construção do produto.

A Volkswagen também participa destes fóruns para a construção destas normas como as outras montadoras também fazem. O que eu quis dizer é que estas normas questão sendo construídas, que vão receber o selo do INMETRO na autopeça, as montadoras não precisarão segui-las no seu processo de produção.

O SR. – O que seria o que? A ABNT ou INMETRO?

O SR. ARNALDO MAMEDE – Essas normas, é que na verdade as normas são as mesmas, é que vai receber o selo do INMETRO estas normas. O produto deverá ser certificado pelo INMETRO.

O SR. – Todos os produtos da Universal tem já este selo? A certificação do INMETRO?

O SR. ARNALDO MAMEDE – Não. Os produtos com os quais a nossa empresa trabalha ainda não está abrangido pela lei, mas com a intensão de antecipar até mesmo às normas, nós estamos iniciando um processo de auto certificação. Então nós já estamos adiantando isso. Mas os

nossos produtos ainda não estão enquadrados, não são obrigados ainda a receber o selo do INMETRO.

O SR. – Legalmente não tem exigência nenhuma? Nesse instante?

O SR. ARNALDO MAMEDE – Não, não tem a exigência por norma específica, mas os nossos produtos são produzidos de acordo com normas de mercado e, portanto, tem processo certificado assim como a empresa tem certificação ISO, TS. São normas que ela impõe um padrão de qualidade no seu produto.

O SR. – Mas não era obrigatório ter a certificação do INMETRO?

O SR. ARNALDO MAMEDE – Não. Não todos os produtos ainda. Porque o INMETRO atua quando existe alguma causa específica para isto. No momento as normas que estão sendo desenvolvidas pelo INMETRO são as normas que estão ligados a produtos de segurança do veículo. Não todos os itens.

O SR. – Ok.

A SRA. ANA PERUGINI – PT – Pela ordem, Presidente.

O SR. PRESIDENTE OSVALDO VERGÍNIO – PSD – Pela ordem, Perugini.

A SRA. ANA PERUGINI – PT – Eu gostaria de saber qual foi o pedido dessa ação impetrada pela montadora à Universal. Sob que alegação, qual foi a motivação, é patente? É alguma exclusividade, qual foi a motivação?

O SR. ARNALDO MAMEDE – Foi em função do desenho industrial, a patente de DI, Desenho Industrial que ela tem sobre este produto. E com base nisso ela nos impediu judicialmente de continuar comercializando o produto.

O SR. – Pela ordem, Presidente.

O SR. PRESIDENTE OSVALDO VERGÍNIO – PSD – Então a ação já, que situação encontra-se esta ação?

O SR. ARNALDO MAMEDE – Ela está em curso ainda, não tem, ela está em segunda instância.

O SR. PRESIDENTE OSVALDO VERGÍNIO – PSD – Pela ordem, Deputado.

O SR. - **O SR.** – Pela ordem, Presidente.

O SR. – Duas perguntas. Se a Universal frequenta feiras em algum desses 18 países e a outra, essa empresa que produz produtos e vende para o senhor e também vende para a concessionária, se ela está sofrendo algumas sanções por conta de fazer essa intermediação, hora vende para vocês e outra hora para a concessionária. Uma sanção da própria concessionária.

O SR. ARNALDO MAMEDE – A Universal participa sim em feiras em outros países, principalmente nos principais Mercados nós estamos presentes. Alemanha, México, Estados Unidos, Oriente Médio tem uma feira importante também, em Dubai, a empresa sim, participa.

Quanto a esta questão da, desculpa

O SR. – Dessas sanções de algumas empresas que vocês compram

O SR. ARNALDO MAMEDE – Ah! Então

O SR. – Ao mesmo tempo ela vende também, ela fornece lá para, direto para a concessionária.

O SR. ARNALDO MAMEDE – Não. Muitas das empresas que fabricam o produto original para a montadora também vendem ao Mercado Independente, Mercado de Reposição.

Estas empresas normalmente, estas fábricas, normalmente elas não vendem diretamente às concessionárias, elas vendem para a montadora e a montadora faz o trajeto para a concessionária.

O SR. – Com certeza com custo bem mais elevado para o consumidor e a gente, até estive observando aí, ao contrário dos outros países, o Brasil parece que é a terra de João Ninguém, não é? O cara faz e acontece, o único que, o senhor não tem conhecimento de que lá fora exista esta diferença de preço?

O SR. ARNALDO MAMEDE – Eu nunca vivenciei, não tenho informação precisa sobre isso, mas eu já ouvi que as diferenças não são como aqui.

O SR. PRESIDENTE OSVALDO VERGÍNIO – PSD – Vou fazer mais uma perguntinha, essas peças que a Universal importa é uma peça por inteiro ou é só um componente da peça?

O SR. ARNALDO MAMEDE – Existem as duas situações. Nós importamos também componentes, mas o principal são peças prontas onde nós fazemos a definição de padrão de qualidade do produto e com este padrão nós importamos, porque afinal de contas a marca da peça é nossa.

O SR. PRESIDENTE OSVALDO VERGÍNIO – PSD – Dá um exemplo para nós.

O SR. ARNALDO MAMEDE – Um exemplo, a maçaneta do veículo Ducato inteira, peça completa. Em parte, por exemplo, o motor que a gente usa em uma máquina de vidro de acionamento elétrico do vidro.

O SR. PRESIDENTE OSVALDO VERGÍNIO – PSD – Mais algum Deputado, perguntas?

O SR. – Posso fazer mais uma pergunta? Penso que é a última. Eu queria só entender uma coisa Dr. Arnaldo Mamede, por exemplo, a Universal vai fazer uma peça. Vamos pegar uma maçaneta, um para-choque, ou um virabrequim, carburador e aí ele vai fazer para um carro da Volkswagen ou da Ford.

As empresas montadoras não seguem, ou melhor, não tem uma norma, não seguem a ABNT também, vocês também, algumas peças ainda não tem esta certificação nem do INMETRO e nem da Norma da ABNT. Como é que você faz estas peças? Um para-choque, por exemplo, da Volkswagen, do Gol, ou sei lá do Passat, ou Escort e aí vocês vão montar esta peça. Como é feito isso aí? Se não tem uma norma, nem a Volkswagen não tem uma norma, vamos dizer assim.

O SR. ARNALDO MAMEDE – As montadoras e todos nós que fabricamos a peça no Mercado tem uma norma. Não tem uma norma às vezes que é uma norma única, norma própria. É porque, como eu disse as normas da ABNT não abrangem todos os produtos, são só alguns produtos específicos que estão na área de segurança do veículo.

Quanto ao desenvolvimento do produto, nós procuramos seguir a mesma linha de produção, o mesmo tipo de produto, os mesmos materiais utilizados na fabricação do produto original.

O SR. – Aí vocês não ferem o direito ou o segredo industrial? Por exemplo, a Universal vai fazer um para-choque, um Gol, obviamente vão pegar o modelo, o desenho, etc. Não tem uma norma própria, a Universal não tem. A Volkswagen tem e aí você faz esta peça, resistência, tem uma série de coisas de segurança. Aí vocês não estão ferindo o direito, por exemplo, do segredo industrial?

O SR. ARNALDO MAMEDE – Bom, na verdade nós não estamos fazendo isso. No nosso entendimento não há ferimento nenhum à espionagem industrial, segredo industrial até porque não existe neste momento, a peça já é pública, já está no Mercado. Nós não nos adiantamos a eles, desenvolvemos um produto que eles já não tenham feito.

O que nós fazemos é desenvolver um produto que gera uma alternativa de Mercado para os consumidores com padrão e qualidade semelhantes. Principalmente tem que ter a preocupação que

o para-choque tem que ser do Gol. Se vai para o Gol tem que ser igual ao do Gol, não dá para criar um para-choque diferente para aplicar no Gol.

O SR. PRESIDENTE OSVALDO VERGÍNIO – PSD – Vou fazer mais uma pergunta para nós podermos ir para a votação dos requerimentos. Quando foi impetrada esta ação da Ford contra a sua empresa, você se recorda qual era o valor da peça que a Ford vendia e o que Universal vendia, qual a diferença?

O SR. ARNALDO MAMEDE – Não, isso eu não me recordo até porque isso não era o objeto tratado nessa ação, então eu não tenho esta informação.

O SR. PRESIDENTE OSVALDO VERGÍNIO – PSD – Mas você recorda que era bem mais barato a sua peça?

O SR. ARNALDO MAMEDE – A nossa peça em termos de Mercado na época, esse produto girava em torno de 80%, mas eu não me recordo o valor.

O SR. PRESIDENTE OSVALDO VERGÍNIO – PSD – Ok. Deputados, mais alguma pergunta?

O SR. – Mais uma só. Dr. Arnaldo, é a última. Era a penúltima, agora é a última. É o seguinte, se a Volkswagen, Ford, GM fabrica um carro, joga no Mercado é público, não é? O objetivo desta CPI é que essas montadoras liberem todas essas peças para que vocês, a Universal e outras empresas possam produzir e deixar em livre concorrência. Senão o indivíduo compra um carro, não tem uma peça de reposição. A peça de reposição da Volkswagen, do Gol, por exemplo, de um Passat é caríssimo em relação a outros fabricantes independentes e acaba o consumidor sendo lesado. Ele paga pelo carro e depois fica na mão da montadora como eu já fiquei também.

Eu estava precisando de uma peça de uma BMW de 2002, uma BMW velha, mas cobrava 10 vezes mais e tinha um comerciante que comercializa estas peças, 10 vezes menor, então você fica na mão da montadora. Por exemplo, um pneu de uma X6 custa 4500 reais aqui em uma revendedora da BMW, se você vai comprar em qualquer lugar, telefonou, tal. Você encontra por mil reais, se vai para o Paraguai então, é bem menos não é?

De qualquer forma eu acho um absurdo. O que nós queremos é o que eu gostaria que o senhor respondesse se a liberação de algumas peças dessas montadoras para que vocês independentes possam fabricar.

O SR. ARNALDO MAMEDE – A grande maioria dos produtos, das peças dos carros é livre para serem fabricadas, não existe nada que possa impedir o Mercado de produzi-las, não existe nenhum registro por estas peças. Não tem patente, não tem nada, a grande maioria não tem.

Algumas poucas peças, principalmente as que são de apelo visual do veículo é que a montadora tem nos últimos tempos, poucos anos atrás que ela iniciou este processo de fazer o registro do desenho industrial. Então, e o nosso entendimento que o registro dessas DI, deveria ser aplicado ao Mercado Primário que é o Mercado da produção do veículo, portanto uma montadora não vai produzir as mesmas peças que está na outra montadora, e não para o Mercado de Reposição.

Porque o Mercado de Reposição ele acima de tudo tem um fator muito importante que é o de complementação do trabalho que a montadora já faz na distribuição dos seus veículos.

Haja vista que nós, como eu disse, nós estamos em 2200 municípios, nós temos presença, e a montadora hoje talvez não tenha em 50, 100 municípios. Eles têm várias concessionárias aqui em São Paulo, nos grandes Municípios enquanto em outros municípios não tem nenhum agente, não tem nada da montadora que possa prestar um serviço para o consumidor. Então o nosso serviço é extremamente importante até mesmo para dar valor ao bem que a montadora produz, porque nós complementamos o trabalho das montadoras.

O SR. PRESIDENTE OSVALDO VERGÍNIO – PSD – Senhores Deputados, agradecer também a presença da Deputada Beth Sahão, alguma pergunta Deputada? Nós estamos aqui ouvindo o Arnaldo Mamede que é da empresa Universal lá da Rodovia Anhanguera, Distribuidora

também para o comércio exterior, se tiver algum questionamento ou alguma pergunta, agradecimento.

Portanto, senhores Deputados vamos colocar, não há mais perguntas. V. Sa. Tem alguma outra, questões aí a acrescentar.

O SR. ARNALDO MAMEDE – Não, eu encerro. Só quero aproveitar e deixar aqui na CPI uma apresentação da empresa e tem também aí um pen drive onde tem essa apresentação e tem um vídeo institucional que nós utilizamos em apresentações em feiras. Sim, eu estou deixando com vocês, de posse da CPI.

O SR. PRESIDENTE OSVALDO VERGÍNIO – PSD – Eu agradeço Arnaldo sua explanação, também a sua empresa e por ser sediada na minha Cidade de Osasco.

O SR. RAMALHO DA CONSTRUÇÃO – PSDB – Pela ordem, Presidente.

O SR. PRESIDENTE OSVALDO VERGÍNIO – PSD – Pela ordem, Deputado Ramalho da Construção.

O SR. RAMALHO DA CONSTRUÇÃO – PSDB – Eu gostaria de saber se V. Sa., o Arnaldo Mamede pode fornecer uma cópia da ação que o senhor está sofrendo, que a sua empresa está sofrendo.

O SR. ARNALDO MAMEDE – Olha, eu a princípio posso, não tem problema nenhum porque a ação é pública também, eu providencio depois encaminho.

O SR. PRESIDENTE OSVALDO VERGÍNIO – PSD – Nosso Deputado Ramalho, ele é quem vai analisar a nossa CPI, ele é o Relator, ele vai precisar realmente (ininteligível) bem o relatório, não é? Bom, portanto, não havendo mais questionamentos dos Deputados e também alguma coisa a mais sobre o querido Arnaldo, portanto está dispensado e eu agradeço a sua presença, muito obrigado. Dê um abraço a todos, viu? Obrigado.

Portanto, senhores Deputados, vamos colocar os requerimentos em votação? Requerimento do nobre Deputado Jooji Hato. Requeiro que nos termos regimentais visitem o Desmanche Dois Irmãos localizado na Avenida Deputado Emilio Carlos, 1910, Carapicuíba. Portanto o requerimento está em votação, em discussão, não há quem queira discutir, em votação. Os Deputados que forem favoráveis permaneçam como estão os contrários se manifestem, aprovado.

Segundo requerimento, nobre Deputado Jooji Hato, requeiro que nos termos regimentais seja convidado para participar da reunião ordinária desta Comissão o representante da IQA, Instituto da Qualidade Automotiva, para tal indicamos o nome do seu Presidente da Diretoria Executiva Marcio Míguas, portanto o requerimento está em discussão, não há quem queira discutir, em votação. Os Deputados que forem favoráveis permaneçam como estão os contrários se manifestem, aprovado o requerimento do nobre Deputado Jooji Hato.

Mais outro requerimento do Deputado Jooji Hato, requeiro que nos termos regimentais seja convidado para participar da reunião ordinária desta Comissão o representante do INMETRO, Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia através do seu órgão delegado em São Paulo, IPEM, Instituto de Pesos e Medidas do Estado de São Paulo, para tal indicamos o seu Superintendente, o Sr. Alexandre Modonezi de Andrade. Portanto o requerimento está em discussão, não há quem queira discutir, em votação. Os Deputados que forem favoráveis permaneçam como estão os contrários se manifestem, aprovado o requerimento do nobre Deputado Jooji Hato.

Próximo requerimento. Requeiro que nos termos regimentais seja convidado para participar da reunião ordinária desta Comissão o representante da Fundação de Proteção e Defesa do Consumidor, PROCON e para tal indicamos o nome do seu Diretor Executivo Sr. Paulo Arthur Lencioni Góes. Portanto o requerimento está em discussão, não há quem queira discutir, em votação. Os Deputados que forem favoráveis permaneçam como estão os contrários se manifestem, aprovado o requerimento do nobre Deputado Jooji Hato.

Próximo requerimento. Requeiro que nos termos regimentais a visita do pátio do DETRAN localizado na Avenida Presidente Wilson, 6752, Vila Carioca, São Paulo. Portanto o requerimento está em discussão, não há quem queira discutir, em votação. Os Deputados que forem favoráveis permaneçam como estão os contrários se manifestem, aprovado.

Próximo requerimento. Requeiro que nos termos regimentais seja convidado para participar de reunião ordinária desta Comissão o representante CADE, Conselho Administrativo de Defesa Econômica e para tal indicamos o nome do seu Presidente, o Vinicius Marques de Carvalho, ou de seu Superintendente Geral Sr. Carlos Emmanuel Joppert Ragazzo. Portanto o requerimento está em discussão, não há quem queira discutir, em votação. Os Deputados que forem favoráveis permaneçam como estão os contrários se manifestem, aprovado o requerimento do nobre Deputado Jooji Hato.

Último requerimento do Jooji Hato. Requeiro que nos termos regimentais a visita ao Leilão de Sucatas localizado na Rua Miguel Barba, 576, Vila Gustavo Correia em Carapicuíba 257 CIRETRAN de Barueri que ocorrerá nos próximos dias 14 de maio a partir das 10 horas. O requerimento está em discussão, não há quem queira discutir, em votação. Os Deputados que forem favoráveis permaneçam como estão os contrários se manifestem, aprovado o requerimento do Deputado Jooji Hato.

Portanto, solicitar que o Deputado Beto, tem mais requerimento? O Deputado Jooji que assumira a Presidência para por em votação um requerimento meu, porque eu não posso colocar em votação senão eu vou atuar em causa própria aqui. Portanto, não há mais nenhum requerimento?

Assume a Presidência o Deputado Jooji Hato – PMDB.

O SR. PRESIDENTE JOOJI HATO – PMDB – Há um requerimento sobre a Mesa do nobre Deputado Osvaldo Vergínio. Requeiro à V. Exa. que (ininteligível) parágrafo segundo da Constituição a apreciação do meu pedido para que o Sr. Eduardo Augusto dos Santos, Sócio Proprietário da Automotive Intelligence Consulting cito à rua Tapajós, São Caetano do Sul seja convidado a participar desta CPI. Em discussão, não há oradores, os senhores Deputados que estiverem de acordo permaneçam como estão, aprovado.

Reassume a Presidência o Deputado Osvaldo Vergínio – PSD.

O SR. PRESIDENTE OSVALDO VERGÍNIO – PSD – Agradeço ao Deputado Jooji Hato. Portanto, não havendo mais matéria e requerimento a serem votados e não havendo mais pessoas inscritas para depor, portanto eu declaro encerrada a presente reunião da Comissão. E nós vamos marcar, nós vamos informar aos nossos componentes da Comissão na próxima semana. Muito obrigado a todos vocês, Deus abençoe a cada um. Muito obrigado.

* * *

COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO - AUTOPEÇAS

BK CONSULTORIA E SERVIÇOS LTDA.

21/05/2013

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Havendo número legal de Deputados presentes, declaro instalada a Comissão Parlamentar de Inquérito que investiga a cartelização do mercado de autopeças de reposição, ficando dispensada a leitura da Ata da sessão anterior, e presentes os ilustres Deputados, Deputado Ramalho da Construção, Deputada Beth Sahão, Deputado Osvaldo Vergínio, Deputado Marcos Neves, que dão quorum para esta sessão.

Inclusive, já iniciando, a Deputada Beth Sahão ponderava que nós não alargássemos demasiadamente o objeto da CPI, para não retirar a sua própria natureza, que está investigando o monopólio que as empresas montadoras de automóveis querem impor sobre o mercado secundário, que é das peças de reposição, e os danos ao consumidor que disso decorrem, em razão de não encontrar peças, de ser obrigado, às vezes, a ficar com o veículo até desmanchar, porque ou as peças faltam ou estão em preços exorbitantes, inflados artificialmente.

Deputada Beth Sahão.

A SRA. BETH SAHÃO – PT – Senhor, Presidente, queria que a Mesa nos informasse quanto já passou de tempo desta Comissão, porque nós sabemos que ela tem um tempo para iniciar e outro para terminar, porque nós já estamos praticamente caminhando para o final de maio e quanto está faltando ainda para a gente concluir os trabalhos. Se há possibilidade da gente fazer, sendo finalizado este trabalho, se há possibilidade de nós fazermos uma prorrogação. Se também há necessidade, não só possibilidade, mas a necessidade de prorrogarmos.

E quando cometei informalmente com V. Exa. a respeito da minha preocupação com relação ao tamanho da CPI, é porque a gente tem observado, tem vários requerimentos, de toda ordem, e se nós abrímos muito esse nosso objeto de investigação, no fim nós corremos o risco de perdermos o foco e não chegarmos àquilo que nós estamos aqui buscando investigar.

Então, essa é a minha preocupação. Talvez se a gente pudesse circunscrever melhor o nosso objeto neste momento, e a partir daí restabelecer um novo cronograma, com bastante objetividade. Não sei o que os nobres colegas pensam a respeito.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Deputada, o prazo termina, desta CPI, no final de junho. Nós vamos solicitar a prorrogação por mais 60 dias. Não conta julho, que é recesso, mas poderemos prorrogar até final de setembro esta CPI.

Nós, até agora, ouvimos, não ouvimos o Dr. Gilberto Nonaka, foi ouvido, eu que não pude estar presente, César Luchesi, Dr. Gesner de Oliveira, Francisco Wagner de La Torre, Moisés de Assis Cervante, Renato Aires Fonseca.

Me parece que o ponto alto, salvo engano, não sei os colegas presentes, seriam os presidentes das montadoras, que estabelecem o monopólio, e que foram convidados, mas recusaram o convite. Ou seja, foram gentilmente convidados para virem e disseram que não aceitam o convite, porque não compareceram.

A SRA. BETH SAHÃO – PT – Pela ordem, senhor Presidente.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Deputada Beth Sahão.

A SRA. BETH SAHÃO – PT – Nós podemos convocá-los?

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Entendo que sim. Nós podemos convocar todos.

Aquelas montadoras que não ficam na capital, ficam em comarcas contíguas, já existe ato do Tribunal de Justiça que permite citação quando são comarcas contíguas, para não estabelecer aquela burocracia de carta precatória. De maneira que elas não devem se escorar na carta precatória para inviabilizar o comparecimento, o que seria, a meu ver, um ato de obstrução dos trabalhos de uma comissão investigativa, que tem assento constitucional.

Ela foi constituída regularmente, a CPI está prevista na Constituição, seus poderes investigatórios estão previstos na Constituição, tem poderes investigatórios semelhantes ao de juiz. Ressalvadas algumas matérias específicas reservadas ao campo do Poder Judiciário, como quebra de sigilo bancário e determinação de prisão provisória, todos os demais poderes investigatórios típicos de autoridades judiciárias, são poderes investigatórios da CPI.

De maneira que eu proponho que sejam convocados para a próxima sessão, e com todos os consectários da convocação, inclusive condução coercitiva.

A SRA. BETH SAHÃO – PT – Justamente. Nós podemos colocar na ordem do dia?

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – A GM está agendada para o dia 11 de junho. A GM vem dia 11 de junho. A Ford solicitou 18 ou 25, solicitou prazo para se manifestar, está indeferido o prazo. Nós convocamos para vir aqui, não para se manifestar. A Fiat foi mais educada ainda, não respondeu o convite.

A SRA. BETH SAHÃO – PT – E a Volks?

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – A Volks solicitou prazo para se manifestar.

Vamos identificar os responsáveis que falam em nome dessas montadoras, que se encontram aqui na cidade de São Paulo ou em comarcas contíguas, proponho, senão a CPI em si se desmoraliza. Nós instauramos a CPI para apurar os abusos praticados pelas montadoras, as montadoras viram as costas e dizem: não vamos e não vamos dar satisfação.

Então, é melhor não fazer CPI.

A SRA. BETH SAHÃO – PT – Senhor Presidente, salvo engano, e acho que vocês devem se lembrar, a GM foi a que menos apareceu nas exposições que nós tivemos aqui anteriormente. As mais citadas parece que foi a Fiat e a Ford.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – A GM não pratica o monopólio. É a única que não pratica o monopólio no mercado secundário.

A SRA. BETH SAHÃO – PT – E foi a primeira a aceitar o nosso convite.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Então vamos, não sei, vamos colocar como encaminhamento, mas vamos discutir os encaminhamentos. Quero fazer uma proposta.

Dia 11 de junho, daqui 15 dias, tempo suficiente, então daqui 21 dias, tem tempo suficiente. Então, dia 11 de junho nós vamos, vamos manter o convite para a GM e nós podemos fazer o seguinte. Ouvimos a GM no dia 11 e convocamos a Ford, a Volks e a Fiat para o dia 18 de junho, ou convocamos duas para o dia 18 e uma para o dia 25.

Podemos convocar a Ford e a Volkswagen para o dia 18 e a Fiat dia 25. A Fiat teria de ser algum representante do escritório em São Paulo, porque eles estão em Minas, em outro estado. Nós teríamos de, aí sim, expedir uma carta para ouvi-los na Assembleia Legislativa de Minas, em Belo Horizonte. Nós poderíamos convocar o responsável pelo escritório aqui.

E eu proponho que nas convocações já se estabeleça uma estrutura de condução coercitiva para, em não havendo comparecimento, já determinarmos essa condução.

Então, dia 11 de junho, GM, dia 18 de junho, Ford e Volkswagen, com convocação, sob pena de condução coercitiva, dia 25 de junho, o responsável legal pela Fiat na cidade de São Paulo, com convocação, sob pena de condução coercitiva.

O SR. MARCOS NEVES – PSB – Pela ordem, senhor Presidente.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Pela ordem, tem a palavra o nobre Deputado Marcos Neves.

O SR. MARCOS NEVES – PSB – Queria ter um entendimento. Quando é levado esse convite, a pessoa aqui da Assembleia chega a falar com algum subordinado, explicar o que realmente está acontecendo, chega a falar?

Porque às vezes chegar lá só um convite, chega na mão de um funcionário, o funcionário manda para o diretor, que manda para outro diretor, quer dizer, um vai passando para outro e ninguém vai realmente sabendo o que é.

Acho que seria importante, para a gente não perder tempo, vamos supor que no dia 11 venha mais uma justificativa, quer dizer, vamos perder 20 dias. Para que isso não aconteça, seria importante que a assessoria pudesse firmar lá, explicar e confirmar, os Deputados estão indo na sessão.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – A servidora vai descrever aqui o baile que ela tomou.

A SRA. – Primeiro, é difícil você conseguir o telefone deles. Eles dão...

O SR. MARCOS NEVES – PSB – Do atendimento ao cliente.

A SRA. – Aí você fala que é da CPI, que foi aprovado o representante, aí eles te mandam para a estagiária de direito, a estagiária de direito fica com medo e te manda para a imprensa, a imprensa te manda para outro.

Então, cinco e um não tem mais ninguém na empresa, e gente tem falado que é uma CPI, está na página, tem como você saber o que está acontecendo, a gente dá o telefone, dá o endereço para eles retornarem.

Então, eles estão dificultando um pouco se chegar a eles. O fato de não ter um nome e um endereço no pedido acaba deixando isso mais solto.

O SR. MARCOS NEVES – PSB – O nome da pessoa convocada.

A SRA. – O nome do representante convocado.

O SR. MARCOS NEVES – PSB – Isso não tem como definir também. Podemos definir, para que a gente possa acertar.

A SRA. BETH SAHÃO – PT – Pela ordem.

O SR. MARCOS NEVES – PSB – E eles não ficam justificando que não convocou ninguém.

A SRA. BETH SAHÃO – PT – Acho o seguinte, se me permite dar uma sugestão.

Cada uma dessas montadoras tem um presidente no Brasil. O presidente da GM do Brasil, presidente da Volks do Brasil. Manda em nome do presidente. Se ele, depois, vai mandar um preposto, não é uma questão nossa. É uma questão deles. Mas tem de ir no nome do presidente, na minha avaliação.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Os convites foram assim. Deputado Ramalho.

O SR. RAMALHO DA CONSTRUÇÃO – PSDB – Pela ordem, senhor Presidente.

Como sugestão, e V. Exa. tem mais conhecimento que nós, como promotor público, de se fazer via cartório, de qualquer forma o oficial de justiça ia procurar, convocando o presidente, ou por um próprio agente parlamentar da Assembleia Legislativa, um agente policial.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Sugiro o seguinte, que vá um agente parlamentar que entregue na mão do presidente ou de um chefe de gabinete do presidente, e receba um protocolo do gabinete, e traga protocolada a convocação.

Se o presidente, qual presidente está há seis meses, é americano, da Ford, e fala português, problema dele, porque se for um brasileiro lá vai ter de falar inglês, ele se vira, traz um intérprete. Então, a gente vai convocar.

Caso eles queiram entrar em contato com os Deputados para apresentar um representante capaz de dar os esclarecimentos, aí nós deliberamos. Se eles não apresentarem, o presidente tem de ser convocado. Porque o presidente recebe a convocação, não toma nenhuma providencia de encaminhar o representante da empresa para vir aqui falar, então está se fazendo de rogado.

O SR. OSVALDO VERGINIO – PSD – Pela ordem, senhor Presidente.

A SRA. BETH SAHÃO – PT – Pela ordem, senhor Presidente.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Deputado Osvaldo Verginio, depois a Deputada Beth Sahão.

O SR. OSVALDO VERGINIO – PSD – Senhor Presidente, a gente vem percebendo que CPI é coisa séria. A gente percebe que na Câmara Federal, e também não é diferente aqui na Assembleia Legislativa, não somente do Estado de São Paulo, como outras, acho que nós devíamos divulgar mais esta CPI, porque é uma CPI de respeito, é uma CPI que realmente nós estamos investigando uma coisa que vai beneficiar a nossa população.

Então, mandou o ofício para a empresa, a empresa recebeu simplesmente o ofício e falou: não quero nem saber o que está acontecendo. Acho que V. Exa., como Presidente desta CPI, V. Exa. deveria convocar uma rede televisiva, jornal, alguma coisa, para dizer o que nós estamos fazendo nesta CPI, qual é o motivo, qual o intuito que nós estamos fazendo.

Porque, na realidade, as pessoas não estão tendo o respeito que é devido a esta CPI.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Talvez comunicar, fazer um comunicado oficial da CPI para os órgãos de informação, as redes de televisão, jornais, de que houve a convocação dos quatro presidentes das montadoras. Pronto.

O SR. OSVALDO VERGINIO – PSD – Em todo lugar tem. Na Câmara Federal, qualquer CPI que tem lá, toda rede de televisão está lá em cima, para saber o que os Deputados estão fazendo, o que o presidente está fazendo, quem está ouvindo, quem não está ouvindo, quem vai ser preso, quem não vai.

Então, está havendo um desrespeito. Acho que nós temos de entrar aqui, realmente, no fato real para a gente poder finalizar esta CPI com êxito e realmente beneficiando somente o povo.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Registramos a presença do Deputado Jooji Hato.

Deputada Beth Sahão.

A SRA. BETH SAHÃO – PT – Concordo. O Deputado Osvaldo tem razão. O problema é que a nossa Assembleia aqui, a gente sempre fica espremido, a gente sempre fala isso, entre a Câmara Municipal e a Câmara Federal. E, no fim das contas, a gente desenvolve tantas tarefas, tantos trabalhos importantes aqui na Casa, e que às vezes a gente sente de que não tem a

repercussão e a visibilidade que nós gostaríamos de ter, que tivessem, nem pelo ponto de vista individual, de cada um dos mandatos, mas pelo tamanho desta Assembleia, a Assembleia Legislativa mais importante do país.

Mas acho que a Casa deveria até ter uma assessoria de imprensa para esse tipo de questão, que pudesse fazer chegar aos órgãos de imprensa esses resultados.

Mas, queria sugerir à Mesa, à Presidência, que se houver dificuldade para encontrar os nomes dos presidentes, poderia ser encontrado na Anfavea, que é a Associação Nacional dos Fabricante de Veículos Automotores.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Já temos os nomes dos presidentes.

A SRA. BETH SAHÃO – PT – Todos os nomes, endereços etc., porque aí fica mais fácil.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Nomes e endereços já temos.

O assessor parlamentar vai entrar na empresa, na fábrica, subir até a Presidência, entregar na Presidência da fábrica. Isso que vai ser feito. Esse é o endereço convocado. Lá, se ele não estiver, vai ser protocolado e deixado lá e ele está dado como convocado.

Depois, vai aparecer lá, a imprensa vai estar na porta da fábrica, com a polícia, esperando ele sair, para convocá-lo aqui, não importa a hora. Vamos fazer assim, senão começa a ficar um pouco, a gente começa a tergiversar.

É convocação. Está em discussão dia 11 de junho o representante da General Motors, que virá aqui espontaneamente prestar os esclarecimentos. Já está acertado com a CPI. Está em votação a desnecessidade de convocá-lo, uma vez que ele concorda em vir espontaneamente.

Os Deputados que entenderem que não é necessária a convocação, por favor, permaneçam como se encontram. (Pausa.) Aprovado. Vamos aguardar a vinda, dia 11 de junho, do representante da General Motors.

Dia 18 de junho, está em discussão o pedido de convocação do, a princípio, a não ser que a empresa se manifeste de modo diverso, do presidente da Ford e do presidente da Volkswagen, sob pena de condução coercitiva, para o dia 18 de junho, devendo todas as providencias serem tomadas adremente pelos nossos diligentes servidores.

Está em discussão, aberta à palavra, para a convocação dos representantes, presidente da Ford e da Volkswagen para o dia 18 de junho. Está em votação. Os Deputados que estiverem de acordo com a convocação permaneçam como se encontram. (Pausa.) Aprovado.

Está agora em discussão a convocação do mais alto representante da Fiat do Brasil sediado aqui na cidade de São Paulo, o mais alto representante, caso o presidente se encontre em outro estado, uma vez que a fábrica não é sediada aqui.

Está em discussão para dia 25 de junho a convocação. Está em discussão. Está em votação. Os Deputados que estiverem de acordo permaneçam como se encontram. (Pausa.) Aprovada a convocação do mais alto representante da Fiat em São Paulo sob pena de condução coercitiva.

Está em discussão o requerimento do Deputado Osvaldo Verginio, de que deveremos fazer uma comunicação já, a meu ver, a partir do dia 11 de junho, para as redes de televisão, principalmente as redes de canal aberto, Bandeirantes, Globo, Record, SBT, Rede TV, Cultura e Gazeta, e também para os principais jornais periódicos de circulação, jornais de circulação diária, Estadão, Folha, Diário e assim por diante. E nós ficaremos de fazer essa comunicação por telefone.

Os Deputados também que conhecerem repórteres, jornalistas desses meios, também poderão entrar em contato direto, caso, por exemplo, que eu farei.

Está em discussão se esse é um caminho a ser tomado, já que a CPI é pública. Está em votação. Os Deputados que estiverem de acordo permaneçam como se encontram. (Pausa.) Também aprovado.

Hoje, então, ficou frustrada a realização dos atos da CPI, diante da não cooperação dos presidentes das montadoras. Está encerrada esta CPI e na próxima reunião nós vamos votar a prorrogação dos trabalhos por 60 dias.

COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO AUTOPEÇAS.

BK CONSULTORIA E SERVIÇOS LTDA.

11/06/2013

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Em respeito aos Doutores Leonardo Peres da Rocha e Silva e Waldemar Mistro nós iremos nos reunir e ouvir o depoimento

que será gravado, registrado e integrará como prova os elementos desta CPI. Convido Dr. Leonardo Peres da Rocha e Silva, especialista na área da defesa da concorrência indicado pela GM do Brasil para tomar assento à Mesa e fazer as suas considerações.

Prazer em revê-lo Dr. Leonardo. Na sequencia nós convidaremos o Dr. Waldemar Mistro especialista na área de vendas, também indicado pela General Motors. Perfeito.

Dr. Leonardo fará uma exposição apenas para nos orientarmos na boa condução dos trabalhos, o objetivo desta CPI está focado no Direito Autoral que algumas montadoras querem ter sobre as peças de reposição. Como somente elas podem fabricar as peças de reposição segundo o seu entendimento, essas peças faltam no Mercado, os preços artificialmente são inflados e isso provoca a obrigatoriedade da pessoa recorrer ao Mercado Paralelo, muitas vezes a desmanches ou adquirir um carro novo. Esse é o foco principal. Com a palavra o Dr. Leonardo.

O SR. LEONARDO PERES DA ROCHA E SILVA – Bom dia a todos. É com grande prazer que na qualidade de representante da GM do Brasil eu compareço a esta Casa para tentar contribuir com os trabalhos desta CPI e com, sob a liderança do Deputado Capez.

Inicialmente eu gostaria de cumprimentar a todos e contar um pouco a respeito desta área de defesa da concorrência porque pelo que já ouvi do Deputado há um grande interesse em relação à investigação que hoje é feita pela Superintendência Geral do CADE em Brasília, que também trata desse assunto de propriedade intelectual, defesa da concorrência e como que, neste Mercado específico de peças os órgãos devidamente constituídos podem atuar.

O Deputado me pediu para contar um pouco do tramite deste processo. Nós, na verdade existiu com base na Lei 8884 uma averiguação preliminar que teve curso contra quatro montadoras específicas, Ford, Fiat e Volkswagen. Desculpa, três montadoras, Ford, Fiat, Volkswagen. Esta averiguação preliminar foi conduzida pela Secretaria de Direito Econômico. A Secretaria de Direito Econômico integrava a estrutura, não é? A Área de Defesa da Concorrência do Ministério da Justiça de acordo com a Lei 8884 de 1994.

Esta legislação foi alterada recentemente, entrou em vigor em maio de, desculpa, de 2012 a Lei 12529 que alterou esta estrutura e hoje o órgão competente para fazer as investigações na área da Defesa da Concorrência é a Superintendência Geral do CADE e o CADE no seu Tribunal Administrativo faz o julgamento dos processos administrativos que inicialmente são conduzidos nesta fase da investigação pela Superintendência Geral do CADE.

Então, neste contexto a discussão sobre o (ininteligível) intelectual, registro de desenho industrial e defesa da concorrência, foi feita inicialmente como eu disse, perante a Secretaria de Direito Econômico no Ministério da Justiça. A Secretaria de Direito Econômico examinou as alegações e justamente a alegação da ANFAPE, as Associação que representa os Fabricantes Independentes de Peças a respeito da conduta de determinadas montadoras. Esta investigação foi feita pela Secretaria de Direito Econômico que entendeu que na sua visão não havia indícios de abuso de posição dominante, não havia indício de prática anticompetitiva por parte dessas três montadoras.

Essa averiguação preliminar então, que teve o seu curso perante a Secretaria de Direito Econômico foi levada em grau de recurso de ofício ao CADE, Conselho Administrativo de Defesa Econômica que por sua vez conduziu a sua investigação também e entendeu que algumas investigações poderiam ser aprofundadas.

Então, determinou à época que a Secretaria de Direito Econômico refizesse a investigação e complementasse determinados aspectos da investigação conduzida inicialmente. Então, essa investigação inicial sobre o registro do desenho industrial por parte das montadoras e as medidas que as empresas tomam para justamente preservar esse seu direito de propriedade intelectual, este seu registro de desenho industrial, foi feita no âmbito da Secretaria de Direito Econômico.

Quando veio a decisão do CADE pedindo um aprofundamento da investigação é que houve a mudança da legislação, e essa mudança da legislação levou a Superintendência Geral do CADE hoje à investigação que anteriormente o CADE havia determinado à Secretaria de Direito Econômico. Então este processo ficou no nosso modo de ver um pouco atrasado por conta desta mudança legislativa. Ou seja, a mudança dos órgãos, a competência dos órgãos feita pela alteração da lei é que faz com que hoje a Superintendência Geral do CADE esteja com o processo administrativo aberto, instaurado contra as três empresas para poder dar as alegações da ANFAPE contra o suposto abuso de direito de propriedade intelectual que implicaria uma prática competitiva, implicaria abuso de posição predominante por parte estas empresas.

A discussão não é simples, é bastante complexa. De um lado existe a legislação federal que determina, que permite que as empresas façam o seu registro de direito (ininteligível), ou seja, façam o registro do desenho industrial da peça do veículo e por outro lado há a Defesa da Concorrência, a Legislação de Defesa da Concorrência impedindo que as empresas abusem de sua posição dominante no Mercado. Esse é o tipo estabelecido na legislação.

Ou seja, quando a empresa detém um poder de Mercado, uma posição dominante, há uma séria de questões mais técnicas de definição, se a empresa tem ou não uma posição dominante no Mercado, mas descaracterizada esta posição dominante o que a lei proíbe é o abuso dessa posição dominante e o que está sendo investigado pela Superintendência Geral do CADE hoje é justamente a existência ou não de abuso por parte dessas três empresas Fiat, Ford e Volkswagen.

Portanto, a discussão ainda está em curso e acho que o trabalho da CPI de certa forma contribui para esta investigação, mas o que nós temos a dizer é que esta alteração legislativa, essa discussão continua porque justamente há a necessidade de se aprofundar a análise de que até que ponto a empresa que é legalmente, que devidamente fez o registro do seu desenho industrial, da peça desenvolvida por ela juntamente com outra empresa ou não, ela tem o direito de proteger esse seu direito de propriedade intelectual, defender este seu registro de desenho industrial.

E o que a Superintendência Geral do CADE precisa fazer no momento é saber até que ponto o exercício legítimo deste direito de propriedade intelectual pode ser considerada um abuso da posição dominante dessas empresas no Mercado.

Então, o que é importante salientar aqui do ponto de vista da General Motors, é que o sistema de Defesa da Concorrência foi recentemente alterado e tem hoje na Superintendência Geral o órgão competente para as investigações e é muito importante que as discussões sejam feitas com todos os elementos com as empresas podendo apresentar as suas defesas com a representante no caso a ANFAPE podendo também oferecer os seus argumentos.

O debate como eu disse não é simples, há discussões a respeito disso em vários países, na Europa e Estados Unidos também. Então, no caso específico da General Motors o que agente tem é que a GM não registra o desenho intelectual das peças que compõem os seus veículos, então há uma discussão no caso das outras três montadoras sobre esta atividade e o que isso representa, e que não significa que já se tenha uma conclusão a respeito dos efeitos no Mercado a respeito desta prática.

A investigação existe, a investigação continua. Me parece que houve um entendimento a respeito de como estaria e qual seria o trâmite atual desta investigação, por isso achei interessante trazer aos senhores estes comentários iniciais a respeito da nova legislação em defesa da concorrência, do papel da Superintendência Geral do CADE e também do que se espera que seja feito.

Acabando o processo da Superintendência Geral do CADE, qualquer que seja a conclusão haverá uma revisão desta decisão por parte do Tribunal Administrativo do CADE, então, o papel da Superintendência Geral hoje é fazer a investigação, recolher os dados das defesas das empresas e depois fazer a sua análise, chegar a um parecer final a respeito da recomendação que fará o Tribunal Administrativo se entender que as empresas não abusaram de sua posição dominante, não incorreram a uma prática anticompetitiva, pedirá o arquivamento do processo administrativo, se entender por outro lado que houve sim, algum ato que é contrário à legislação vigente, então recomendaria a aplicação de penas pelas condutas das empresas. Isso de novo é feito pelo Tribunal Administrativo, é feito pelo CADE, Tribunal Administrativo do CADE que tem na verdade pela legislação atual a competência para impor as penalidades que eventualmente julgar cabíveis.

Seriam estes os esclarecimentos iniciais que me foram solicitados a respeito da tramitação dos processos da área de Defesa da Concorrência, apenas ressaltando a complexidade da análise desse conflito aparente, mas de áreas complementares do Direito. Direito Empresário Intelectual, capacidade e legalidade dos registros dos desenhos industriais (ininteligível) a saber se os registros de determinado desenho industrial pode representar um abuso de posição dominante e todos os elementos que isso acarreta em termos de análise mais complexa dos órgãos envolvidos.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Muito bem. Eu gostaria que ficasse registrada a presença dos Deputados Jooji Hato, Ramalho da Construção, Osvaldo Verginio, Vice Presidente desta Comissão. Enviarem ofício justificando a ausência a Deputada Ana Perugini, Deputado Marcos Neves e Deputado Beto Tricoli.

Gostaria de indagar inicialmente e deixar posteriormente a demais membros desta CPI a possibilidade de fazer perguntas ao Dr. Leonardo Peres da Rocha e Silva. Houve uma averiguação preliminar cujo relator foi o conselheiro do CADE, Conselho Administrativo de Defesa Econômica, Carlos Emmanuel Joppert Ragazzo e basicamente e afirmava nesses autos de averiguação preliminar que a propriedade industrial não é absoluta, nem imune à legislação antitruste, assim como os direitos de propriedade industrial estão protegidos pela Constituição Federal, pela Legislação Infraconstitucional, o direito à livre concorrência também está.

Embora seja verdade que estes dois grupos de Direitos normalmente se complementam, algumas vezes o exercício de um direito de propriedade intelectual industrial pode ferir o direito à concorrência de modo ilegítimo e tais direitos podem se chocar. E segundo, na conclusão, ele

determinou a instauração então, de um processo administrativo para apurar a violação por parte das montadoras dos artigos 20 inciso um, dois e quatro, e 21, inciso quatro e cinco da Lei 8884 de 94 antitruste, não é? No setor de autopeças de reposição. Se o senhor tem conhecimento desses autos de averiguação preliminar, desta decisão e já que o senhor está aqui como especialista, normalmente a testemunha não emite opinião, mas como não está aqui para depor sobre os fatos, mas justamente para aferir a sua opinião técnica, qual a sua avaliação sobre esta decisão?

O SR. LEONARDO PERES DA ROCHA E SILVA – Na verdade, como eu estava comentando sobre o andamento do processo, nós tivemos então, nos autos da averiguação preliminar, porque nós temos pela Legislação, pelo menos pela legislação anterior, pela Lei 8884/94. Essas duas fases claras de processo, uma fase de averiguação preliminar e uma fase de processo administrativo.

Na fase de averiguação preliminar de acordo com o legislador seria uma fase inicial em que haveria alguns indícios e que as empresas poderiam apresentar seus esclarecimentos para que a autoridade formasse ou não a sua convicção sobre a necessidade de um aprofundamento da investigação da abertura de processo administrativo.

Neste caso foi exatamente o que aconteceu. Na fase de averiguação preliminar a Secretaria de Direito Econômico chegou à conclusão de que não havia indícios de infração à ordem econômica, não havia indícios de abuso de posição predominante por parte das empresas investigadas e remeteu o processo para o CADE, ainda sob a (ininteligível) da Lei 8884/94. No CADE então, foi distribuído como o Deputado Capez indicou, ao Conselheiro Relator na época, o Conselheiro Carlos Ragazzo que proferiu o seu voto e foi acompanhado pelos demais conselheiros que compõem o CADE, e entendeu que haveria sim, a necessidade de uma continuidade da investigação, da continuação do processo administrativo.

A alegação para a continuidade desta investigação é justamente a diferença ou sensibilidade do exercício legítimo do Direito de Propriedade Intelectual do registro do desenho industrial. No caso específico as partes precisam demonstrar e podem e estão fazendo isso no processo administrativo que hoje está sendo conduzido, apresentando as suas alegações, seus argumentos a respeito do equilíbrio que existe entre o exercício do seu direito à propriedade intelectual, ao desenho industrial já que investiram no desenvolvimento, na criação daquele novo produto e que, portanto, precisam ter a proteção que a lei permite que é a proteção a este desenho industrial desenvolvido.

E nessa investigação, é importante dizer também que foi aventada a possibilidade de cobrança de preços abusivos e também a adoção de medidas judiciais que tecnicamente se chama (ininteligível) que seriam medidas judiciais ao abuso do direito de petição em que eventualmente algumas empresas levantam assuntos irrelevantes ou de forma abusiva ao Poder Judiciário e geram custos excessivos aos seus concorrentes ou criam situações irreais ou

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Leonardo, eu quero fazer agora algumas perguntas, os Deputados têm também várias perguntas e pediria ao senhor bastante objetividade nas respostas.

O SR. LEONARDO PERES DA ROCHA E SILVA – Pois não.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – O senhor sabe da existência de uma discussão envolvendo a Ford, Fiat e Volkswagen e os fabricantes destas peças genéricas similares e algumas montadoras de veículos, existe alguma discussão que esteja havendo? Qual a razão desta discussão?

O SR. LEONARDO PERES DA ROCHA E SILVA – (Ininteligível) esta é a discussão é o processo administrativo que

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – É esta a discussão?

O SR. LEONARDO PERES DA ROCHA E SILVA – É esta a discussão que o senhor menciona

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Não é uma discussão informal entre eles tentando buscar uma posição, esta discussão, este debate, só existe este debate?

O SR. LEONARDO PERES DA ROCHA E SILVA – Isso.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Porque a GM não seguiu a mesma linha das demais montadoras e não fez qualquer tipo de exigência quanto ao Mercado de Reposição?

O SR. LEONARDO PERES DA ROCHA E SILVA – A GM entende que existe o direito legalmente resguardado ao registro do desenho industrial das peças, mas obstante o desenho industrial quando registrado qualquer mudança desse desenho, dessa peça gera um novo direito a um novo registro de desenho industrial. Então, os custos envolvidos no registro do desenho industrial e na sua tentativa de proteção no entendimento da GM monetariamente não é algo que se deve investir. Quer dizer, é uma posição hoje da GM

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Irrelevante.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – É. Para a GM no momento existe o direito, o direito está estabelecido na legislação de propriedade intelectual, então a GM entende que se tivesse interesse em defender este direito o faria, no momento por conta das circunstâncias de Mercado, entende que não é esta a sua estratégia de negócio.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Eu queria que o senhor fizesse um comentário, eu me lembro de uma lição básica do Direito que a motivação é muito importante. Quer dizer, a gente pode ter um direito objetivamente, agora se nós exercemos esse direito que nós temos que o Ordenamento nos dá, nós temos um direito. Mas se nós exercemos este direito com espírito emulativo, ou com a intensão de provocar um dano a terceiro, não com a intensão propriamente de obter um benefício, a motivação deste direito acaba tornando-o abusivo. Em linhas gerais o senhor concorda com este raciocínio?

O SR. LEONARDO PERES DA ROCHA E SILVA – Eu acho que esta é a investigação a que se propõe hoje ao CADE, é justamente o limite do exercício legítimo de um direito e até que ponto ele gera ou não prejuízos à concorrência naquele Mercado específico. Ou seja, pode ser ou não caracterizado como uma prática anticoncorrencial. Então, o conceito em si da necessidade de análise até que ponto exercício de um direito legítimo pode ferir outro princípio ou outro bem protegido pela legislação que no caso é a concorrência, deve ser feito.

Então o debate está aberto, as empresas estão apresentando os seus argumentos e a investigação está sendo feita com base nos argumentos apresentados pela ANFAPE como representante.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Agora “vapt-vupt”, porque os outros Deputados também querem perguntar. É verdade que a lei de propriedade intelectual é de 1996 e as montadoras apenas iniciaram as suas ações e notificações em 2006, dez anos depois da lei?

O SR. LEONARDO PERES DA ROCHA E SILVA – Infelizmente eu não tenho os dados de exatamente quando e qual o volume das ações foram

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – (Ininteligível) que as montadoras somente depois de muito tempo começaram a impedir o Mercado Paralelo.

O SR. LEONARDO PERES DA ROCHA E SILVA – Não tenho acesso a esse tipo de dados. De novo, como a legislação é de 1996, desde 1996 há pelo menos há o direito ao registro do desenho industrial, todo aquele que se sentir violado no seu direito de propriedade intelectual pode buscar as medidas judiciais cabíveis. Se este volume de ações veio antes ou depois de (ininteligível) infelizmente eu não tenho estes dados.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – É possível afirmar que as ações impetradas contra os fabricantes independentes no Brasil tiveram como alvo frear a vontade das concessionárias autorizadas em poder adquirir as peças do Mercado Independente? Sabe se houve esse tipo de motivação, o senhor tem conhecimento disso?

O SR. LEONARDO PERES DA ROCHA E SILVA – Infelizmente eu não tenho, Excelência.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Na hipótese dos fabricantes independentes acabarem obrigados a não produzir mais peças similares, haverá algum tipo de concorrência para as peças genuínas ou nesse caso se estabelecerá um monopólio?

O SR. LEONARDO PERES DA ROCHA E SILVA – As empresas que desenvolvem as peças, que tem o interesse em fazer o registro do desenho industrial de tais peças são as titulares do direito (ininteligível) das peças.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Não foi isso o que eu perguntei, eu perguntei se elas ficarem proibidas de fabricarem, se isso vai constituir como consequência o monopólio.

O SR. LEONARDO PERES DA ROCHA E SILVA – Aquelas que registraram poderão fabricar, então serão as únicas (ininteligível) monopolistas.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – As únicas.

O SR. LEONARDO PERES DA ROCHA E SILVA – Mas de novo, seria uma

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – A pergunta é objetiva, não é? Sim ou não. Se vai virar um monopólio ou não vira um monopólio.

O SR. LEONARDO PERES DA ROCHA E SILVA – Ele já existe.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Ele já existe.

O SR. LEONARDO PERES DA ROCHA E SILVA – Na medida em que a legislação garante este monopólio pelo registro do desenho industrial. Até que ponto o exercício (ininteligível).

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Se a legislação garante o monopólio, porque foi instaurado um procedimento apuratório?

O SR. LEONARDO PERES DA ROCHA E SILVA – Então, para saber se o exercício deste direito é ou não uma violação à legislação. A legislação não proíbe o monopólio, ela proíbe

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – O exercício, a posição de exercê-lo de modo abusivo.

O SR. LEONARDO PERES DA ROCHA E SILVA – Na verdade é abuso da posição dominante.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Está certo. Existem lojas de varejo que trabalham com peças, é a penúltima pergunta senhores Deputados. Hoje grandes lojas de varejo trabalham com peças similares no Brasil, temos até como exemplo a Jocar que foi, o seu proprietário veio depor aqui. O desejo das montadoras no seu modo de ver é agir contra os fabricantes de peças similares e uma tentativa de que sejam comercializadas somente peças genuínas nessas lojas?

Ou seja, vamos de novo na linha do monopólio. O intuito é também proporcionar e obrigar as revendedoras a revenderem apenas as peças genuínas na medida em que se estabelece o monopólio?

O SR. LEONARDO PERES DA ROCHA E SILVA – Nesse ponto específico acho que preciso falar do processo na GM. A GM faz um investimento grande na qualidade das peças, nas peças genuínas que são vendidas por suas concessionárias e distribuidoras e, portanto, o interesse é que o consumidor tenha a melhor informação possível do produto que é desenvolvido pela GM e o consumidor tenha então a possibilidade de, identificando a informação sobre o produto feito pela GM com todo o cuidado e com a qualidade deste produto possam optar pelo produto que tem a marca da GM e o produto que tem a marca de outro fabricante.

Portanto, a GM não tem interesse nenhum em deixar fazer com que determinados fabricantes não possa comercializar a sua peça. Ela tem interesse que o consumidor adquira o seu produto porque sabe que este produto existe a qualidade GM que é reflexo de todo trabalho que é feito pela empresa para distribuição destes produtos.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – O que o senhor está dizendo é que a GM respeita o direito do consumidor em optar pela compra de uma peça genuína e uma peça similar?

O SR. LEONARDO PERES DA ROCHA E SILVA – Exatamente.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – E em exercendo este direito o consumidor sabe, ele tem como saber, existe uma indicação de que uma peça é similar e a outra genuína? Há uma identificação de que a peça é similar?

O SR. LEONARDO PERES DA ROCHA E SILVA – Há uma identificação de que a peça é genuína, não cabe à GM identificar a peça similar. No entendimento da GM o que cabe a ela fazer é justamente desenvolver a sua peça, colocar a sua marca depois de todo o processo de certificação e acompanhamento do trabalho do fabricante para que ela chegue ao público consumidor com a informação de que aquela é uma peça efetivamente, que respeita os padrões de qualidade impostos pela GM.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Ou seja, o consumidor tendo a liberdade de opção, ao fazer a aquisição ele identifica claramente qual é a peça genuína e aí ele tem liberdade de optar entre um e outro. A GM respeita este direito.

O SR. LEONARDO PERES DA ROCHA E SILVA – Exatamente.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Não tinha visto aqui, tem uma pergunta a mais. Existem alguns fabricantes como a IGP que é fabricante de latarias que produz o mesmo produto para as montadoras e para os fabricantes independentes, o senhor tem conhecimento disso? Com a mesma qualidade.

O SR. LEONARDO PERES DA ROCHA E SILVA – No entendimento da GM cabe à GM certificar e desenvolver com o fabricante o melhor produto possível com o seu padrão de qualidade. Essa comparação de verificação do padrão de qualidade em outros fabricantes, essa verificação infelizmente a GM não faz. Imagino que outros órgãos técnicos como IPT, INMETRO, ABNT poderiam trabalhar nessa frente de fazer a comparação. O que a GM entende que tem que fazer é investir para que a sua peça que sai com a sua marca de GM genuína tenha a melhor qualidade possível.

Então esta comparação, essa certificação de terceiros no entendimento da GM não cabe a ela, porque se fosse fazer isso obviamente que os custos seriam ainda maiores. Então ela pretende que, com a peça genuína a GM, com aquela que está no Mercado com a sua marca tenha sim, a certeza de que a qualidade é a melhor possível para o consumidor naquele momento.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – A GM num acordo aceitaria, eventualmente, isso no CADE, estabelecer um padrão de qualidade mínima de aceitação das peças similares, ou seja, admitir que elas sejam fabricadas e ela fazer uma aferição sobre uma qualidade nos níveis de segurança, confiabilidade mínimos?

O SR. LEONARDO PERES DA ROCHA E SILVA – Eu acho que a GM pode sim participar fornecendo dados sobre os processos de certificação de que desenvolve, qualquer tipo de discussão sobre acordos, certificação é muito mais complexo porque há toda uma discussão inclusive de exclusão de agentes do Mercado pela definição de padrões “x” ou “y”. O que cabe à GM é inclusive processo administrativo contra outras empresas, discutindo a definição de padrões por parte dos fabricantes. O que cabe à GM é definir o seu padrão, é certificar o seu produto, é desenvolver com o seu fabricante o melhor produto possível, impor ao seu fabricante com o qual ela trabalha para o desenvolvimento de todas as peças este padrão de qualidade.

Contribuir para o debate de padrão técnico me parece que seria natural que a GM também pudesse fazer, mas de novo, qualquer tipo de definição ou acordo para definição de qualquer padrão a GM obviamente não participará porque isso poderá ser considerado uma infração em si, à legislação da concorrência. O que cabe à GM é definir o seu próprio padrão e fazer com que os seus fabricantes forneçam ao consumidor o melhor produto possível.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Agradeço. Nós temos perguntas dos Deputados. Eu pediria ao Deputado Osvaldo Verginio, esta Casa tem uma verdadeira obsessão

pela terça feira. Na terça feira você tem Comissão de Direitos Humanos, Comissão de Orçamento, reuniões de todas as Bancadas, CPI. Todos nós somos compelidos a quase que, (ininteligível) a trabalharmos na terça feira. E nesse mesmo instante eu me divido entre a reunião de Bancada do PSDB onde se discute a aprovação de uma PEC a meu ver extremamente contrário aos interesses do Ministério Público, preciso estar presente.

Eu vou pedir ao Deputado Osvaldo Verginio, nosso ilustre e Exmo. Vice Presidente que assumo. Eu prometo retornar a tempo ainda de ouvir o Dr. Valdemar Mistro, o Deputado Tricoli está a caminho também. Eu peço licença e agradeço ao Dr. Leonardo. Os Deputados prosseguirão e o Deputado Jooji Hato especialista nesta área também e o Deputado Ramalho que é o Relator da CPI, fará as suas perguntas.

Assume a Presidência o Sr. Osvaldo Verginio – PSD.

O SR. PRESIDENTE OSVALDO VERGINIO – PSD – Passar para os Deputados Jooji Hato e o Deputado Ramalho se tem alguma pergunta.

O SR. JOOJI HATO – PMDB - Pela ordem, Presidente.

O SR. PRESIDENTE OSVALDO VERGINIO – PSD – Pela ordem.

O SR. JOOJI HATO – PMDB - Eu queria perguntar ao Dr. Leonardo, a GM quando não registra este desenho industrial, quero saber se há algum estudo econômico, se a GM leva vantagem ou leva prejuízo, ou não leva vantagem e se tem este número. Qual é, o fato de não registrar esse desenho industrial em relação às outras empresas que registram, caso da Fiat, Volkswagen e a

O SR. LEONARDO PERES DA ROCHA E SILVA – No caso da GM foi feito um estudo no passado pelo que a gente conseguiu apurar justamente das vantagens e desvantagens de se investir nos registros do desenho industrial dessas peças e na época chegou-se à conclusão que seria economicamente viável, do tipo de produção dos produtos da GM, do tipo de carro que é fabricado, de onde é que saem as especificações técnicas dos produtos colocados e montados conjuntamente com os carros da GM.

Então há uma análise sempre dinâmica. Existe o direito legalmente resguardado desse registro de desenho industrial e no momento a GM optou por não investir no registro do desenho industrial dessas peças e é assim que age no momento.

O SR. JOOJI HATO – PMDB - A GM foi alguma vez ferida nesses direitos e a GM entrou com alguma ação contra alguma empresa?

O SR. LEONARDO PERES DA ROCHA E SILVA – Como ela não registrou o desenho industrial, ela não tomou nenhuma medida judicial para resguardar este direito.

O SR. JOOJI HATO – PMDB - Sim, mas ela tem o direito?

O SR. LEONARDO PERES DA ROCHA E SILVA – Tem o direito, mas ela só

O SR. JOOJI HATO – PMDB - Mas se ela for ferida pode acionar

O SR. LEONARDO PERES DA ROCHA E SILVA – A GM, se tivesse registrado.

O SR. JOOJI HATO – PMDB - Se tivesse registrado.

O SR. PRESIDENTE OSVALDO VERGINIO – PSD – Só interrompendo a V. Exa., Dr. Leonardo, convidar que também faça parte da Mesa para antecipar algumas perguntas e também contribuir, Dr. Waldemar Mistro, por gentileza. Talvez a sua boca não esteja tão seca e pode falar um pouquinho também.

O SR. JOOJI HATO – PMDB - Eu queria só um esclarecimento, Dr. Leonardo. Se a GM não fez o registro, mas constitucionalmente ela tem um direito até de acionar quando ela for ferida no direito, é isso?

O SR. LEONARDO PERES DA ROCHA E SILVA – É isso, mas ela precisa primeiro registrar.

O SR. JOOJI HATO – PMDB - Se não registrou, não tem

O SR. LEONARDO PERES DA ROCHA E SILVA – Ela não tem, a medida judicial seria cabível na medida em que, aquele registro de desenho industrial for violado.

O SR. JOOJI HATO – PMDB - Eu não consegui entender.

O SR. LEONARDO PERES DA ROCHA E SILVA – Não?

O SR. JOOJI HATO – PMDB - Porque se constitucionalmente tem o direito.

O SR. LEONARDO PERES DA ROCHA E SILVA – Ele tem o direito de registrar.

O SR. JOOJI HATO – PMDB - De registrar?

O SR. LEONARDO PERES DA ROCHA E SILVA – De registrar.

O SR. JOOJI HATO – PMDB - A não, eu pensei que ele pudesse acionar no caso de ser ferido o direito.

O SR. LEONARDO PERES DA ROCHA E SILVA – Ele teria o direito de registrar. Então, ele tendo o registro.

O SR. JOOJI HATO – PMDB - De ser ferido no seu direito e não acionar.

O SR. LEONARDO PERES DA ROCHA E SILVA – E não acionar.

O SR. JOOJI HATO – PMDB - Diferente das outras empresas.

O SR. LEONARDO PERES DA ROCHA E SILVA – Exatamente.

O SR. JOOJI HATO – PMDB - Eu queria perguntar para o senhor, quantos itens em média um veículo da GM tem que é de exclusividade, peça genuína de vocês, tem umas peças mais comuns que são fabricadas pelas independentes, e que são utilizadas por outras empresas inclusive. Quantos itens que vocês têm das peças, que vocês têm o direito.

O SR. LEONARDO PERES DA ROCHA E SILVA – A GM investe muito na fabricação juntamente com os fabricantes que certifica todas as peças que estão no seu veículo. Então, todas as peças que são utilizadas nos veículos montados pela GM são peças questão no Mercado de reposição com a marca GM, consideradas peças genuínas da GM. Então, essas peças são peças que passam por todo controle de qualidade por parte da GM.

Então dentro do sistema da GM de fabricação em conjunto com aquelas empresas que se dedicam a determinadas peças, é feito um processo de garantia da qualidade do produto que chega e essa peça então, recebe a marca GM genuína.

No Mercado, os fabricantes independentes entendem que podem fabricar peças similares ou parecidas com as peças que estão nos veículos comercializados pela GM e colocam no Mercado, na revenda independente peças que entendam similares à essas peças da GM. O que a GM faz é, investir no processo de certificação das peças em qualidade de produção e consegue fazer a distribuição dessas peças no Mercado de reposição via concessionárias e distribuidores que fazem esta venda aos consumidores diretamente. As peças com a marca, respondendo a sua pergunta, são todas as peças que compõem os carros da GM, passam por este processo de certificação da qualidade e depois são colocados no Mercado de Reposição, com a marca da GM, GM genuína.

O SR. JOOJI HATO – PMDB - O veículo inteiro? Ou tem algumas peças que são, que não entra como exclusividade?

O SR. LEONARDO PERES DA ROCHA E SILVA – O veículo inteiro. E aí de novo, a questão da exclusividade é o interesse de fabricantes independentes de vendo as peças que estão nos veículos da GM, copiam aquele desenho industrial daquela peça específica, daquele modelo que está sendo utilizado e fabricam as suas próprias peças e colocam aquelas peças à disposição do público consumidor.

Num instante o Deputado Capez perguntou sobre o paralama que tem um fabricante que fabrica para a GM e para outras empresas. Obviamente esse fabricante deve ter os dados, ou melhor, o controle no INMETRO, e tem, e outras órgãos que fiscalizam, é isso?

O SR. LEONARDO PERES DA ROCHA E SILVA – Na verdade, todo o processo de fabricação das peças que recebem a marca da GM é feito de forma constante. Então a GM tem equipes específicas trabalhando com estes fornecedores das peças atestando a qualidade daqueles lotes que são depois encaminhados para a fabricação do veículo novo ou para o Mercado de Reposição.

Então a GM não tem um controle total dentro do pátio, da fabricante de peças para saber se alguma peça que não foi aprovada dentro daquele lote específico que será utilizado pela GM com a sua marca de genuína, será revendida no Mercado. Os fabricantes fazem (ininteligível), agora, este controle de qualidade é feito pela GM naquele lote que vai receber a sua marca.

É este o custo que a GM incorre, é este o compromisso que a GM tem com a reposição da sua marca. Ou seja, ela precisa ter a garantia que naquele processo de fabricação da marca, todas as certificações serão mantidas e todo o processo de fabricação em si será preservado daquela forma como definida no momento da fabricação do veículo.

O SR. JOOJI HATO – PMDB - Quais são os órgãos que certificam? É o IPEM ou INMETRO, não é? Que é, o INMETRO é federal, é isso? O IPEM é estadual?

O SR. LEONARDO PERES DA ROCHA E SILVA – Isso.

O SR. JOOJI HATO – PMDB - O PROCON?

O SR. LEONARDO PERES DA ROCHA E SILVA – Na verdade o PROCON não certifica

O SR. JOOJI HATO – PMDB – É o órgão

O SR. LEONARDO PERES DA ROCHA E SILVA – Que fiscaliza e

O SR. JOOJI HATO – PMDB - De reclamação e

O SR. LEONARDO PERES DA ROCHA E SILVA – Exatamente.

O SR. JOOJI HATO – PMDB - IQA?

O SR. LEONARDO PERES DA ROCHA E SILVA – Como?

O SR. JOOJI HATO – PMDB - IQA. Tem algum outro órgão que certifica? Além desses dois?

O SR. LEONARDO PERES DA ROCHA E SILVA – Acho que o IPT também certifica.

O SR. JOOJI HATO – PMDB - IPT?

O SR. PRESIDENTE OSVALDO VERGINIO – PSD – Dr. Mistro também pode

O SR. WALDEMAR MISTRO - Primeiro bom dia a todos. Bom dia a todos. Na verdade a GM, ela obedece inclusive a alguns testes globais que são feitos já que a grande maioria da plataforma hoje que está sendo comercializada é uma plataforma global. E só voltando à questão da aprovação de alguns itens, por exemplo, paralama que o senhor acabou citando, esse é um item estrutural, ele acaba afetando todo o habitáculo do veículo. Esse é um item que além da estética

tem um apelo estrutural aonde durante o desenvolvimento do veículo é feito crash testes com alguns veículos a fim de se obter a aprovação e a certificação da GM sobre estes itens.

O SR. JOOJI HATO – PMDB - Última pergunta. Quero indagar ao Dr. Leonardo, você conhece a Acioli na Barão de Limeira?

O SR. LEONARDO PERES DA ROCHA E SILVA – Já ouvi falar.

O SR. JOOJI HATO – PMDB - É uma empresa comercial que está lá e vende peças exclusivamente da GM ou Chevrolet, e eu pergunto. Essas peças que a Acioli vende é exatamente ou tem as mesmas certificações das revendedoras?

O SR. LEONARDO PERES DA ROCHA E SILVA – As peças que estão na Acioli que tem a marca da GM genuína são peças que tem a mesma qualidade das peças que estão nas concessionárias.

O SR. JOOJI HATO – PMDB - Porque estas peças da Acioli chega às vezes ser a metade do preço das revendedoras? Tem alguma explicação? Porque você vai lá na Acioli, a gente vê que tem peças genuínas, eles são representantes da GM, está lá na placa, na propaganda comercial e a gente pegando o preço da Acioli e da revendedora dá uma diferença muito grande, dá mais de 50%. Ou 100% quase.

O SR. LEONARDO PERES DA ROCHA E SILVA – Na Acioli pelo que eu sei não há instalação da peça e não há serviços agregados, certo? O consumidor compra a peça e vai levar a uma oficina independente para fazer a instalação. O serviço da concessionária pretende-se completo. Ou seja, o consumidor que chega a uma concessionária ele tem uma série de outros itens ali de atendimento. Então há na composição do preço da concessionária que vende aquela peça que também é uma peça que tem a marca e é uma peça considerada genuína da GM, nós temos mão de obra, prazo de garantia, temos volume. A questão do volume me parece bastante relevante.

A Acioli pode ter interesse em comprar um volume específico muito grande de um fabricante que passou por todo este processo de certificação da GM e conseguiu a marca GM e vende na Acioli e este volume obviamente gera um custo menor e gera um preço melhor para o consumidor.

O importante é que a GM e a sua rede de concessionárias permite que o consumidor faça esta análise de custo e benefício de ter o produto instalado diretamente na concessionária com a garantia do serviço que é feito pela própria concessionária e a garantia daquela peça então, a integração daquela peça no veículo vai ser feita pela concessionária e é esse o esforço que a GM faz constantemente, vai ter uma durabilidade maior. Então, o preço específico precisa ser comparado com esses outros elementos. A mão de obra, a questão do prazo de garantia e a questão do volume.

Então a Acioli pode ser que não tenha outras peças que o consumidor precise, ela pode se dedicar a venda de peças que vendem mais, que são mais demandadas pelos consumidores, aí nesse mix de produtos da própria revendedora e do volume que ela consegue negociar, os preços podem chegar a ser substancialmente menores do que aquele mix de produto, daquele produto específico na concessionária.

Então a composição de custos da concessionária é diferente desse revendedor porque os preços para o consumidor final são diferentes.

O SR. JOOJI HATO – PMDB - A minha pergunta foi em relação à peça. Porque em uma nota fiscal para os nossos carros oficiais são da GM e quando a gente manda na concessionária ela vem especificada, a peça custa tanto, tanto de mão de obra e outras coisas mais. Quando eu vou à Acioli, por exemplo, eu vou comprar uma bateria lá está 200 e pouco. Chego na concessionária é o dobro, mais que o dobro. A mesma bateria AC Delco blindada, que é da GM, que utiliza nos carros da GM. Aí o que acontece, eu pego esta bateria, fiz isso. Peguei esta bateria, levei em um mecânico de autoelétrico, dei a bateria para ele teoricamente, a troco da mão de obra. O custo foi, a economia que nós demos para o Estado foi muito grande. Os consumidores também fazem.

Então, comparando o preço da concessionária, da peça não estou dizendo mão de obra porque na especificação da nota vem a peça é tanto e a mão de obra tanto. E agente tem um preçozinho muito grande. Não é 10, 20, 30, 60 %, chega a ser mais de 100%. Não há um

tabelamento, a GM, a fábrica não tabela, por exemplo, as peças genuínas na concessionária custam tanto?

O SR. LEONARDO PERES DA ROCHA E SILVA – Não. Não há um tabelamento.

O SR. JOOJI HATO – PMDB - Cada um cobra o que quer?

O SR. LEONARDO PERES DA ROCHA E SILVA – Porque justamente temos a discussão da formação do preço por parte da concessionária, dentro de tudo o que ela oferece no ambiente dela concessionária.

Possivelmente o consumidor que chega a uma concessionária o tratamento que ele vai ter com os funcionários é outra. A mão de obra agregada não só na instalação, mas no próprio serviço no ambiente em que ele compra a sua peça. O balcão da Acioli é diferente do balcão da concessionária e isso tudo compõe o custo da peça que é vendida. O importante me parece, é que o consumidor tem essa percepção que V. Exa. tem, e nos parece que é isso o que acontece.

Quer dizer, a GM faz o seu esforço de demonstrar que o seu melhor produto está na concessionária na medida em que ele vai ter lá a experiência possível de montagem do seu carro, de espera enquanto o produto está sendo instalado, de garantia, com aquele volume específico que a concessionária conseguiu negociar. E por outro lado, se precisar ou se preferir conseguir um produto mais barato por conta de uma condição de negociação por um volume muito maior. V. Exa. fala a respeito de bateria. Bateria é um produto que possivelmente é bastante demandado na Acioli, então ela conseguiu fazer negociações específicas de volume muito grande e conseguiu ter um preço menor porque as características do seu estabelecimento, da composição de custo do seu pessoal que faz a venda daquela bateria para o consumidor é diferente da concessionária.

Então nós entendemos que da parte da GM não é interessante que haja qualquer definição de como deve agir o concessionário. O que a GM faz é investir na qualidade e fazer com que o consumidor tenha a melhor experiência possível. O consumidor podendo ter a informação como nós entendemos que tem, e qual é o produto que ele gostaria de comprar e qual é a relação de custo benefício em relação à distância da concessionária de sua residência ou do serviço que vai receber na concessionária ou no balcão da concessionária, ele vai poder optar e vai conseguir no caso específico um melhor preço, não necessariamente com outros benefícios que a concessionária pretende fornecer para o consumidor.

O SR. PRESIDENTE OSVALDO VERGINIO – PSD – Antes da gente prosseguir aqui, eu gostaria que o Dr. Waldemar se identificasse porque ficou no bom dia, se identificasse para a gente poder registrar na nossa ata, por gentileza.

O SR. WALDEMAR MISTRO – Primeiramente bom dia a todos.

O SR. PRESIDENTE OSVALDO VERGINIO – PSD – Microfone.

O SR. WALDEMAR MISTRO – Bom dia todos pessoal. Primeiramente obrigado pela oportunidade de participar desta CPI e podem contar com a gente no que for necessário.

O SR. PRESIDENTE OSVALDO VERGINIO – PSD – Gostaria que V. Exa. falasse em que sentido V. Exa. está representando a GM, por gentileza.

O SR. WALDEMAR MISTRO – Eu estou representando a GM na área de pós-vendas. Na verdade hoje eu sou o Gerente de Desenvolvimento de Produto na área de peças, na área de pós-vendas da GM. E estou aqui colaborando com vocês na CPI.

O SR. PRESIDENTE OSVALDO VERGINIO – PSD – Muito obrigado Dr. Waldemar. Pelo que eu entendi, eu estava sentado ali na hora que o Capez estava fazendo perguntas, que a GM não é muito contrária aos fabricantes independentes, é o que deu para entender, não é? Eu acho que ficou para a escolha dos que vão à compra das peças, se eu quero a peça genuína ou se quero a peça de fabricantes independentes, é isso? Acho que foi o meu entendimento.

Eu quero fazer uma pergunta para o Dr. Waldemar mesmo, a GM tem alguma empresa independente que fabrica para ela as peças ou é realmente a GM quem fabrica essas peças, se existe uma empresa que contratada pela GM para a fabricação dessas peças?

O SR. LEONARDO PERES DA ROCHA E SILVA – Deputado Osvaldo, a GM não consegue verticalizar a produção, ela não consegue produzir tudo. Você tem, por exemplo, pneu, óleo lubrificante, alguns produtos químicos que não é de praxe da GM comercializar. Porém, 100% dos itens que são aplicados nos veículos eles são aprovados pela engenharia GM. Então não existe um produto hoje que é aplicado na linha que não seja aprovado pela GM.

O SR. PRESIDENTE OSVALDO VERGINIO – PSD – Aprovado pela GM, mas que fabricado por empresas independentes, não é isso?

O SR. WALDEMAR MISTRO – Fabricados por empresas independentes.

O SR. PRESIDENTE OSVALDO VERGINIO – PSD – Muito bem. Deputado Ramalho. V. Exa. tem palavra.

O SR. RAMALHO DA CONSTRUÇÃO – PSDB – Eu gostaria de perguntar ao Doutor. Primeiro agradecer a colaboração do Dr. Leonardo e Dr. Waldemar que com certeza vai contribuir muito para o nosso relatório da CPI.

Dr. Leonardo existe uma ação civil pública promovida contra todas as empresas, inclusive a GM que parece que não está envolvida nessa coisa toda, as montadoras, digamos. O senhor tem conhecimento desta ação?

O SR. LEONARDO PERES DA ROCHA E SILVA – Tenho sim, Excelência. Foi ajuizada uma ação civil pública na verdade tratando de suposto abuso de preços de peças de reposição. Isso aconteceu em 2005 e essa ação houve a contestação por parte das quatro montadoras, GM, Fiat, Ford e Volkswagen, preliminares foram arguidas pelas empresas em suas defesas nessa ação civil pública.

Houve uma decisão do Juiz em relação às preliminares arguidas, houve recurso contra essa decisão do Juiz de primeira instância nos autos dessa ação civil pública, eu tenho o número aqui se V. Exa. quiser eu posso lhe passar.

Esse recurso, esse agravo de instrumento foi interposto pelas empresas, o Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo entendeu que estavam corretas as empresas ao arguirm em legitimidade ativa do Ministério Público Estadual que foi quem moveu a ação civil pública e então entendeu que a ação deveria ser extinta sem julgamento do mérito por falta de legitimidade ativa por parte do Ministério Público Estadual.

Esse agravo de instrumento então, este recurso interposto pelas quatro montadoras como houve a decisão favorável aos argumentos apresentados por parte das empresas houve o trânsito em julgado, ou seja, o Ministério Público não recorreu dessa decisão. E não tendo recorrido desta decisão, os autos foram arquivados em 2007, essa ação civil pública foi arquivada por força justamente da falta de recurso nos autos do agravo de instrumento interposto pelas montadoras nos autos desta ação civil pública.

Então existiu sim, esta ação civil pública, houve uma discussão inicial a respeito da existência ou não de violação ao Código de Defesa do Consumidor, as empresas apresentaram a sua defesa, houve este recurso em relação à preliminar de legitimidade ativa, ou seja, a capacidade do Ministério público de propor aquela ação. O Tribunal entendeu que ele não tinha a legitimidade ativa naquele caso específico e, portanto, extinguiu-se o feito sem julgamento do mérito e é essa a situação de hoje. O processo foi arquivado por falta de legitimidade ativa do Ministério Público.

O SR. RAMALHO DA CONSTRUÇÃO – PSDB – Dr. Leonardo, muito embora o senhor acabou de esclarecer que a ação civil pública foi arquivada, mas a ação também levantou que o kit do Corsa custa entre seis, sete vezes mais. O que o senhor tem a dizer sobre isso? Desculpa, o kit do Corsa, por exemplo, o Kit Corsa, em relação ao carro zero. Quer dizer, a ação civil pública levantou que custa de seis a sete vezes mais. O que o senhor tem a dizer sobre isso?

O SR. LEONARDO PERES DA ROCHA E SILVA – Na verdade a comparação que é feita de preços de peças na concessionária para que, e essa foi uma alegação levantada na ação civil pública de que alguém fizesse uma montagem de veículo com base nas peças de reposição o veículo custaria sete, oito vezes me parece uma comparação impossível de ser feita.

Há toda uma estrutura de custo relativo à disponibilização da peça no Mercado de Distribuição que é diferente que se tem na fabricação de um veículo novo. O veículo novo tem uma carga tributária diferente da peça de reposição na concessionária, há toda uma discussão sobre volume, quer dizer, ganhos de escala, escopo, na fabricação do veículo novo que não se tem na venda de peça de reposição nas concessionárias ou nos revendedores independentes.

Então, a questão de montagem de um veículo com base nas peças individualmente compradas nos parece que ela não coloca o assunto na sua devida dimensão. Quer dizer, essa comparação nos parece impossível e foi isso o que as empresas e notoriamente a GM na defesa que apresentou na ação civil pública conseguiu demonstrar com pareceres econômicos. A comparação é de fato impossível, há toda uma estrutura de custo e de volume, de ciência, escala e de tributação que não permite esta comparação da forma como foi proposta pelo Promotor.

O SR. RAMALHO DA CONSTRUÇÃO – PSDB – Dr. Leonardo, o senhor comentou várias vezes do desenho industrial que dura com certeza 25 anos. Agora, tem modelo de carro que com cinco anos já sai do Mercado. Como é que fica para consertar estes carros e por quando o desenho industrial, o registro garante 25 anos, mas, eu conheço vários carros que depois de cinco anos eles saiu de linha e não está mais no Mercado. Como é que fica?

Quer dizer, esse período aí de fabricação para o cara repor peça, não encontra e isso é uma coisa natural, acontece sempre. Quer dizer, você vai lá na concessionária e não tem mais e se é proibido fabricar como é que o cara fica com o carro? Ele vai jogar fora, vai ter que desmanchar?

O SR. LEONARDO PERES DA ROCHA E SILVA – Desse ponto específico vale a pena falar da situação da GM. A GM faz um investimento muito grande para que as peças de reposição do veículo que fabrica seja mantido no Mercado por um tempo bastante longo e isso obviamente tem o custo elevado para a GM, mas que ela incorre neste custo porque acha importante estar ligado ao objetivo da GM que é o de preservar a sua marca de permitir que o consumidor tenha a melhor experiência possível com o seu veículo.

Hoje a GM investe bastante em estoque, há um a preparação de manutenção das peças dos veículos que no futuro saiam de linha, para que o consumidor consiga achar as suas marcas. Então, independente do fato da GM não fazer hoje o registro de desenho industrial que ela faz é investir sim, para que os fabricantes que atuam com ela no desenvolvimento das peças mantenham estas peças no Mercado e a GM tenha capacidade de investir na certificação, no processo de qualidade e no longo prazo, o consumidor consiga encontrar no Mercado seja na concessionária, seja nos distribuidores, as peças que tem a sua marca, que tem o seu processo de qualidade e de certificação ela garante isso.

O SR. RAMALHO DA CONSTRUÇÃO – PSDB – Dr. Leonardo, o senhor está aqui muito mais na condição de técnico, tem dado aqui vários esclarecimentos que são fundamentais para esta CPI e nessa coisa toda nós sabemos que o CADE está lá investigando ainda para ter o seu relatório final (ininteligível).

Se o senhor fosse contratado pelo CADE para dar um parecer sobre isso questão fazendo aí, levantando para depois (ininteligível) o julgamento, qual seria o seu parecer?

O SR. LEONARDO PERES DA ROCHA E SILVA – É uma pergunta difícil. Eu acho que não existe no processo ainda todos os elementos para este julgamento. As empresas já foram obviamente notificadas, apresentaram suas defesas depois de instaurado o processo administrativo por determinação do CADE e há a necessidade de análise de uma série de aspectos econômicos.

Então, infelizmente, eu não me sinto hoje suficientemente informado de todos os estudos técnicos econômicos principalmente, que precisam ser feitos para que o CADE conclua a sua investigação, no caso a Superintendência Geral do CADE e possa remeter o processo para julgamento do Tribunal Administrativo. Então, é ainda um processo longo e eu infelizmente não vou ter uma resposta de bate pronto para oferecer a Vossa Excelência.

O SR. RAMALHO DA CONSTRUÇÃO – PSDB – Senhor Presidente eu estou contemplado e só agradecendo ao Dr. Leonardo e Waldemar, eles contribuíram e muito aqui para que nós possamos avançar nesta CPI.

O SR. PRESIDENTE OSVALDO VERGINIO – PSD – Obrigado Ramalho. O Dr. Waldemar falou muito pouco, não acham? Eu acho que gostaria de saber se tem mais alguma explanação para nós, gostaria que V. Sa. Pudesse colaborar conosco.

O SR. WALDEMAR MISTRO – O que eu queria só aproveitar a oportunidade de enfatizar que o que a gente visa é sempre atender ao cliente. Então todos os itens que são desenvolvidos e aplicados dentro de um veículo ele tem um único propósito, garantir o cliente satisfeito.

E para ter o cliente satisfeito não adianta ter só o veículo rodando. Eu tenho que ter o veículo e as peças de reposição. Então, endossando tudo aquilo que já foi falado pelo Dr.

Leonardo, o nosso foco principal é atender ao cliente sempre da melhor maneira possível. Era isso o que eu tinha a dizer.

O SR. PRESIDENTE OSVALDO VERGINIO – PSD – O cliente também tem que ser atendido rápido, porque às vezes a pessoa vai comprar uma peça e às vezes demora até 30 dias para esta peça chegar para reposição. Eu acho que é por isso que é importante a gente deixar o consumidor ter a escolha, portanto, eu pergunto aos nobres Deputados se tem mais alguma pergunta.

O SR. - Senhor Presidente, (ininteligível).

O SR. PRESIDENTE OSVALDO VERGINIO – PSD – Portanto eu gostaria de perguntar à nossa assessoria como está a situação da convocação das outras empresas, dos fabricantes, por gentileza. A Fiat, a Volks, eu gostaria de saber como está.

A SRA. - A Volkswagen e a Ford estão convocada para a semana que vem, dia 18, e a Fit para o dia 25.

O SR. PRESIDENTE OSVALDO VERGINIO – PSD – Então, portanto, a Volkswagen estão convocadas, por enquanto estão convocadas. A Ford, mas nós apenas estamos convocando porque se não houver a presença nós vamos tomar outras providências.

A SRA. - (Ininteligível).

O SR. PRESIDENTE OSVALDO VERGINIO – PSD – Com certeza. Se não vierem nós vamos tomar as providências devidas. Então, portanto, acho que não havendo mais nada a tratar eu encerro esta reunião e vamos marcar a próxima.

A SRA. – (Ininteligível).

O SR. PRESIDENTE OSVALDO VERGINIO – PSD – Qual dia?

A SRA. - Dia 18 às 10h30min.

O SR. PRESIDENTE OSVALDO VERGINIO – PSD – Dia 18 às 10h30min da manhã novamente neste mesmo local. Muito obrigado a vocês, obrigado à GM, seus representantes por terem vindo. Muito obrigado pela explanação.

O SR. WALDEMAR MISTRO – Nós que agradecemos. Muito obrigado.

* * *

COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO

**AUTOPEÇAS
BK CONSULTORIA E SERVIÇOS LTDA.
18/06/2013**

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Havendo número legal, declaro instalada a Comissão Parlamentar de Inquérito que investiga a cartelização do mercado de autopeças e de reposição.

Havendo concordância dos Parlamentares, fica dispensada a leitura da Ata da sessão anterior e considerada aprovada.

De início, convido o Dr. Rogério Luiz Varga, Gerente de Assuntos Jurídicos e Comerciais da Volkswagen do Brasil, para tomar assento à Mesa e proferir suas ponderações. Dr. Rogério Luiz Varga estará acompanhado do advogado da Volkswagen, doutor José Del Chiaro. À nossa direita, Dr. Rogério e, para assisti-lo, já que nesta Casa democrática a Ordem dos Advogados do Brasil sempre tem e terá assento, o doutor José Del Chiaro.

Estão presentes os Deputados – Deputado Ramalho da Construção, Deputado Jooji Hato, Deputado Alcides Amazonas, Deputada Ana Perugini.

Sendo assim, eu me dirijo ao Dr. Rogério Varga, agradecendo o comparecimento. O senhor foi convocado a comparecer a esta Comissão Parlamentar de Inquérito constituída pelo Ato n. 18/2013, com a finalidade de investigar a eventual cartelização do mercado de autopeças de reposição. E, como testemunha, com fundamento no art. 203 e 218, ambos do Código de Processo Penal, c/c o § 2º do art. 13, da Constituição do Estado, e art. 3º da Lei Estadual n. 11.124, de 10 de abril de 2002, bem como as demais normas constitucionais e infraconstitucionais aplicáveis à espécie, cumpra-nos adverti-lo que deve dizer a verdade, não podendo fazer afirmações falsas, calar ou negar a verdade a respeito dos fatos de seu conhecimento, por incorrer no crime previsto no art. 4º, inciso II, da Lei Federal 1.579, de 18 de março de 1952. O senhor, então, assume o compromisso repetindo as palavras constantes do texto legal.

O SR. ROGÉRIO LUIZ VARGA – Sob minha palavra de honra, prometo dizer a verdade do que souber e me for perguntado, relacionado com a investigação a cargo desta Comissão Parlamentar de Inquérito.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Há sobre a Mesa requerimento do Deputado Ramalho da Construção, ilustre Relator desta CPI, em que ele solicita, nos termos do art. 34, letra *a*, do Regimento Interno, a prorrogação das atividades desta CPI por mais 60 dias, eis que a Comissão possui muitos documentos e, para emitir o Relatório Final, precisa de um tempo maior. Para que seja possível relatório sereno, atencioso e que leve em conta todos os detalhes, solicita 60 dias para a mais de prorrogação para organização da documentação e apresentação do relatório.

Está em discussão requerimento de prorrogação dos trabalhos pelo prazo de 60 dias. (Pausa.) Está em votação. Deputados que estiverem de acordo permaneçam como se encontram. (Pausa.) Aprovado o requerimento de prorrogação da CPI por mais 60 dias.

Dr. Rogério Luiz Varga, esta CPI investiga, fundamentalmente, se existe ou não abuso no exercício do direito de propriedade intelectual ao proibir a indústria de autopeças de fabricar peças de reposição de veículo, que é o chamado segundo mercado. Esse abuso no direito de propriedade intelectual consistiria em as indústrias montadoras, no caso a Volkswagen, produzir o veículo e impedir que haja concorrência no fornecimento de peças de reposição, trazendo como consequência a falta de opção ao consumidor, a ausência de peças no mercado e o inchaço artificial dos preços.

Portanto, nós vamos dar, inicialmente, 10 minutos a V. Sa. para fazer a vossa exposição e, em seguida, os Deputados farão as suas perguntas.

Tem a palavra Dr. Rogério Luiz Varga, representante, Gerente de Assuntos Jurídicos e Comerciais da Volkswagen do Brasil.

O SR. ROGÉRIO LUIZ VARGA – Obrigado, Presidente Capez.

Bom-dia, excelentíssima Deputada Ana Perugini.

Bom-dia, excelentíssimos Deputados.

Senhoras e senhores aqui presentes.

Primeiro, em nome da Volkswagen do Brasil, eu agradeço a oportunidade de colaborar e trazer esclarecimentos e informações para esta Comissão Parlamentar de Inquérito. Permitam-me fazer uma breve introdução pessoal.

Na condição de Gerente Jurídico da Volkswagen do Brasil, estou na empresa há 10 anos, tenho acompanhado, de forma muito próxima, as discussões que são o objeto de análise desta Comissão. E, nesse sentido, eu estarei à inteira disposição de V. Exas. para quaisquer esclarecimentos.

Acreditamos no Brasil e no Estado de São Paulo, onde se localizam três das nossas fábricas. Por isso, reafirmamos o nosso compromisso de continuar investindo para levar ao consumidor as melhores soluções em produtos, serviços e tecnologia.

Diante do que já vem sendo discutido nesta CPI, entendemos que é importante trazer algumas informações iniciais e fundamentais para o debate. São cinco os nossos principais pontos:

1. O mercado de automóveis é altamente competitivo, com cerca de 70 marcas que disputam a preferência do consumidor brasileiro.
2. Os direitos da Volkswagen são pautados na Constituição e em lei federal.
3. O registro de desenho industrial não impede os fabricantes independentes de atuarem no mercado.
4. Não há nenhuma relação entre a proteção do desenho industrial e a discussão sobre falta de peças.
5. A proteção do desenho industrial não está vinculada ao preço das autopeças.

Iniciarei com um breve comentário sobre o escopo desta CPI.

Deputado Capez, na Ata do dia 19 de março consta que a CPI teria – abre aspas – a finalidade de investigar a eventual cartelização do mercado de autopeças de reposição – fecha aspas.

Pois bem. O termo cartelização pode confundir o cidadão. Como bem sabem V. Exas., o cartel diz respeito ao acordo entre empresas concorrentes. Os fatos investigados por esta CPI claramente não dizem respeito ao ilícito de cartel previsto na Lei 12.529, de 2011, e definido também como crime na Lei 8.137, de 1990. O que se discute é a proteção do desenho industrial, também chamado simplesmente de D.I. ou *design* das peças. Pois bem. É preciso enfatizar que a proteção do *design* é pautada na Constituição brasileira e em lei federal.

A Lei da Propriedade Industrial, Lei n. 9.279, de 1996, confere uma exclusividade temporária – apenas temporária, àquele que desenvolve um *design* novo e original, estabelecendo, inclusive, como ilícito civil e criminal qualquer ato que implique a utilização ou reprodução não autorizada do desenho industrial. Portanto, defender o desenho industrial é defender uma opção feita, democraticamente, pelo nosso constituinte, pelo nosso legislador, levando em conta a importância da propriedade intelectual para o desenvolvimento do país.

E proteger o desenho industrial não significa, de modo algum, eliminar os fabricantes, ditos independentes, do mercado. Desenho industrial não é uma proteção contra peças de reposição não originais. Isso que precisa ficar bem claro. A originalidade e a adequação são exigências que decorrem do próprio Código de Defesa do Consumidor, que exige autorização dele, consumidor, no caso de emprego de peças não originais na reparação de um produto.

Segundo a Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT, peça de reposição original é toda aquela que apresente a mesma tecnologia e especificações técnicas da peça que integra o veículo em sua linha de montagem. Não cabe à montadora fiscalizar se os fabricantes e revendedores independentes estão cumprindo ou não a legislação. O que a Volkswagen assegura é a originalidade e adequação das suas peças, sejam elas protegidas por desenho industrial ou não. Apenas uma ínfima parcela das peças é protegida com o registro de desenho industrial. Portanto, os fabricantes e revendedores independentes certamente não serão eliminados pela proteção do desenho industrial.

Não há nenhuma evidência de que eventual falta de peças de reposição esteja relacionada à proteção do desenho industrial. Pelo contrário. Apenas cerca de 200 peças são protegidas pelo desenho industrial, no caso da Volkswagen, para um universo de mais de 152 mil peças, contemplando 38 diferentes modelos de veículos. Eventual desabastecimento do mercado de reposição não pode, portanto, cair na conta da proteção do desenho industrial. Peças com *design* registrado raramente figuram nas listas das peças que levam mais tempo a serem entregues, muitas das quais são inclusive produzidas pela própria montadora.

Nesse sentido é que a Volkswagen, antecipando seu crescimento expressivo do mercado automotivo brasileiro, no ano de 2003, construiu o maior centro de distribuição de peças e acessórios da América Latina, aqui no Município de Vinhedo, no Estado de São Paulo. A empresa tem estimulado, incessantemente, a chegada de novos fornecedores ao Brasil, gerando mais empregos e impostos. De forma pioneira, disponibiliza aos seus fornecedores crédito mais barato que pode ser empregado na expansão da sua capacidade produtiva.

Por fim, quero apenas ressaltar que inexistente relação entre preço das autopeças e a proteção do desenho industrial. Os preços das peças comercializadas pela montadora variam muito e não são, necessariamente, mais altos. Deve-se destacar que o *design* das peças Volkswagen, desde os primeiros esboços até a sua produção efetiva, é realizado no Brasil, majoritariamente no Brasil, com vistas a atender às demandas, às particularidades da demanda brasileira. O desenvolvimento de uma peça considera o seu impacto sobre o resultado final do veículo, considera tanto a sua harmonia visual com o conjunto do carro, quanto a sua harmonia aerodinâmica e garantia da segurança de um veículo.

O preço cobrado pela montadora compreende todos os investimentos e riscos enfrentados. É preciso investir para que as peças estejam disponíveis em todo o país e, muitas vezes, há uma diferença significativa de qualidade que se reflete sobre custos. As peças comercializadas pela Volkswagen observam padrões produtivos rigorosos exigindo matérias-primas e processo produtivo de altíssima qualidade e tecnologia, muitas vezes estado da arte em âmbito mundial.

Não podemos esquecer que os automóveis podem afetar diretamente a vida das pessoas. A qualidade das peças é imprescindível para que o automóvel seja seguro e preserve a vida dos indivíduos. É a preocupação com os consumidores que nos reúne, afinal, nesta manhã.

A partir de agora estou à inteira disposição de V. Exas., para quaisquer esclarecimentos adicionais.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Sr. Rogério, eu queria que o senhor conceituasse peça original, peça similar e peça genuína.

O SR. ROGÉRIO LUIZ VARGA – Segundo o Código de Defesa do Consumidor, a peça original é aquela que atende às especificações do fabricante. Tanto o consumidor tem a opção de escolher, de ir ao mercado de reposição, seja nas redes de concessionárias das montadoras, seja no mercado dito independente e reparar o seu veículo com uma peça que tenha a mesma especificação. O importante, neste caso, é que fique claro para o consumidor que se trate de uma peça que atenda a todas as especificações.

A peça genuína é tratada como sinônimo de peça original.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – E a similar seria parecida com esta original e genuína?

O SR. ROGÉRIO LUIZ VARGA – É...

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Mas que atende às especificações ou não, necessariamente?

O SR. ROGÉRIO LUIZ VARGA – Pode não atender à especificação. O fato é que a Volkswagen pode assegurar e garantir a qualidade das peças que são por ela homologadas como resultado de intensos investimentos em qualidade.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Quais as peças contra as quais a Volkswagen se insurge e que são fabricadas pela indústria independente de autopeças?

O SR. ROGÉRIO LUIZ VARGA – Primeiro é preciso dizer que a Volkswagen, se não é a maior, é uma das maiores consumidoras, no Brasil, de autopeças. Ela compra autopeças de centenas de diferentes fornecedores estabelecidos aqui no Brasil.

A Volkswagen apenas se utilizando de uma atribuição legal criada democraticamente no Brasil e debatida no nosso parlamento, protege o *design* de pouquíssimas peças de um veículo. Para que V. Exas. tenham a exata dimensão do que eu estou dizendo, um veículo tem pelo menos quatro mil diferentes peças. A Volkswagen só protege, em média, 10 peças de um veículo.

Por que ela, então, elege essas 10 peças, deve ser a próxima pergunta? Por uma razão muito simples. Porque essas peças demonstram a identidade visual do veículo, é como o nosso veículo é reconhecido mundo afora. É o que chamamos de DNA da nossa marca.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Dessas 10 peças que são protegidas, as demais não são protegidas, mas, 10 peças são protegidas e, portanto, supostamente, essas 10 peças não podem ser vendidas pela indústria independente. Essas peças que não podem ser vendidas ao consumidor pela indústria independente são adquiridas, pela Volkswagen, para revenda a este mesmo mercado?

O SR. ROGÉRIO LUIZ VARGA – Sim, Deputado, são peças que geralmente são fabricadas, as peças estampadas, que são as peças feitas, fabricadas de aço, por meio de grandes prensas, são fabricadas pela própria Volkswagen ou sob a gestão direta da Volkswagen e são fornecidas ao mercado consumidor brasileiro por meio de mais de 600 pontos de atendimento espalhados pelo Brasil. Então, é importante até destacar a capilaridade e o atendimento em todo território nacional, proporcionado pela Volkswagen.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Não sei se eu entendi direito. A minha pergunta é a seguinte. Se a Volkswagen compra essas peças das indústrias independentes e as revende ao consumidor, por que ela não permite que essa indústria independente que vende para a Volkswagen faça diretamente a venda dessas mesmas peças? Ou seja, por que ela tem de ficar como intermediária desta revenda destas peças?

O SR. ROGÉRIO LUIZ VARGA – Uma parte da questão se refere às peças fabricadas pela própria Volkswagen que, como eu me referi anteriormente, identificam o veículo Volkswagen. Embora a proteção do desenho industrial seja apenas um aspecto visual perceptível pelo consumidor, ele embute anos de desenvolvimento de um veículo. Um veículo, normalmente, leva de três anos, pelo menos três anos, no caso da Volkswagen, para ser posto nas ruas. Um longo processo de desenvolvimento envolvendo *designers* e engenheiros altamente especializados é aplicado. E essas poucas peças de um imenso universo de peças são protegidas como forma de identificar os nossos veículos e garantir a continuidade do nosso investimento em melhores produtos e serviços.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Em razão de todos esses investimentos, a razão é econômica para que não seja permitida a venda direta, para que a Volkswagen possa repor custos de produção? É essa a razão que ela mantém a propriedade sobre esse segundo mercado?

O SR. ROGÉRIO LUIZ VARGA – Essa é uma das razões, Deputado, a econômica e, principalmente, legal, ela só exerce um direito previsto em lei que, vale ressaltar, não é algo que se limite ao mercado de autopeças. Uma maçaneta de porta, uma lâmina de barbear, por exemplo, também são protegidos pelo desenho industrial, uma cadeira, uma esquadria. Isso vale para todo mercado.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Certo. Mas o mercado da indústria automobilística principal consiste na venda do automóvel ou na venda de peças? Qual é o mercado principal, aquele que ela realmente explora?

O SR. ROGÉRIO LUIZ VARGA – Sem dúvida, em termos quantitativos é o mercado de veículos.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – O parachoque é uma peça que pode ser produzida pela indústria independente de autopeças? Parachoque é permitido ou não?

O SR. ROGÉRIO LUIZ VARGA – Em alguns casos, sim, em alguns casos, não.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Quais são os casos em que a Volkswagen permite a fabricação e venda de parachoque ao consumidor?

O SR. ROGÉRIO LUIZ VARGA – De novo, não a Volkswagen, mas a própria lei proíbe que se copie uma forma que já foi desenvolvida e registrada como novo produto. Se essa peça não tiver sido previamente protegida pela montadora ou se os fabricantes independentes resolverem investir e criar um produto parecido, esse produto parecido pode ser vendido livremente.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Pediria a V. Sa. que fosse objetivo nas respostas, não que não esteja sendo, é apenas uma solicitação.

Então, a produção de um parachoque similar não é permitida pela Volkswagen. Ou seja, a Volkswagen vai se opor a essa venda de um parachoque similar. É isso que eu estou perguntando.

O SR. ROGÉRIO LUIZ VARGA – Se o parachoque for uma cópia idêntica, sim, a Volkswagen se oporá. Caso contrário, os fabricantes...

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Com relação a faróis?

O SR. ROGÉRIO LUIZ VARGA – A mesma lógica se aplica.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Espelhos retrovisores?

O SR. ROGÉRIO LUIZ VARGA – A mesma lógica.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Já que são 10, quais as outras sete peças que não podem ser vendidas ou produzidas por indústria independente, que são similares às produzidas pela Volkswagen?

O SR. ROGÉRIO LUIZ VARGA – Só reforçando que não podem produzidas, desde que idênticas, porque podem ser produzidas livremente, caso não se tratem de cópias. Por exemplo, rodas, calotas e pequenos diferenciais de acabamento que, ressaltando, identificam o DNA da nossa marca, a identidade do nosso veículo.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Pelo menos, da minha parte, a preocupação não é com aquele proprietário que quer fazer uma decoração específica, modificar o seu carro, fazer um carro diferente dos demais. É aquele que quer, simplesmente, repor uma peça que foi inutilizada, destruída ou deteriorada. Então, essas peças similares que eu estou, pelo menos dentro da minha perspectiva, fazendo as questões.

O senhor tem conhecimento da falta de peças no mercado, em razão desta propriedade intelectual à qual a Volkswagen se apegue, vamos dizer assim. Tem noção se faltam peças, se o consumidor tem diminuídas as suas opções, em razão disto?

O SR. ROGÉRIO LUIZ VARGA – Considerando os últimos 15 anos, a Volkswagen tem uma frota de circulante de, aproximadamente, seis milhões e seiscentos mil veículos; produz, anualmente, 850 mil veículos. Pontualmente, a Volkswagen, por meio dos seus canais de atendimento, recebe reclamações de clientes.

É preciso pontuar que essas reclamações de peças que são mais demandadas não se referem às peças protegidas por *design*. Muito pelo contrário. Ao contrário de algumas informações que chegaram para esta Comissão, as peças mais comercializadas, no Brasil, não são as peças protegidas. São as peças de desgaste natural do veículo – o filtro de óleo, a vela, o pneu, nenhuma dessas peças é protegida pela Volkswagen, nem poderia, já que elas são desenvolvidas

pelos fornecedores que, legitimamente, investem para oferecer o melhor para a indústria automotiva. A própria Volkswagen, caso decidisse produzir uma dessas peças, estaria sujeita à lei de propriedade industrial vigente no Brasil.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Houve algum tipo de discussão, de conversa, de tentativa de tratativa ou acordo entre a Volkswagen e as indústrias independentes de peças similares?

O SR. ROGÉRIO LUIZ VARGA – Nunca houve... Ah! Desculpe. Entre as indústrias independentes, a Volkswagen tem... Eu tinha pensado outra coisa.

Sim. A Volkswagen, quando procurada por algumas empresas independentes, firmou acordos de licenciamento, que permite que esses fabricantes independentes exerçam livremente o seu direito de fabricar algumas peças de reposição para determinados modelos.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Eu vou deixar que outros Deputados também façam as perguntas. Eu só pediria para acompanharem um vídeo, que parece que está no ponto, para que nós pudéssemos acompanhar uma reportagem da TV Rede Bandeirantes de Televisão e pudesse também ajudar a ilustrar as perguntas.

* * *

É feita a apresentação de vídeo.

* * *

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Anuncio a presença do ilustre Deputado Osvaldo Vergínio, Vice-Presidente desta CPI.

Indago: o consumidor não deve ter o direito de escolher entre comprar uma peça original na concessionária e pagar o preço correspondente a isso e optar por uma peça similar a um preço mais acessível? Não deve ser deixada essa escolha ao consumidor, principalmente quando está claro que não há condições do pleno abastecimento do mercado?

O SR. ROGÉRIO LUIZ VARGA – Na quase totalidade dos casos o consumidor tem esse direito. Três mil, novecentos e noventa peças de quatro mil são comercializadas livremente e mesmo nas peças, nas poucas peças protegidas há possibilidade de o fabricante independente inovar em *design* e oferecer essa opção ao consumidor.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – O senhor chegou a ver na imagem da reportagem quais eram as peças que estavam faltando? Capô, porta, lanterna. Essa impressão que eu tive. Foi a visão de V. Sa. também?

O SR. ROGÉRIO LUIZ VARGA – Deputado, a reportagem mostra uma oficina com carros desmontados. Na única menção concreta à falta de peças, a reportagem menciona vidro e uma peça da porta, o que confirma exatamente o que eu estou dizendo, são peças que não têm proteção do *design*.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Na avaliação de V. Sa. não existe desabastecimento do mercado com relação às peças, pelo menos aquelas 10 peças protegidas no entender da Volkswagen?

O SR. ROGÉRIO LUIZ VARGA – Não. Essas peças não figuram na lista das 15 peças mais demandadas pelos clientes da Volkswagen.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Não. Das peças que faltam, eu indago; não das mais demandadas. Eu pergunto se tem conhecimento da falta destas 10 peças sobre as quais a Volkswagen invoca direito e propriedade intelectual, se tem conhecimento de que elas faltam no mercado, se o mercado está desabastecido do fornecimento delas.

O SR. ROGÉRIO LUIZ VARGA – De maneira nenhuma. O mercado não está desabastecido. A Volkswagen fornece pontualmente e tem uma política de oferecer essas peças por, pelo menos, 10 anos, para todos os seus veículos produzidos. Nós temos no *Parts & Accessories Center*, o Centro de Peças e Acessórios, no Município de Vinhedo, um portfólio de mais de 90 mil peças diferentes para oferecer ao nosso consumidor.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – O preço que essas peças, que segundo V. Sa. não faltam, é um preço normal de mercado também?

O SR. ROGÉRIO LUIZ VARGA – Sim, é um preço que considera componentes de custo diferentes entre alguns fabricantes independentes que colocam isso diretamente no mercado e a montadora que tem o custo do desenvolvimento. O custo da cópia é sabidamente muito menor.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Muito bem. Então, Deputados, segundo aqui a Volkswagen invoca proteção intelectual sobre 10 itens, envolvendo, por exemplo, para-choque, capô e farol. Por invocar propriedade intelectual impede que as indústrias independentes produzam e, em razão disso, no entender do depoente, não há desabastecimento nem aumento artificial do preço. Ou seja, o consumidor encontra essas peças e encontra com preços compatíveis.

Deputado Jooji Hato inscrito para suas perguntas.

O SR. JOOJI HATO – PMDB – Dr. Luiz, eu gostaria de recordar uma coisa que o senhor disse. Que nós temos de 38 modelos 102 mil peças.

O SR. ROGÉRIO LUIZ VARGA – 152 mil peças. É a multiplicação de quatro mil peças de cada veículo pelo número de veículos com peças protegidas pela Volkswagen.

O SR. JOOJI HATO – PMDB – Teria mais ou menos em torno de 300 peças no total?

O SR. ROGÉRIO LUIZ VARGA – Um pouco menos de 300 peças. Mais de 200 e menos de 300.

O SR. JOOJI HATO – PMDB – O senhor disse que, em média, o modelo teria umas 10 peças?

O SR. ROGÉRIO LUIZ VARGA – Menos de 10 peças, na média. Por essa conta exata 7,7 peças por veículo.

O SR. JOOJI HATO – PMDB – Quando o senhor fala assim a peça original e a genuína são semelhantes? É quase o mesmo termo? É uma peça só?

O SR. ROGÉRIO LUIZ VARGA – Essa expressão é utilizada como sinônimo.

O SR. JOOJI HATO – PMDB – E a peça similar tem a anuência do fabricante, no caso da Volkswagen?

O SR. ROGÉRIO LUIZ VARGA – Sim. A Volkswagen apenas só pode atuar e defender os seus direitos quando ela tem o registro de desenho industrial ou de patente ou de cópia de marca de alguma peça.

O SR. JOOJI HATO – PMDB – Existe outro tipo de peça? Nós temos original, a genuína, que é uma peça só, a similar e teria uma terceira? Terceiro tipo de peças?

O SR. ROGÉRIO LUIZ VARGA – A Volkswagen só considera para seus consumidores as peças originais. É sobre elas que ela trabalha para oferecer o melhor em qualidade.

O SR. JOOJI HATO – PMDB – O senhor sabe se tem no mercado alguma terceira peça, paralela, alguma coisa assim semelhante?

O SR. ROGÉRIO LUIZ VARGA – Sim. O mercado vende normalmente e exerce há muitos anos o comércio independente de peças.

O SR. JOOJI HATO – PMDB – Quer dizer, as similares, com a anuência da Volkswagen, entre aspas, seriam legalizadas. E as que não têm anuência seriam as paralelas? Seria um terceiro tipo de peça?

O SR. ROGÉRIO LUIZ VARGA – A Volkswagen não tem a prerrogativa legal de dar ou não anuência. O mercado acontece livremente. A Volkswagen, eu repito, só atua sobre aquelas 10 peças protegidas, ou menos, por veículo. Apenas as peças que identificam visualmente para o seu consumidor o seu veículo.

O SR. JOOJI HATO – PMDB – As peças que não são protegidas, a Volkswagen oferece às independentes as especificações para sua fabricação?

O SR. ROGÉRIO LUIZ VARGA – Sim.

O SR. JOOJI HATO – PMDB – Quantas peças no veículo são consideradas itens de segurança? E como a Volkswagen age com essas peças?

O SR. ROGÉRIO LUIZ VARGA – Não tenho formação específica para responder como um todo a sua pergunta, Deputado Jooji Hato, mas essas peças protegidas atuam diretamente na segurança do veículo.

O SR. JOOJI HATO – PMDB – Como a Volkswagen analisa qualidade, se é que o faz, das peças produzidas pelas independentes?

O SR. ROGÉRIO LUIZ VARGA – A Volkswagen não o faz.

O SR. JOOJI HATO – PMDB – Como está o processo que o Cade move contra algumas montadoras sobre a questão do desenho industrial patentado?

O SR. ROGÉRIO LUIZ VARGA – Essa é uma discussão longa iniciada no ano de 2007, por meio de uma representação formulada por alguns ditos fabricantes independentes de peça.

Houve uma investigação de mais de dois anos da então Secretaria de Defesa Econômica vinculada ao Ministério da Justiça que concluiu pela inexistência de qualquer ilegalidade na conduta das três montadoras investigadas. Esse parecer, por força de lei, é submetido ao Plenário do Cade. Antes disso ainda teve uma opinião da Procuradoria do Cade, do corpo jurídico do Cade, no sentido de que não havia nenhuma infração à ordem econômica. Esse parecer, portanto, submetido ao Plenário do Cade, pelo fato de ser uma discussão muito técnica, os autos estão instruídos com muitos pareceres de renomados especialistas do Brasil e do exterior. O Plenário do Cade achou por bem transformar aquela averiguação preliminar num processo administrativo, que é uma investigação um pouco mais completa.

Esse processo foi recém-iniciado. Essa decisão do Cade data de dezembro de 2010. Em abril de 2011, esse processo foi iniciado. No processo de notificação das montadoras transcorreram alguns meses e, em janeiro de 2012, as montadoras apresentaram suas defesas. Esse processo está em curso. Nenhuma decisão foi tomada ainda.

O SR. JOOJI HATO – PMDB – Devolvo a palavra ao Presidente.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Indago se há mais Deputados inscritos. Deputado Alcides Amazonas.

O SR. ALCIDES AMAZONAS – PCdoB – Sr. Presidente, cumprimentar aqui o Dr. Rogério e o Dr. José Del Chiaro.

Cumprimentar os demais Deputados aqui e Deputadas presentes.

Perguntar o seguinte. Além dos fabricantes independentes, vocês têm conhecimento se existe um mercado clandestino de venda de autopeças em São Paulo?

O SR. ROGÉRIO LUIZ VARGA – Apenas por reportagens de imprensa.

O SR. ALCIDES AMAZONAS – PCdoB – Você já ouviu falar da robauto, por exemplo?

O SR. ROGÉRIO LUIZ VARGA – Sim. É uma expressão muito conhecida, há muitos anos.

O SR. ALCIDES AMAZONAS – PCdoB – Uma expressão popular?

O SR. ROGÉRIO LUIZ VARGA – Sim.

O SR. ALCIDES AMAZONAS – PCdoB – Para dizer que existe um mercado clandestino, a pirataria no mercado. Como vocês veem esse mercado clandestino?

O SR. ROGÉRIO LUIZ VARGA – A Volkswagen não tem condições de fazer uma avaliação sobre esse ponto, Deputado.

O SR. ALCIDES AMAZONAS – PCdoB – Esse mercado paralelo prejudica os consumidores?

O SR. ROGÉRIO LUIZ VARGA – Imagino que sim, que prejudica a toda a sociedade, porque pode haver sonegação de impostos, produto de crime.

O SR. ALCIDES AMAZONAS – PCdoB – A Volkswagen tem tomado alguma medida para colaborar com os consumidores? Colaborar com os órgãos que têm a responsabilidade de fiscalizar esse mercado?

O SR. ROGÉRIO LUIZ VARGA – Sim. A Volkswagen fornece, sempre que solicitado, à autoridade policial uma série de informações técnicas que permitam a identificação de chassis e outras peças que são produtos de furto e roubo no Estado de São Paulo e em todo o Brasil.

O SR. ALCIDES AMAZONAS – PCdoB – Os consumidores são muito prejudicados com esse mercado paralelo?

O SR. ROGÉRIO LUIZ VARGA – Sim. Toda a sociedade.

O SR. ALCIDES AMAZONAS – PCdoB – Como foi dito aqui na reportagem, aliás, essa foi uma das reportagens de muitas que já saíram ao longo desse último período, e uma das questões que é levantada ali na reportagem é que as montadoras, no caso aqui a Volkswagen, não teria os estoques necessários para suprir o mercado. Isso é real?

O SR. ROGÉRIO LUIZ VARGA – Não. Não é real no caso da Volkswagen. São mais de 90 mil oferecidas simultaneamente pelos nossos concessionários, por um canal de mais de 600 pontos de atendimento.

Eu queria aproveitar a pergunta do nobre Deputado para fazer um esclarecimento adicional sobre as iniciativas que a Volkswagen vem tomando para fomentar o mercado de produção de autopeças.

A Volkswagen possibilita, por intermédio de uma estrutura de fundo de investimento de desconto de direitos creditórios, crédito mais barato para os seus fornecedores expandirem a capacidade produtiva no Brasil. Além disso, a Volkswagen tem estimulado a chegada de novos fabricantes ao mercado brasileiro, por meio da colocação de pedidos firmes; se estimula a que eles venham para o Brasil, aumentem a capacidade do mercado, produzam aqui, gerem emprego e arrecadação de impostos.

O SR. ALCIDES AMAZONAS – PCdoB – O senhor sabe se é possível acabar com essa discrepância no preço entre uma peça fabricada pelos fabricantes independentes e aquelas fornecidas pelas montadoras, que podem chegar aí a 150 ou 200% em algumas situações?

O SR. ROGÉRIO LUIZ VARGA – É verdade que há variações, Deputado, e nós temos levantamentos que mostram que, em alguns casos, as peças oferecidas pelas montadoras são até mais baratas, pelo menos no caso da Volkswagen. Só para citar um exemplo, uma vela de ignição em nossa última pesquisa chegou a ficar 30% mais barata.

Agora, não é a mesma base de comparação. Isso que é preciso ficar claro para os trabalhos desta Comissão Parlamentar de Inquérito. Nós estamos falando do custo do desenvolvimento *versus* e custo da cópia. Não há racionalidade econômica nesta comparação.

O SR. ALCIDES AMAZONAS – PCdoB – Muito obrigado, senhor Presidente.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Muito bem.

Antes de passar a palavra à nobre Deputada Ana Perugini, até com a permissão do nobre Deputado Alcides Amazonas, fazer uma pergunta em razão das colocações do Deputado. Se o depoente vê alguma relação entre a falta de peças disponíveis no mercado ou a falta de oferta

dessas peças a um preço acessível e o fomento do mercado clandestino e criminoso de venda de autopeças? Existe alguma relação? O consumidor acaba sendo compelido a buscar essas peças e muitas vezes se imiscuir em estabelecimentos clandestinos e irregulares?

O SR. ROGÉRIO LUIZ VARGA – Não consigo verificar essa relação, Deputado.

O SR. ROGÉRIO LUIZ VARGA – Muito obrigado.
Deputada Ana Perugini.

A SRA. ANA PERUGINI – PT – Só continuando, Presidente, a pergunta aqui, foi falado em custo do desenvolvimento das peças e o custo de uma cópia. Esse custo do desenvolvimento não se dilui no tempo? Não é prevista diluição desse custo do desenvolvimento?

O SR. ROGÉRIO LUIZ VARGA – Essa inclusive é a própria lógica da lei de propriedade industrial que estabelece ao autor desse invento, dessa inovação, uma exclusividade temporária. Então, na verdade, a lei gera um incentivo à inovação. Tendo esse incentivo, a tendência é que os fabricantes apresentem melhores, ofereçam ao mercado e a toda sociedade, melhores produtos e serviços.

A SRA. ANA PERUGINI – PT – Passado esse período, naturalmente, em decorrência da lei de proteção, o valor das peças da concessionária deveria se equiparar ao valor do mercado paralelo.

O SR. ROGÉRIO LUIZ VARGA – Sim. Em alguns casos. Porque ainda assim a comparação é diferente.

A concessionária oferece ao consumidor um valor agregado. Um custo de garantia, um custo de treinamento intensivo na formação de seus técnicos e no desenvolvimento das peças.

Também é importante dizer que, ao longo do tempo, as peças de reposição não são mais compradas pelas montadoras pelos mesmos preços de quando os carros são produzidos em linha. É preciso, muitas vezes, investir em ferramentais, caros ferramentais, em reabilitação de ferramentais e em produção em lotes.

A montadora é a única responsável perante o consumidor para manter, pelo período de 10 anos, no mínimo, um estoque disponível de peças. A montadora terá um custo de estoque que nunca terá o fabricante independente. Fabricante independente só tem atuado e é por isso que em alguns casos podem faltar peças com imediatismo, com ânimos de lucratividade imediata. A Volkswagen oferece, ao longo de muitos anos, um estoque de 90 mil diferentes tipos de peça. Isso tem um custo que não se compara ao custo de atuação pontual específica do mercado.

A SRA. ANA PERUGINI – PT – Em relação ao valor das peças da concessionária, nós não estamos falando só do preço colocado do desenvolvimento, mas também da legislação que obriga a concessionária a manter um estoque por determinado tempo?

O SR. ROGÉRIO LUIZ VARGA – Perfeito. Da legislação que obriga e da logística da capilaridade de distribuição para todo Brasil. O alcance da oferta de alguns fabricantes independentes é muito localizado e regionalizado. Ele não atende o consumidor brasileiro como um todo. Ele atende demandas específicas de determinadas regiões.

A SRA. ANA PERUGINI – PT – A Volkswagen tem estudo de mercado de reposição de autopeças?

O SR. ROGÉRIO LUIZ VARGA – A Deputada poderia me dar mais elementos?

A SRA. ANA PERUGINI – PT – A Volkswagen tem um estudo de mercado? Porque o senhor falou da regionalização, das diferenças regiões em relação à reposição de peças. A Volkswagen tem um estudo de mercado?

O SR. ROGÉRIO LUIZ VARGA – Sim. A Volkswagen ao nomear cada um dos seus concessionários faz um estudo de viabilidade econômica para cada nomeação. A Volkswagen tem, hoje, a maior capilaridade entre as montadoras do Brasil, com mais de 600 pontos de atendimento. A lógica é que todo mercado de todo território nacional seja atendido pela rede de concessionários da marca.

* * *

Assume a Presidência o Sr. Osvaldo Vergínio.

* * *

O SR. PRESIDENTE – OSVALDO VERGÍNIO – PSD – Muito bom-dia a todos. Eu cheguei um pouco atrasado, devido ao trânsito. Moro longe, em Osasco. Mas eu quero aqui cumprimentar o Dr. Rogério e também o Dr. Del Chiaro. Os Deputados têm alguma pergunta?

O SR. RAMALHO DA CONSTRUÇÃO – PSDB – Não, Presidente, eu estou contemplado com a pergunta dos nobres Deputados.

O SR. PRESIDENTE – OSVALDO VERGÍNIO – PSD – Pelo que eu entendi, Jooji Hato, eu cheguei um pouco atrasado, mas eu entendi que a Volkswagen é 100% contrária às empresas independentes. É isso?

O SR. ROGÉRIO LUIZ VARGA – Não. Não é isso. Muito pelo contrário. A Volkswagen tem tomado uma série de medidas para incentivar o mercado de autopeças no Brasil.

O SR. PRESIDENTE – OSVALDO VERGÍNIO – PSD – A Volkswagen tem alguma empresa que produz peça para ela independente, de alguma fabricação independente?

O SR. ROGÉRIO LUIZ VARGA – Centenas de fornecedores brasileiros.

O SR. PRESIDENTE – OSVALDO VERGÍNIO – PSD – Alguém mais?

O SR. JOOJI HATO – PMDB – Dr. Rogério, a gente sabe que o Gol, por exemplo, modelo da Volkswagen é um dos veículos mais roubados em nosso país, pelo menos a informação que eu sempre tive. O senhor tem ideia de quantos carros são roubados por ano ou por mês? Alguns dados assim em nosso país? Dos carros da Volkswagen.

O SR. ROGÉRIO LUIZ VARGA – Não. Não temos essa estatística. Só é importante esclarecer que o Gol é o veículo mais fabricado no Brasil, é líder de mercado, há 26 anos consecutivos e mais de cinco milhões de Gols já foram produzidos pela Volkswagen, no Brasil. Quer dizer que, em números absolutos, ele pode estar entre os mais roubados. Em números relativos, o índice de roubo é bem menor, tanto que o preço do seguro diminuiu bastante ao longo dos anos.

O SR. JOOJI HATO – PMDB – Repito. O senhor não tem o número de carros roubados, do Gol, por exemplo?

O SR. ROGÉRIO LUIZ VARGA – Não.

O SR. JOOJI HATO – PMDB – Porque dizem que o Gol é roubado porque dizem que é um cheque-visado. O cara rouba um carro e já vende na hora.

O SR. ROGÉRIO LUIZ VARGA – Demonstra a qualidade dos nossos veículos.

O SR. JOOJI HATO – PMDB – Está certo. É a preferência, talvez na preferência popular, a preferência dos consumidores.

Mas eu queria perguntar a última pergunta. Se a Volkswagen, eu não sei, por exemplo, na numeração de chassis, na numeração dos motores, por exemplo, que são peças que eles roubam e que têm um valor agregado maior.

O SR. ROGÉRIO LUIZ VARGA – Agregado. É verdade.

O SR. JOOJI HATO – PMDB – A Volkswagen pensou num sistema de ajudar os órgãos fiscalizadores, a Polícia, os consumidores, fazendo, por exemplo, a numeração dos chassis, dos motores, por exemplo, em alto-relevo? Se isso adiantaria ou não? E se ajudaria a dificultar?

O SR. ROGÉRIO LUIZ VARGA – A numeração do chassi segue um padrão mundial de identificação, mas a Volkswagen tem inovado, cada vez mais, em sistemas de segurança, em gravação do número de chassis em diferentes partes dos veículos. E está e sempre estará disposta a debater com toda sociedade as melhores formas de tratamento para esse problema. É de todo interesse da Volkswagen que o consumidor tenha seu veículo seguro e menos sujeito a roubo e menos sujeito a sofrer violência.

O SR. JOOJI HATO – PMDB – Eu repito. Eu, quando Vereador, fiz até um projeto para tentar ver se a gente conseguia diminuir o roubo dos carros e um dos projetos era exatamente isso aí. Eu fiz até monções ao Congresso, para que essa numeração do chassi, motores, principalmente, fosse em relevo e não em depressão. Eu pergunto: se for em relevo, não sei se a Volkswagen continua fazendo em depressão, é sulcada essa numeração ou já tem em relevo, o que dificulta a adulteração?

O SR. ROGÉRIO LUIZ VARGA – Eu não tenho certeza, Deputado. Eu tenho a impressão de que ela utiliza os dois modelos.

O SR. JOOJI HATO – PMDB – O senhor acha que em relevo dificultaria mais? Não tem esse estudo?

O SR. ROGÉRIO LUIZ VARGA – Não tenho capacitação técnica para avaliar, Deputado. Mas reafirmo o compromisso de contribuir com qualquer discussão que as autoridades entenderem pertinente.

O SR. JOOJI HATO – PMDB – Se o senhor puder enviar isso para nós, se a Volkswagen faz em depressão e faz em sulcado essa numeração; e se isso, em relevo, ajudaria ou dificultaria a adulteração do chassi e motores para que a população, o consumidor esteja protegido.

O SR. ROGÉRIO LUIZ VARGA – É nosso compromisso, Deputado.

O SR. JOOJI HATO – PMDB – Devolvo a palavra ao Presidente.

O SR. PRESIDENTE – OSVALDO VERGÍNIO – PSD – Portanto, se V. Exa. quiser fazer alguma finalização.

O SR. ROGÉRIO LUIZ VARGA – Apenas para reafirmar o compromisso da Volkswagen com a qualidade dos seus produtos e serviços oferecidos.

Uma prova de que não há nenhuma relação, entre, por exemplo, o preço das autopeças e o registro do desenho industrial são os resultados dos últimos quatro anos de uma avaliação independente pelo CESV. CESV – Centro de Experimentação em Segurança Veicular é um órgão independente, controlado por seguradoras e com assento em vários conselhos em âmbito estadual, federal etc. É um órgão com grande capacidade técnica. Ele avalia anualmente o custo de reparação de um veículo, considerando peças de reposição e mão-de-obra.

Nos últimos quatro anos a Volkswagen tem se destacado nesse *ranking* como uma das montadoras com menor preço de reparação dos veículos. Isso não é à toa. A preocupação dos nossos engenheiros, desde a fase de desenvolvimento de um veículo, é que esse teste reproduza a satisfação que nosso consumidor teria no pós-venda, reparando o serviço em menos horas, por isso pagando mais barato pela mão-de-obra e com preço justo pelo valor agregado que a peça original Volkswagen oferece.

Era isso. Agradeço bastante pela oportunidade e reitero o nosso compromisso de contribuir com o rico debate instalado pela Casa.

O SR. – Pela ordem, senhor Presidente.

O SR. PRESIDENTE – OSVALDO VERGÍNIO – PSD – Pela ordem, tem a palavra o nobre Deputado.

O SR. – Dr. Rogério, eu perguntaria a vossa excelência. Nós ouvimos aqui um concorrente seu, da General Motors, dias atrás, e eles afirmaram aqui que eles não têm nenhuma peça protegida, que todas podem ser fabricadas pelo mercado independente. Eu perguntaria como V. Sa. vê essa diferença, a diferença da Volkswagen e a diferença de uma concorrente que até facilita os preços.

Outra pergunta. Se essas peças que são protegidas, essas 10 que são fabricadas pela Volkswagen e é mandada para o mercado de venda, lá para os depósitos, qual a diferença, por

exemplo, quanto ela custa para Volkswagen e quanto ela custa no mercado paralelo? Porque a informação que se tem por aí é que existe uma diferença enorme, às vezes até muito mais que 50%. Uma peça qualquer dessa daí, lá na lojinha onde vende lá, sei lá, R\$450. Imagino que se essa peça fosse fabricada pelo mercado independente iria custar R\$180 ou R\$200.

O SR. ROGÉRIO LUIZ VARGA – Com relação à primeira pergunta, é uma estratégia diferente de mercado, da General Motors, ela é uma concorrente da Volkswagen, disputa a liderança mundial do mercado, carro a carro, e é uma estratégia diferente que a Volkswagen nada tem a comentar.

Com relação à diferença de preços, a Volkswagen apura periodicamente o custo das peças que ela oferece no mercado com relação ao mercado independente. Cada pesquisa é uma fotografia daquele mercado, naquela determinada data. Portanto, elas podem variar bastante. Mas é verdade que a peça Volkswagen, em alguns casos é mais cara, sim, e é mais cara porque tem um componente de custo diferente, porque oferece um valor agregado que nós entendemos ser o melhor para o consumidor. Em outros casos, em uma parcela dessas peças, a Volkswagen busca ser competitiva.

É importante também ressaltar que a peça com desenho industrial não é a mais cara. As peças mais caras não são as protegidas pelo desenho industrial, basta citar o exemplo do motor e do câmbio e do amortecedor, por exemplo, e tampouco são as peças com maior reclamação nos canais de atendimento, com relação à demora de entrega.

O SR. PRESIDENTE – OSVALDO VERGÍNIO – PSD – Obrigado, doutor Rogério. Devolvo a palavra à Presidência.

* * *

Assume a Presidência o Sr. Fernando Capez.

* * *

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Peço desculpas. Tive de sair rapidamente.

Só uma questão. As montadoras fabricam peças de reposição só pelo prazo de até cinco anos do término da fabricação do veículo?

O SR. ROGÉRIO LUIZ VARGA – Não. A Volkswagen tem por política oferecer pelo menos 10 anos de oferta contínua e garantida de peças de reposição.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – 10 anos, após a fabricação do veículo, não é?

O SR. ROGÉRIO LUIZ VARGA – Pelo menos 10.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – A lei de propriedade intelectual é de 1996. A Volkswagen começou a ingressar com ações contra as indústrias independentes somente em 2006?

O SR. ROGÉRIO LUIZ VARGA – Há dois pontos...

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Primeiro apenas uma pergunta. Demorou 10 anos para começar a entrar com as ações? Sim ou não?

O SR. ROGÉRIO LUIZ VARGA – Sim. A primeira ação é de 2005.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Por que demorou tanto?

O SR. ROGÉRIO LUIZ VARGA – Por várias razões.

Primeiro, porque a lei de 1996 mudou a lógica da lei que vigia desde 1973 e há algum tempo para que a Volkswagen entendesse como instituto nacional de propriedade industrial, em quanto tempo, quais os critérios de registro etc. Essa é uma razão.

Outra razão é pelo fato de que, desde a década de 90, os carros têm mudado muito rapidamente. Se nós lembrarmos a nossa infância com as experiências que tivemos com o nosso Fusca e formos até a década de 90, o *design* do carro mudou muito pouco. De 90 para cá, com a abertura do mercado brasileiro, Código de Defesa do Consumidor e o aumento da competição, no Brasil, as montadoras tiveram de reagir rapidamente, atualizar de forma cada vez mais rápida os seus veículos. Portanto, só a partir da década de 90 é que o *design* dos veículos passou a fazer parte do critério de decisão do consumidor pela aquisição de um veículo. O *design* tem se tornado cada vez mais importante na percepção do consumidor.

Outro ponto, Deputado, se me permite um esclarecimento rápido, é que as duas únicas ações da Volkswagen baseadas em desenho industrial não foram para atacar fabricantes independentes. Foram para exercer um direito previsto em lei. Foi uma forma de defesa contra a cópia sofrida pelas peças nas quais a montadora investiu muito dinheiro e muita tecnologia.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – O senhor tem conhecimento de uma ação do Ministério Público, uma Ação Civil Pública contra a Volkswagen com base numa denúncia da Fenabreve, em virtude de altos preços que eram cobrados das peças e cujo objetivo da ação seria cobrar a obrigação das concessionárias de adquirir peças só das montadoras? Tem conhecimento dessa ação?

O SR. ROGÉRIO LUIZ VARGA – Tenho total conhecimento, Deputado.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Existe uma obrigação de a concessionária comprar peça só da montadora?

O SR. ROGÉRIO LUIZ VARGA – Não. Se permita fazer um esclarecimento, a Lei 6.729, de 1979, conhecida como Lei Ferrari, rege toda a relação existente entre montadoras, chamadas aqui de concedentes, e os seus concessionários. O art. 4º dessa lei diz claramente: constitui direito do concessionário também a comercialização de componentes novos produzidos ou fornecidos por terceiros, respeitada a disposição do art. 8º. Isso está na lei. A Volkswagen garante ao concessionário esse direito.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – O senhor tem conhecimento da data em que foi promulgado o Código do Consumidor? Essa lei é de 1979 e o Código do Consumidor é de...?

O SR. ROGÉRIO LUIZ VARGA – 90.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – 1990. Então, talvez a ação esteja discutindo um novo enfoque em face do direito do consumidor.

O SR. ROGÉRIO LUIZ VARGA – É possível.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Indago se há mais alguma pergunta dos Deputados? Podemos dispensar a testemunha?

Agradecemos a cooperação, o comparecimento. Está dispensada a testemunha, apenas aguardando para fazer as assinaturas dos Termos de Depoimento.

O SR. ROGÉRIO LUIZ VARGA – Estaremos sempre à disposição. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – A Fiat Automóveis, pessoa jurídica de direito privado, pelo seu representante infra-assinado, vem considerar o que segue.

Inicialmente, fazemos referência ao Ofício 14, cujo objeto constitui na convocação do presidente para comparecimento a esta Casa, no dia 21 de maio de 2013, às 14h30min. Lembra-se? Houve uma convocação anterior. Desde já nos desculpamos pelo não comparecimento em tal sessão, ausência essa que se justifica pelo fato de termos recebido a convocação no próprio dia 21 de maio. Então, receberam a convocação somente no dia 21 de maio.

O SR. – Pela ordem, senhor Presidente.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Pela ordem.

O SR. – Não é um convite que foi feito? Ou é a convocação? Há uma diferença entre o convite e a convocação.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – É. Foi feito um convite para o dia 21 de maio e, posteriormente, como não foi atendido o convite porque chegou no próprio dia 21 de maio, só que a explicação veio no dia 17 de junho, como a explicação não chegou logo em seguida, nós fizemos a convocação. Contudo, desde já confirmamos, sem nenhum problema, o nosso objetivo aqui não é constranger ninguém, é só obter os esclarecimentos, já confirmamos o comparecimento de representante da Fiat – e não precisa ser o presidente, se vier alguém com capacidade para dar as informações que nós queremos, no próximo dia 25 de junho de 2013, no mesmo local, às 10h30min, para prestar as informações e os esclarecimentos que se fizerem necessários. Então, também a Fiat que era aparentemente uma empresa recalcitrante, na verdade, comparecerá voluntariamente. Nós aguardamos.

Agradecemos a presença de vossa senhoria.

Convidamos para vir à frente o Sr. Ricardo Inglez de Souza, representante legal da Ford, para tomar assento aqui à Mesa e prestar esclarecimentos. Ele estará acompanhado do Dr. João Alecrim Pereira, que é o Gerente de Assuntos Governamentais. O depoimento será tomado do doutor Ricardo Inglez de Souza. Será tomado do Dr. João Alecrim Pereira e estará acompanhado do Ricardo Inglez de Souza.

Doutor João Alecrim Pereira, o senhor comparece aqui como testemunha, com o compromisso de dizer a verdade e, portanto, solicito nos termos regimentais de V. Sa. que seja tomado o compromisso com as expressões previstas na lei.

O SR. JOÃO ALECRIM PEREIRA – Sob minha palavra de honra, prometo dizer a verdade do que souber e me for perguntado relacionado com a investigação a cargo desta Comissão Parlamentar de Inquérito.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Muito bem.

A empresa fabricante Ford ingressa com ações contra a indústria independente, produtora de autopeças, alegando violação de direitos autorais sobre peças produzidas para seus veículos?

O SR. JOÃO ALECRIM PEREIRA – Eu queria, antes de responder às perguntas.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Ah! Pois não. O depoente solicita uma explanação. Terá 10 minutos.

O SR. JOÃO ALECRIM PEREIRA – Muito obrigado, senhor Presidente. Eu acho que inclusive algumas das perguntas poderão já ser respondidas nas minhas considerações iniciais.

Sr. Presidente, senhores Deputados.

Em primeiro lugar, gostaria de agradecer o convite feito por esta Casa para que a Ford pudesse contribuir com a discussão em torno da questão do mercado de reposição de autopeças, no Brasil.

Como primeira montadora a se instalar no Brasil, há exatamente 94 anos, acreditamos que temos uma história significativa de contribuição ao desenvolvimento do país e, especialmente, ao Estado de São Paulo, o primeiro estado a receber nossos investimentos e que continua abrigando nossa matriz e operações importantes na América do Sul.

A Ford emprega diretamente 10 mil e 500 pessoas atualmente no Brasil, contribuindo para a geração de outros mais de 80 mil empregos indiretos na cadeia automotiva.

Temos uma rede de 536 concessionárias espalhadas por 321 municípios brasileiros que também investiram e investem recursos significativos para garantir não somente a venda de nossos produtos, mas também para garantir toda a assistência técnica necessária à prestação do serviço de qualidade e à garantia do padrão da montadora exigido por nossos consumidores.

No nosso ciclo atual de planejamento estamos aplicando R\$4,5 bilhões neste país, com investimentos significativos no Estado de São Paulo.

Acabamos de modernizar nosso complexo industrial de São Bernardo do Campo, com investimentos de mais de R\$1 bilhão, para lançar um novo carro e uma nova linha inteira de caminhões, totalmente desenvolvida no Brasil, e também começar a produzir um novo segmento de caminhões extrapesados.

Em Taubaté, no interior de São Paulo, também investimos R\$1,100 bilhão para modernizar completamente a nossa fábrica de motores e transmissões, duplicando a sua capacidade de produção para 500 mil unidades por ano e transformá-la na maior fábrica de motores e transmissões da Ford em todo mundo. Ali estamos produzindo motores econômicos, modernos

preparados para atender às novas exigências de eficiência energética do Brasil e, em função de sua qualidade, esses motores estão sendo exportados para equipar veículos dos Estados Unidos.

Em Tatuí, aqui também no interior de São Paulo, a Ford mantém, há 35 anos, um dos dois únicos campos de prova da indústria automotiva, em toda América do Sul. São mais de 800 empregos diretos, diversos laboratórios, 60 quilômetros de pistas de testes utilizados para assegurar que cada veículo que lançamos, que cada peça que desenhamos e autorizamos sua produção passaram por rigorosas avaliações, foram submetidos a *crash tests*, estão de acordo com os padrões mundiais de segurança da Ford e também com os requisitos da legislação brasileira.

E aqui é importante destacar que um veículo é desenvolvido de forma sistêmica, com cada peça exercendo uma função importante no sistema de segurança e de proteção ao motorista e aos passageiros. Um parachoque, por exemplo, não exerce apenas uma função estética, ele é um item importante de proteção tanto para o passageiro, quanto para os outros componentes, as outras peças do próprio veículo, garantindo que em uma colisão sua deformação seja programada e o custo de reparação seja o menor possível. Um parachoque que não leva em consideração os requisitos específicos do original, por exemplo, será deformado de uma forma diferente da projetada pela montadora, ele danificará outras estruturas do veículo, levando riscos para a segurança dos passageiros. Esse mesmo raciocínio vale para as diversas outras peças, como o capô, o paralamas, as peças em geral da carroceria do veículo.

Gostaria de lembrar que o Governo brasileiro estabeleceu recentemente um novo regime automotivo, chamado de Inovar-Auto, que tem o objetivo de promover novos investimentos do setor automotivo, visando, no futuro, a uma melhoria da competitividade do país. Um dos requisitos do Inovar-Auto é que a empresa faça investimentos consistentes em pesquisa e desenvolvimento no Brasil e tenha um nível de compras locais bastante elevado. A Ford está entre as empresas que têm um dos maiores níveis de compras locais entre as montadoras instaladas no país. Está entre as que também têm os maiores níveis de investimento em pesquisa e desenvolvimento neste país.

Aqui no Brasil, a Ford mantém um dos seus cinco centros mundiais de engenharia e desenvolvimento de produto, com mais de mil engenheiros distribuídos entre São Paulo, Bahia e Ceará, encarregados de pesquisar, desenvolver todos os nossos produtos. Esse centro de engenharia é o responsável pelo desenho e pelo desenvolvimento de um novo produto que lançamos recentemente, que foi o EcoSport mundial, que já circula pelas nossas ruas e que

também começa a ser produzido e vendido em outros mercados, especialmente na China, na Índia, na Tailândia, na Europa. Este produto nasceu aqui na prancheta brasileira, nasceu num estúdio de *design* brasileiro, nasceu da aspiração do consumidor brasileiro por carros cada vez melhores e da inspiração do engenheiro brasileiro de atender a este consumidor.

Esta criação brasileira, de acordo com a lei brasileira, tem o direito de ser protegida não somente contra a cópia ilegal feita aqui dentro do Brasil, mas também contra a cópia ilegal que vem de fora e que, de forma predatória, ameaça o emprego e a capacidade de criação do Brasil. Cada vez mais temos visto a importação de peças automotivas, copiadas ilegalmente, entrando no Brasil. Os fabricantes independentes, sejam aqueles autorizados pelas montadoras, sejam aqueles não autorizados pelas montadoras, não conseguirão competir com esses produtos piratas importados.

Portanto, proteger o nosso produto contra o risco da importação predatória, das cópias sem autorização, é uma das razões que nos leva a registrar nossos produtos aqui no Brasil e em todo o mundo. É por isso que o EcoSport brasileiro está registrado no Brasil e está registrado no mundo. E isso é um orgulho para os nossos engenheiros e *designers* que o desenvolveram, engenheiros e *designers* brasileiros formados nas nossas universidades – na USP, na FEI, na Mauá.

Ao defender o direito de registrar a propriedade industrial, direito que é assegurado pela Constituição Federal e pelo Código de Propriedade Intelectual estamos defendendo milhares de empregos. Estamos defendendo a nossa capacidade de continuar investindo em inovação, a capacidade de poder gerar novos produtos e registrá-los em um país que respeita as leis de propriedade industrial, como até aqui tem sido o caso do Brasil.

Para finalizar, Sr. Presidente, gostaria de citar apenas duas coisas. A primeira é que o mercado brasileiro é um dos que tem uma das competições mais acirradas do mundo. Hoje, pelo que temos conhecimento, 62 marcas disputam esse mercado. Hoje, são mil, setecentos e cinquenta e quatro modelos à disposição do consumidor brasileiro. De todas essas marcas, apenas três escolheram proteger alguns poucos desenhos de alguns poucos modelos. Portanto, há uma extensa gama de peças que podem ser produzidas pelos fabricantes independentes e eles as têm produzido sem qualquer interferência por parte das montadoras.

A segunda e última coisa que gostaria de citar é que a Revista Quatro Rodas, publicação especializada e independente, já anunciou por diversas vezes que cestas de peças de veículos da Ford são consideradas competitivas e, em muitos casos, mais baratas do que as de outras marcas.

Portanto, o fato de uma empresa proteger seus desenhos industriais, no nosso ponto de vista, não tem relação com o preço final de suas peças no mercado de reposição. Isso demonstra que o consumidor brasileiro tem uma ampla gama de opções na hora de escolher o carro que deseja, podendo optar também por aquele que tem a cesta de peças mais barata.

Sr. Presidente, são essas as nossas considerações.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Muito bem, senhor João Alecrim. Nós agradecemos a exposição já por escrito, concisa, com conteúdo. Solicitamos que ela possa vir a fazer parte integrante dos autos desta CPI.

O SR. JOÃO ALECRIM PEREIRA – Com certeza. Vai ser um prazer.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – A primeira indagação, então, passa a ser a seguinte. Se o senhor tem conhecimento de qual a porcentagem a que corresponde o segundo mercado, o mercado de venda de peças de reposição dentro do faturamento da Ford?

O SR. JOÃO ALECRIM PEREIRA – O número exato, senhor Presidente? Eu não tenho conhecimento de quanto significa.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Percentual aproximado, porque o senhor disse que não são todas as peças sobre as quais existe o direito de propriedade intelectual, é sobre apenas algumas peças.

O SR. JOÃO ALECRIM PEREIRA – Isso.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Então, se são algumas peças, quanto isso impacta no faturamento da Ford.

O SR. JOÃO ALECRIM PEREIRA – No faturamento, eu não tenho essa informação, Presidente. Poderia simplesmente acrescentar aqui que a Ford registra por cada modelo não mais do que cerca de 20 peças, 20 desenhos. E, hoje, nós temos registrados no país menos de 400 registros de propriedade industrial. Lembrando que um veículo tem cerca de quatro mil peças e componentes e, hoje, a Ford tem disponível no seu centro de distribuição 43 mil tipos de peças diferentes.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – O senhor não sabe qual o impacto percentual no faturamento da Ford. O senhor poderia dizer como a CPI obteria esses dados? Se estão nos próprios registros da Ford, se estão disponibilizados na *internet* para saber qual é o faturamento que corresponde à venda de automóveis e qual o faturamento que corresponde à venda, com exclusividade, de algumas peças de reposição?

O SR. JOÃO ALECRIM PEREIRA – Sr. Presidente, se o senhor permitir, o Dr. Ricardo Inglez gostaria de fazer alguns esclarecimentos.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Permito. Claro.

O SR. RICARDO INGLEZ DE SOUZA – Se entendemos bem a pergunta, Sr. Presidente, com relação às peças, a pergunta não está direcionada a todas as peças e sim àquelas peças objeto da proteção.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – O objeto desta CPI é precisamente um suposto abuso do direito da propriedade intelectual sobre peças de reposição que as montadoras não deixam os fabricantes independentes produzir. É esse o foco da controvérsia. Então, eu quero saber: o fato de a montadora produzir com exclusividade esses produtos, sem a competição das produtoras independentes, o que isso corresponde no faturamento da indústria?

O SR. RICARDO INGLEZ DE SOUZA – Em relação a esse dado, Sr. Presidente, eu poderia adiantar algum dado para a Comissão, porque ela já foi debatida e discutida no âmbito do processo administrativo que tramita perante o Cade. Então, talvez eu não dê aqui as informações precisas e exatas, mas elas se encontram de uma certa forma lá, elas podem ser obtidas pela CPI de alguma forma também, diretamente no processo. E tendo em vista que essa informação foi apresentada pela Ford com um caráter de confidencialidade, que não estamos diante de uma

audiência pública, eu vou transmitir para o senhor uma informação que não é, talvez, a precisa, mas que dá uma ordem de grandeza para esta Comissão poder, enfim, continuar com os trabalhos aqui, independente da obtenção dessa informação.

Esquecendo o faturamento com veículos, o faturamento exclusivamente com peças oferecidas pela Ford, as peças produzidas – e isso é uma ordem de grandeza apenas para que a Comissão tenha uma ideia, é menor, mas ele é inferior, diria bastante inferior, a 5% do faturamento, só com peças. É um faturamento muito pequeno o faturamento representado pelas peças objeto de proteção num universo de faturamento da montadora com peças em geral, que não é também a maioria do seu faturamento.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Eu posso concluir, então, que os investimentos e os empregos e os impostos recolhidos pela Ford não são afetados significativamente pela produção, pelas indústrias independentes de certas peças de reposição sobre as quais a indústria alega direitos autorais, propriedade intelectual.

O SR. JOÃO ALECRIM PEREIRA – Tem impacto, sim, Sr. Presidente, independente do percentual que represente. Qualquer percentual representará, terá impacto, sim, no faturamento da empresa. Lembrando aqui que a gente está se referindo a um universo muito pequeno de peças. Mais uma vez lembrando aqui que não há proibição, não há proibição para que um fabricante independente produza peças que sejam consideradas similares. O que é preciso deixar absolutamente claro é que ele não pode fazer uma cópia ilegal, uma cópia exata de um produto que está registrado, de acordo com a lei brasileira. Não há nenhum impedimento que um fabricante desse independente invista recursos em inovação, como qualquer empresa, e faça uma peça, um componente que possa ser utilizado no veículo, obviamente, desde que esse componente não seja uma cópia idêntica da peça registrada.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – O fabricante produz aquilo que o mercado necessita. E, no caso, o mercado necessita de peças de reposição. Para ser uma peça de reposição, ela tem de ser similar àquela que foi deteriorada ou destruída, daí por que existe essa discussão.

Dr. João Alecrim, quando a Ford começou a ingressar com as ações de busca e apreensão desses produtos sobre os quais alega propriedade intelectual?

O SR. JOÃO ALECRIM PEREIRA – Eu pediria ao Dr. Ricardo Inglez, que tem acompanhado o caso, para responder.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Não há nenhum problema.

O SR. RICARDO INGLEZ DE SOUZA – No início dos anos 2000, quando ela começou, inclusive a protegê-lo. Só após a proteção ela passou a exercer o seu direito.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – A lei é de 1996. Por que houve esse interstício? Qual razão de não ter se incomodado durante alguns anos e, posteriormente, iniciar as ações? Ter iniciado as ações?

O SR. RICARDO INGLEZ DE SOUZA – Em princípio, pelas discussões havidas, inclusive no âmbito do processo. Obviamente, que a questão empresarial talvez o próprio João possa depois complementar, mas das discussões havidas no bojo dos processos judiciais, o que a Ford sempre informou ao Judiciário é que, primeiro, a lei é de 1996 e as ações começaram na primeira metade dos anos 2000, então, não houve assim um intervalo tão significativo, é um intervalo normal do desenvolvimento dos novos veículos, do desenvolvimento das novas peças.

Além disso, como relatado anteriormente a esta Comissão, o desenho dos automóveis passou a ter uma importância a partir do final da década de 90 e início dos anos 2000, exatamente no mesmo momento em que a Ford decidiu como estratégia empresarial passar a proteger o desenho das suas peças. Essa é a razão explicada perante o Judiciário.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Durante quanto tempo após a fabricação de um automóvel a Ford continua produzindo peças de reposição.

O SR. JOÃO ALECRIM PEREIRA – A Ford continua produzindo peças de reposição por longos períodos e as mantém em estoque para atendimento ao consumidor, por até 10 anos.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Por quanto tempo ela fica produzindo?

O SR. JOÃO ALECRIM PEREIRA – Após cessada a produção desse veículo, ela continua ainda produzindo...

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Esse longo período, o senhor poderia ser específico? Quanto tempo?

O SR. JOÃO ALECRIM PEREIRA – Pode ser por até 10 anos. Depende da peça. Tem peças que você não pode estocar por longos períodos, porque elas são perecíveis, elas têm um índice de perecibilidade, mas ela mantém as peças em estoque por até 10 anos, após cessada a produção do veículo.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – O senhor poderia dar alguns exemplos de peças sobre as quais a Ford alega propriedade intelectual e se opõe judicialmente à produção pela indústria independente? Umas quatro ou cinco peças.

O SR. JOÃO ALECRIM PEREIRA – Eu citaria calotas, rodas, capôs e parachoques.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Espelho retrovisor?

O SR. JOÃO ALECRIM PEREIRA – Sim.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Em razão desta alegação de propriedade intelectual que é tema de controvérsia no Cade, tem havido falta destes produtos no mercado consumidor?

O SR. JOÃO ALECRIM PEREIRA – Destas peças protegidas por propriedade industrial, nós desconhecemos falta relevante no mercado, pelo menos no nosso centro de atendimento ao consumidor essas peças não configuram entre as peças com reclamações de falta de abastecimento.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – O senhor chegou a ver a matéria da TV Bandeirantes?

O SR. JOÃO ALECRIM PEREIRA – Eu vi.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Senão nós podemos colocar novamente.

O SR. JOÃO ALECRIM PEREIRA – Eu vi, sim.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – E o que o senhor comenta a respeito dela?

O SR. JOÃO ALECRIM PEREIRA – É uma oficina. De fato, não dá para identificar quais veículos ali estão sendo reparados, de quais marcas. Eu, pelo menos, não identifiquei veículos da Ford entre aqueles que estavam ali parados. É citado apenas uma lateral de um veículo, me parece que uma porta, como um componente que estaria em falta e também é citado um vidro que estaria em falta. Então, eu não posso afirmar se algum daqueles veículos seria veículo da Ford, se alguma das daquelas peças estaria em falta. Posso afirmar que os vidros não estão em falta e as laterais de porta também não estão.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – O senhor tem conhecimento de veículos que ficam meses em oficinas aguardando o oferecimento, o surgimento de peças, localização de peças de reposição dos veículos Ford?

O SR. JOÃO ALECRIM PEREIRA – Eventualmente, nós temos alguns casos, sim, Sr. Presidente, de falta de peças, explicadas por razões normalmente relacionadas à importação, são peças de alguns veículos importados.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Não, não. Nacionais. Bem específico. Veículos produzidos pela Ford, no Brasil, se o veículo está numa oficina e não se localizam peças de reposição e, em razão disso, ele fica meses na oficina. O senhor tem conhecimento?

O SR. JOÃO ALECRIM PEREIRA – Não. Eu desconheço.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – O senhor é da Ford também? Representante? Eu pediria que o senhor pudesse responder daqui, se quiser participar, mas não sinalizar para que o depoente fizesse suas respostas. Por favor. Arrumar mais uma cadeira, se o senhor quiser, o senhor pega o microfone e responde.

Dr. João Alecrim, o senhor tem conhecimento se a Ford adquire peças de reposição fabricadas pela indústria independente e sobre as quais ela alega direitos de propriedade intelectual?

O SR. JOÃO ALECRIM PEREIRA – Eu não entendi a pergunta, senhor Presidente.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – A indústria independente produz uma peça de reposição. A Ford não deixa ou tenta obstar, por ações judiciais, a venda destas peças de reposição, porque ela está naquele rol sobre o qual se alega direitos de propriedade intelectual. Agora, eu pergunto. Essas peças, a Ford compra dessa mesma indústria?

O SR. JOÃO ALECRIM PEREIRA – Não. Dessa mesma indústria, não, senhor Presidente. A Ford compra peças de fornecedores com os quais ela tem contratos de produção, fornecedores que passaram por certificação, fornecedores que tiveram as suas peças homologadas. Levando em consideração que a gente tem uma responsabilidade em relação ao consumidor, portanto, nós não podemos comprar uma peça de um fornecedor, do qual nós não conhecemos processos de produção e, muito menos, de um fornecedor que não respeita os direitos de propriedade industrial.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Mas essas peças que são adquiridas pela Ford e vendidas pelas concessionárias são compradas de outros produtores que não a Ford? Não é a Ford quem produz essas peças?

O SR. JOÃO ALECRIM PEREIRA – Não. Nós temos peças adquiridas de fornecedores independentes, tanto adquiridas pela Ford, quanto também adquiridas pelas concessionárias. A Ford tem centenas de fornecedores que fornecem para a Ford, fornecedores estrangeiros, fornecedores brasileiros, fornecedores independentes. Não necessariamente... Especificamente, nós não temos, nós não compramos peças de fornecedores independentes associados, especificamente, à associação que tem promovido esta causa, mas nós compramos peças de fornecedores independentes associados a outras associações brasileiras.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Essas peças produzidas por fornecedores independentes, peças de reposição adquiridas pela Ford, elas podem ser adquiridas diretamente pela concessionária desses produtores independentes? Ou esse produtor independente pode também vender, no varejo, essas peças ao consumidor?

O SR. JOÃO ALECRIM PEREIRA – Eu diria que há os dois casos, senhor Presidente. Há contratos que permitem que o fornecedor venda para o mercado de reposição e há os contratos em que ele deve fornecer as peças para a Ford, porque houve um contrato que estabeleceu essa relação.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – A Ford adquire desses fornecedores independentes capôs, parachoques, calotas, espelhos retrovisores?

O SR. JOÃO ALECRIM PEREIRA – Sim. A Ford adquire diversos componentes produzidos pelos fornecedores independentes. A Ford produz, na verdade, muito poucos componentes ela mesma.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Eu pergunto: e o consumidor pode adquirir diretamente desses fornecedores independentes essas mesmas peças?

O SR. JOÃO ALECRIM PEREIRA – Como eu mencionei, há casos que sim e outros casos que não.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – O consumidor pode adquirir do fornecedor independente um capô, uma calota, um retrovisor ou um parachoque?

O SR. JOÃO ALECRIM PEREIRA – Eu não teria aqui, Sr. Presidente, as peças em que é permitido fazer essa compra direta.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Se há algum membro na mesa que possa responder para nós.

O SR. JOÃO ALECRIM PEREIRA – O Marcelo teria essa informação?

O SR. MARCELO – Olá. O consumidor pode, o distribuidor pode comprar peças diretamente de um fornecedor do paralelo, sem nenhum problema.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Então, o consumidor que quiser adquirir uma peça da Ford, de reposição, não precisa adquirir essa peça necessariamente numa concessionária autorizada? Ele pode adquirir essa peça de um fornecedor independente?

O SR. MARCELO – Sim.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Esta peça que é vendida pelo fornecedor independente é considerada original pela Ford? São peças originais?

O SR. JOÃO ALECRIM PEREIRA – Eu pediria ao Marcelo para responder.

O SR. MARCELO – Nós trabalhamos, a Ford trabalha com as peças que ela distribui através da nossa rede de concessionários ou distribuidores, como chamamos, é exatamente a mesma coisa, talvez eu me refira algumas vezes como distribuidores. Então, nós trabalhamos e desenvolvemos, armazenamos, vendemos, ofertamos, fazemos tudo isso através de um canal de distribuição que está estabelecido no mercado brasileiro com um pouco mais de 500 pontos de venda e sobre esses pontos é que nós trabalhamos, vemos qualidade, damos treinamento, fazemos tudo isso. O que acontece no mercado, fora desses pontos, a Ford não tem controle.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – São 500 pontos de venda espalhados no país?

O SR. MARCELO – Sim.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Nós temos pouco mais de cinco mil municípios no país. Eu indago o seguinte. O fornecedor de parachoque, capô, calota, espelho retrovisor que vende para a Ford e cujas peças são vendidas ao consumidor, através das concessionárias, esse fornecedor pode vender diretamente ao mercado consumidor no varejo? Primeira pergunta: sim ou não? Ele pode? Sobre essas peças, ele pode vender?

O SR. JOÃO ALECRIM PEREIRA – A resposta é sim, senhor Presidente.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Perfeito.

E no caso dessas peças produzidas serem vendidas diretamente ao consumidor, como a Ford faz o controle se elas são originais ou se elas são similares?

O SR. JOÃO ALECRIM PEREIRA – Se elas são vendidas diretamente em outros canais de distribuição, a Ford não tem o controle de se elas são originais ou se elas passaram pelos processos de qualidade. A Ford tem um controle sobre as peças que ela disponibiliza para venda, nos seus canais diretos de venda, que são as concessionárias.

Existe diferença de preço da peça vendida diretamente pelo fornecedor que fornece à Ford e ao consumidor? Há diferença de preço na venda direta ao consumidor e na venda por meio da concessionária?

O SR. JOÃO ALECRIM PEREIRA – A Ford não vende diretamente para o consumidor, senhor Presidente. A Ford vende...

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Fornecedor. Há uma diferença no preço da venda do fornecedor independente diretamente ao consumidor e da venda dessa mesma peça pela concessionária ao consumidor?

O SR. JOÃO ALECRIM PEREIRA – É provável que sim, haja diferença, e explicada por diversos fatores.

O primeiro deles é que nós estamos obrigados a fornecer peças de reposição em praticamente 531 municípios brasileiros, que são onde estão as nossas concessionárias.

Nós temos uma rede que foi formada com altos investimentos em treinamento, em tecnologia, investimentos de infraestrutura, adequado para atender ao consumidor, investimentos de marca.

Nós temos a obrigação de fornecer peças por longos períodos, essas peças são estocadas, em alguns casos, por 10 anos. Imagine você estocar juros e impostos por 10 anos, então, isso tem impacto, sim, no final do preço e é natural que esse preço da concessionária, esse preço da montadora seja diferente de uma oficina ou de uma loja independente que não tem a mesma assistência técnica, não oferece a mesma garantia, não oferece a mesma garantia do serviço prestado, não estoca essas peças por tão longos períodos. Então, há, sim, uma justificativa de preço para que ele seja diferente.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – A mim parece, pelo menos é a minha dúvida, não sei se é dos demais Deputados. Se a resposta foi: pode vender diretamente ao consumidor? Pode. Por que a Ford, então, ingressa, desde o início dos anos 2000, com ações de busca e apreensão contra esses objetos ou peças que são vendidas.

O SR. JOÃO ALECRIM PEREIRA – É preciso ficar esclarecido, Presidente, que a Ford ingressa contra essas empresas por elas estarem infringindo a lei de propriedade industrial. A Ford não ingressa contra elas por elas estarem vendendo as peças. Ingressa por elas estarem produzindo peças...

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Mas não é a mesma peça? Essa indústria, ela vende para a Ford e aí a mesma peça que está vendendo para a Ford ela vai vender no mercado consumidor. Por que a Ford entra com busca e apreensão, se é a mesma peça que está sendo vendida?

O SR. JOÃO ALECRIM PEREIRA – Não é a mesma peça e não é o mesmo fornecedor, senhor Presidente.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Então, os fornecedores independentes que fornecem para a Ford podem vender diretamente ao mercado e os fornecedores independentes que não fornecem à Ford não podem fornecer ao mercado. É isso que nós estamos tentando montar esta equação.

O SR. RICARDO INGLEZ DE SOUZA – Só para esclarecer, das peças protegidas, senhor Presidente.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Só estamos falando de peças protegidas. As peças que não são protegidas, já podem ser vendidas. Agora, peças que são protegidas, sobre as quais a Ford invoca propriedade intelectual e luta por isso.

O SR. RICARDO INGLEZ DE SOUZA – Enquanto a cópia for vil e não houver investimento numa diferenciação do *design*, seja ela mínima para que não tire o aspecto próximo ao original do veículo, se ele fizer esse investimento, ele vai poder vender no mercado de reposição, independentemente de autorização da Ford. A cópia vil...

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Então, desde que haja uma similaridade, que não seja vil, uma similaridade entre a peça vendida e a da Ford, a Ford não se opõe a que seja feita a venda.

O SR. RICARDO INGLEZ DE SOUZA – Não. É importante esclarecer, Sr. Presidente e Srs. Deputados, que, no início dos anos 2000, a maior parte das ações ingressadas pela Ford tinha uma conotação dupla: a da proteção do desenho e a proteção da marca, porque além de copiarem os desenhos registrados pela Ford, os fabricantes independentes, que foram objeto dessas ações da Ford, também utilizavam de forma inadequada e sem autorização as marcas da montadora. Além de ser um problema marcário, induzia o consumidor a erro, pensando que ele estava adquirindo um produto original, quando aquele produto não tinha passado pelos processos...

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Mas tem a marca da Ford? É uma pergunta, agora, curiosidade. Existe uma marca da Ford no para-choque, no retrovisor, no capô, tem a marca Ford?

O SR. RICARDO INGLEZ DE SOUZA – No início dos anos 2000, muitas das marcas vendidas pelos fabricantes independentes que foram objeto das ações, eles tinham na calota, por exemplo, a marca da Ford e, nas outras peças, eles colocavam a marca da Ford nas caixas e nas embalagens das suas peças, dando a entender que seriam peças fabricadas pela Ford ou homologadas e autorizadas pela Ford.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Está errado.

E agora que são vendidas as peças, agora, de reposição, sem que esteja a marca Ford, há algum problema nisso?

O SR. JOÃO ALECRIM PEREIRA – Se são peças que copiam o desenho original há o problema e a Ford não admite esta cópia ilegal.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Então, uma empresa que fornece à Ford, se for vender uma peça similar no mercado do consumidor, ela não pode fazer essa venda, ao contrário do que foi dito anteriormente?

O SR. JOÃO ALECRIM PEREIRA – Não. Eu entendi a sua pergunta não especificamente em relação às peças protegidas. Eu entendi que estávamos falando de peças de um modo geral.

As peças protegidas por desenho industrial e sob o contrato entre a montadora e o fornecedor, dependendo do contrato, se o contrato proíbe a venda para o mercado geral, paralelo, ele não poderá exercer esse direito porque não está previsto no contrato.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Se a Ford constatar que há desabastecimento do mercado, que não existem peças de reposição destas sobre as quais ela invoca proteção, se ela constatar que há falta destas peças ou que há um aumento injustificado dos preços, não vou nem considerar o mercado clandestino, esses dois, a Ford estaria disposta a rever a sua política de proteção sobre estas peças?

O SR. JOÃO ALECRIM PEREIRA – Nós estamos sempre abertos ao diálogo, senhor Presidente. Mas consideramos que há outros mecanismos para se resolver eventuais problemas de desabastecimento que não seja a quebra do direito da propriedade industrial.

Como eu mencionei aqui anteriormente, é importante que se proteja o desenho industrial, o Brasil respeita a lei de propriedade industrial, isso atrai investimentos para o país. O Brasil passaria uma imagem muito negativa se passasse a permitir que a propriedade industrial fosse desrespeitada neste país. Nós acreditamos que isso teria impactos negativos em investimentos em inovação, lembrando que o Estado de São Paulo que concentra a maior indústria do país, concentra em número ainda muito maior os investimentos em desenvolvimento e em inovação, então, acho que não seria positivo para o país, simplesmente, se abdicar do direito de propriedade industrial ou, simplesmente, se permitir que esse direito sobre a promoção do Estado fosse violado.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Uma última pergunta e depois vou passar ao Deputado Jooji Hato.

O senhor tem conhecimento de um acordo envolvendo a Volkswagen, a Ford e a Fiat para ingressarem, ao mesmo tempo, de forma organizada, com ações contra estes produtores independentes?

O SR. JOÃO ALECRIM PEREIRA – Desconheço qualquer acordo ou combinação de práticas, nesse sentido, senhor Presidente.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Deputado Jooji Hato.

O SR. JOOJI HATO – PMDB – Dr. João Alecrim, você falou textualmente, mas queria que confirmasse. No contrato entre o fornecedor da Ford, nesse contrato normalmente tem um item que proíbe a venda dessas peças para o mercado, a não ser a venda só para a Ford?

O SR. JOÃO ALECRIM PEREIRA – Eu não tenho conhecimento específico dos contratos entre a Ford e os fornecedores, mas tenho conhecimento de que há casos em que o fornecedor tem um contrato de fornecimento exclusivo para a Ford.

O SR. JOOJI HATO – PMDB – Exclusivo. Mas isso não é norma geral?

O SR. JOÃO ALECRIM PEREIRA – Não. Pode variar, dependendo da peça e do fornecedor.

O SR. JOOJI HATO – PMDB – Os órgãos técnico-governamentais certificam as peças das montadoras. É isso?

O SR. JOÃO ALECRIM PEREIRA – Algumas peças, sim, senhor Deputado.

O SR. JOOJI HATO – PMDB – Essas peças que eu estou falando de vocês.

O SR. JOÃO ALECRIM PEREIRA – Eles permitem um registro industrial.

O SR. RICARDO INGLEZ DE SOUZA – Permitem um registro, mas, até o momento, não há uma norma obrigando a certificação pelo Inmetro ou órgão equivalente dessas peças, objeto de registro de desenho industrial.

O SR. JOOJI HATO – PMDB – Então, o IPEM, o Inmetro, o IPT não testam essas peças, nem certificam?

O SR. JOÃO ALECRIM PEREIRA – Até o presente momento, não. Exceto, me parece, para a questão de rodas, hoje, já existem requisitos de certificação para rodas automotivas. Isso está sendo exatamente implementado neste momento, a legislação está em vigor, mas ela ainda não afeta...

O SR. JOOJI HATO – PMDB – Só para rodas?

O SR. JOÃO ALECRIM PEREIRA – Para rodas. Rodas automotivas.

O SR. JOOJI HATO – PMDB – O senhor diz que para-choque é uma peça de segurança. Para tal, ela não deveria ser mais reforçada, porque esse para-choque que nós temos aí não segura nada.

O SR. JOÃO ALECRIM PEREIRA – Sr. Deputado, do nosso ponto de vista, o para-choque cumpre um papel especial no sistema de proteção do veículo. Inclusive ele é desenhado para que tenha uma deformação programada, para que ele não tenha uma rigidez excessiva e essa rigidez, no momento de uma colisão, danifique outros componentes do veículo, como o radiador, por exemplo, outros componentes internos do motor do veículo ou até mesmo os ocupantes do veículo. Então, cada peça é desenhada considerando questões de segurança, considerando questões de deformação, que atendam à legislação brasileira.

O SR. JOOJI HATO – PMDB – Uma opinião minha. Eu vi uma batida, uma batidinha pequena, na traseira, acabou com a frente do carro. Está certo que tem o problema de proteger, que tem o item da deformação, tudo isso eu entendo. Mas num choque de pequena monta a gente vê que arrebenta com toda a frente, há um prejuízo muito grande para o consumidor. Não sei se o senhor já viu alguma batida assim. Não é nenhuma batida forte, não. De pouca velocidade e um choque...

O SR. JOÃO ALECRIM PEREIRA – Não. Isso é natural. Eu já vi, mas, em muitos casos, apenas o parachoque é danificado. Se fosse um parachoque rígido, ele danificaria muito mais o veículo, seria um prejuízo muito maior e o custo de reparação seria muito mais elevado.

O SR. JOOJI HATO – PMDB – Dr. João Alecrim, por quanto tempo essas peças permanecem como exclusividade de fabricação, do fabricante, para as montadoras?

O SR. JOÃO ALECRIM PEREIRA – Como eu mencionei, Sr. Deputado, eu não tenho conhecimento específico dos contratos, portanto, eu não poderia fazer essa afirmação.

O SR. JOOJI HATO – PMDB – Qual a diferença entre fabricar uma peça original ou similar, com apenas detalhes mínimos de diferença? Você fabrica uma peça original e uma similar, ou uma similar, entre aspas – semelhante.

O SR. JOÃO ALECRIM PEREIRA – No nosso entendimento, diferença...

O SR. JOOJI HATO – PMDB – Só a marca da Ford, por exemplo?

O SR. JOÃO ALECRIM PEREIRA – Não. Não seria somente a marca. No nosso entendimento, os fabricantes independentes têm à sua disposição criatividade e podem, sim, criar peças que podem ser aplicadas e substituídas no veículo, substituídas como peças originais, cumprindo a função requerida pelo veículo, mas, obviamente, com pequenas diferenças, diferenças que realmente demonstrem que elas são diferentes do ponto de vista de *design*. Então, ranhuras, desenhos diferentes.

Só para citar um exemplo do veículo da Ford, o EcoSport, a Ford vende uma capa de proteção do estepe que vai na traseira do veículo, ela vende uma capa dessa original, mas quantas capas dessas nós vemos, todos os dias, no mercado, circulando na cidade? Há uma criatividade extraordinária, desde figuras de ET, de crianças, de cachorro, de animais. Então, há uma gama ampla de opções, de criatividade, para criar essas peças e substituí-las, para que elas não sejam simplesmente copiadas do original, copiadas de peças que são peças protegidas por legislação.

O SR. JOOJI HATO – PMDB – Se vocês afirmaram que o faturamento maior da Ford é a venda do veículo e que das peças é em torno de 5%, no contexto é muito pequeno, e se há fabricantes, por exemplo, na EcoSport o cara coloca essa capa no estepe, na traseira do estepe e tal, tem fabricantes, mas tem consumidores, eu, por exemplo, gosto de manter a originalidade, se eu compro um carro Ford, Volkswagen ou Fiat eu quero manter e tem consumidor que faz isso aí. Não seria melhor, por causa de um detalhezinho, de uma peça da marca Ford, talvez fosse até bom, porque estaria divulgando até a própria marca Ford e não teria uma outra marca na traseira de um EcoSport, por exemplo, na capa do estepe. A Ford não estaria colaborando com o consumidor, não ajudando a confundir? Porque às vezes o consumidor confunde, compra uma peça, uma capa que talvez fosse de melhor qualidade, só por causa da marca Ford ele não consegue comprar e tem de optar por outra marca de qualidade inferior. Será que a Ford, a montadora não poderia estar colaborando com os consumidores? Até porque o consumidor já investiu no veículo das Ford.

O SR. JOÃO ALECRIM PEREIRA – Se eu entendi a sua pergunta, Deputado, o senhor está me perguntando se a Ford autorizaria o uso da marca dela em outros...

O SR. JOOJI HATO – PMDB – Não. Liberaria as peças no mercado. Tiraria essa exclusividade, o monopólio, nessas peças.

O SR. JOÃO ALECRIM PEREIRA – Não. A Ford entende que o direito é legítimo, o direito de registrar a propriedade industrial. Nós não consideramos que haja um monopólio na oferta de peças e na produção de peças. Somente para citar um exemplo, a Ford, através das suas concessionárias, comercializa apenas 10% das peças consumidas por veículos e consumidores da Ford que existem no mercado. Ou seja, 90% das peças utilizadas em reparação de veículos, em manutenção de veículo, são comercializadas pelas oficinas independentes, pelas lojas de autopeças independentes. Então, não há o que se falar em monopólio, quando você tem apenas 10% da comercialização de todo um parque de autopeças do país e ainda mais considerando aí as informações que nós já trouxemos, de que dentro dessas peças apenas um número absolutamente

mínimo é registrado, é registrado seguindo a legislação brasileira de propriedade intelectual e industrial e respeitando a Constituição brasileira.

O SR. JOOJI HATO – PMDB – Se o faturamento da Ford é mínimo, é pequeno, em relação a essas peças; se o consumidor já deu um lucro para a Ford comprando o veículo; e o consumidor quer manter a originalidade, por que essa polêmica toda de inclusive entrar com processos impedindo as independentes de fabricarem uma peça, por causa da marca que poderia estar divulgando até, faria até propaganda para a Ford, do que ter uma outra peça...? Estou repetindo a pergunta. Será que em respeito à livre concorrência, a Ford não abriria mão disto por causa oito peças, 10 peças e liberaria isso para o mercado, ajudaria os consumidores da Ford? Eu acho que divulgaria mais – em minha opinião, divulgaria mais a marca Ford e estaria na livre concorrência.

O SR. JOÃO ALECRIM PEREIRA – Deputado, eu respeito a sua opinião. Mas temos uma opinião, uma posição diferente.

O SR. OSVALDO VERGÍNIO – PSD – Pela ordem, senhor Presidente.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Deputado Osvaldo Vergínio.

O SR. OSVALDO VERGÍNIO – PSD – Sr. Presidente, a gente está atento aqui às perguntas e às respostas, mas há poucos dias nós ouvimos o pessoal representante da GM e a GM não se preocupa muito com essa questão de fabricantes independentes. Ela deixa o comércio livre. Há alguma diferença? Qual é a preocupação da Ford, se a GM não tem essa preocupação? É claro que o fabricante é um, a Ford é outro. Claro. Mas, por que a GM tem essa linha de pensamento e a Ford tem outra linha?

Também já aproveitando, nessa mesma pergunta, tem um veículo de vocês, o Fiesta, não sei se tem conhecimento, há conhecimento de que existe uma liminar de qualquer empresa independente, proibição da fabricação do capô, do para-lama, farol, que eles não podem fabricar de forma alguma, nenhuma empresa independente? Se há, realmente, essa liminar?

O SR. JOÃO ALECRIM PEREIRA – Nós temos, Sr. Deputado, algumas ações, de fato, contra algumas empresas que fabricavam alguns componentes, não só do Fiesta, mas de outros veículos, alguns componentes com registro de propriedade industrial, registro de propriedade industrial registrado no INPI e, de fato, por essas empresas estarem violando a lei de propriedade industrial brasileira, a Ford ingressou com ações contra essas empresas para impedir que elas continuassem a fabricar esses componentes sem autorização, de forma ilegal, muitas vezes induzindo o consumidor a erro, porque essas peças produzidas não exatamente seguindo os requisitos de segurança, os requisitos de produção recomendados pela Ford, então, essas peças estavam sendo produzidas de forma não somente ilegal, mas também de forma não adequada aos processos de produção recomendados pela Ford, e essas peças em alguns casos estavam sendo comercializadas com a logomarca da Ford, portanto, cometendo uma ilegalidade e induzindo o consumidor ao erro.

O SR. OSVALDO VERGÍNIO – PSD – Mas ela é fabricada por alguma empresa independente e somente distribuída para a Ford. É isso?

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Pode responder.

O SR. RICARDO INGLEZ DE SOUZA – Com licença. Só prestar um esclarecimento em relação à pergunta do Deputado. A restrição, enfim, para produção das peças que o senhor mencionou, enfim, capô, retrovisor, calota, quando elas são protegidas por um desenho industrial a restrição da produção se dá por força da lei. Não necessariamente a liminar precisaria existir para que houvesse a restrição. É a própria legislação federal e a Constituição Federal que impõem essa restrição ao mercado.

A Ford, o que fez, em algumas ações pontuais, como dito pelo João Alecrim, foi contra algumas empresas que ao invés de procurar, enfim, a homologação junto à montadora ou procurar investir em novos desenhos ou em alguma modificação, em alguma criatividade, contratar os engenheiros contratados, por exemplo, pela Ford, copiaram, fizeram uma cópia vil, então, a liminar era focada contra essa cópia vil das peças protegidas pela Ford. A restrição vem da legislação federal e da Constituição Federal.

O SR. OSVALDO VERGÍNIO – PSD – Esta CPI a gente tem o intuito, na realidade, de dar um direito de escolha ao nosso consumidor. A gente está enxergando no nosso país, hoje, como vocês viram, ontem, no Estado de São Paulo, o país, o povo se manifestando sobre a questão de preços abusivos, enfim, passagem de ônibus, o quilo de feijão, hoje, R\$8; e a gente vê que o povo está se manifestando e está realmente acordando. Então, a gente tem o intuito realmente de poder dar o direito ao cidadão à escolha do preço melhor, claro, mas com qualidade também. E também o emprego hoje é importantíssimo.

Essas empresas independentes – nós não estamos aqui defendendo nenhuma empresa, nós estamos aqui apenas defendendo o consumidor – vocês concordam com, hoje, vamos supor, quando parou de fabricar o capô do Fiesta, na Ford, era R\$2.278, no paralelo, aliás, aí nas peças independentes seria R\$1.600, quase 400% mais ou menos a diferença. Será que isso... Hoje, tem peças hoje da Ford que é vendida no paralelo que chega aproximadamente com 400% de desconto. Será que a Ford ou vocês que são representantes, isso é real? Concorda com isso hoje?

O SR. JOÃO ALECRIM PEREIRA – Sr. Deputado, como eu mencionei anteriormente aqui, a diferença de peças comercializadas, peças originais ou peças comercializadas através das redes de concessionárias em relação aos preços praticados no mercado paralelo ou nas lojas independentes, essa diferença tem uma série de justificativas, que eu gostaria de, se me permitir, repeti-las.

As concessionárias e as montadoras têm altos investimentos em treinamento de pessoal, investimento em infraestrutura. Há uma garantia de fábrica por períodos que nem sempre os independentes ou as lojas independentes oferecem, há a garantia do serviço oferecido, há um valor adicionado oferecido ao cliente, há o valor da marca que foi construída ao longo dos anos e com investimentos financeiros aplicados, há necessidade de manutenção do estoque por longos períodos, até por 10 anos ou até mais do que isso, sobre esse estoque há custos de juros incorridos, elevados, há custos trabalhistas e impostos estocados. Então, tudo isso, do nosso ponto de vista, de alguma forma justifica a diferença de preços entre produtos comercializados nesta rede de concessionárias autorizadas, com alta qualidade, daqueles preços praticados pelo mercado paralelo.

O SR. OSVALDO VERGÍNIO – PSD – Somente um acerto. É R\$460, aliás, o capô, na época, não era R\$1.600, por isso que chega a aproximadamente 400%. E a gente também vê aqui o paracheque, se tivesse a peça independente, seria em torno, hoje, de R\$300 e, na Ford, é R\$1.403, então, uma diferença grande. Eu acho que o direito de escolha tem de existir. Portanto, a gente tem de ouvir ambas as partes, não somente os fabricantes, como também os nossos consumidores.

O SR. RAMALHO DA CONSTRUÇÃO – PSDB – Pela ordem, senhor Presidente.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Deputado Ramalho.

O SR. RAMALHO DA CONSTRUÇÃO – PSDB – Talvez eu não tenha percebido, mas até para fazer constar do relatório, qual a função na empresa do Sr. João Alecrim Pereira e também do Marcelo, inclusive com nome completo.

O SR. JOÃO ALECRIM PEREIRA – A minha função, eu sou Gerente de Relações Governamentais para a Ford Brasil.

O Marcelo pode responder.

O SR. MARCELO SANTOS – Meu nome é Marcelo Santos. Eu sou Gerente Responsável por Suporte ao Cliente, na Ford Brasil.

O SR. RAMALHO DA CONSTRUÇÃO – PSDB – Sr. Presidente, ouvindo o relato todo aqui e também os questionamentos dos nossos companheiros Deputados, a impressão que me deu é que a Ford trabalha muito mais no mercado intermediário do que direto. Está me parecendo o Brasil na época que os portugueses dominavam, que nós começamos a plantar cana-de-açúcar em Pernambuco, se vendia cana-de-açúcar, por R\$50 para Portugal, Portugal vendia por R\$100 para a Holanda, a Holanda fabricava o açúcar e vendia por R\$150 para Portugal e Portugal voltava com o açúcar para o Brasil, por R\$200.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Deputado Ramalho, só para ilustração, para atualizar aqui os índices, a ação que o Ministério Público propôs alega que a diferença resultante dessa intermediação variava para 88% a mais, imputado ao consumidor, que varia de 88 a 619% no preço a mais. Só para...

O SR. RAMALHO DA CONSTRUÇÃO – PSDB – Pois é. Se a função da CPI aqui é exatamente proteger o consumidor, como é que V. Sa., João Alecrim, vê isso? Essa coisa paralela.

E emendar outra pergunta. Se essa mesma prática praticada no Brasil ocorre em outros países que se tem notícia. Levantado aqui o exemplo dos nobres Deputados, inclusive do Osvaldo Vergínio, nós temos um dos nossos assessores que ele tem uma EcoSport 2004, quebrou uma lanterna, foi ver lá na concessionária, R\$254 e ele comprou no mercado independente por R\$150. Nesse sentido, como é a prática da Ford em outros países? Também existe esse monopólio?

O SR. JOÃO ALECRIM PEREIRA – Sr. Presidente, eu gostaria, mais uma vez, de informar que nós discordamos da acusação de monopólio, pelas razões aqui já apresentadas. Informar e manifestar mais uma vez aqui as razões que diferenciam o preço da peça vendida nas concessionárias, daquelas vendidas no mercado paralelo. Em muitos casos é preciso avaliar se a peça é a mesma, se foi produzida pelo mesmo fabricante, se foi produzida seguindo os mesmos critérios de produção e de qualidade. Então, essas diferenças de preços podem ter várias explicações.

Em relação à prática em outros países, varia de país para país, cada país tem a sua legislação, mas eu diria que em muitos países a Ford, sim, tem práticas semelhantes às do Brasil, obviamente, dentro daquelas que são definidas pela legislação de cada país. Eu não conheço os casos específicos de outros países. Conheço apenas o caso específico do Brasil.

O SR. RAMALHO DA CONSTRUÇÃO – PSDB – Sr. Presidente, uma pergunta mais para vossa excelência.

Nós tivemos aqui o Ministério Público como testemunha e deixou aqui todas as ações civis que eles entraram, na CPI. V. Exa. requereu os processos do Cade e também do Procon, porque os dois têm processo em cima disso. Se não requereu, eu gostaria que fossem requeridos os processos que estão correndo no Cade e também no Procon para anexar à CPI.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – E cobrar da certidão do trânsito em julgado da ação proposta do Ministério Público.

O SR. RAMALHO DA CONSTRUÇÃO – PSDB – Estou contemplado, Presidente.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Uma última questão.

O Ministério Público ingressou com uma ação contra as montadoras, entre elas a Ford. E ele alegava que as concessionárias eram... A elas era repassada a venda das peças de reposição com preço superior entre 88 a 619% a mais que os aplicados pelo mercado de reposição independente. E a ação objetivava a que, no máximo, fosse de 30% essa diferença. Ou seja, a diferença entre a oferta do mercado independente e a oferta da concessionária não poderia ser maior que 30%. O senhor tem conhecimento de diferença de preços desta ordem de 88 a 619%?

O SR. JOÃO ALECRIM PEREIRA – Não. Eu não tenho conhecimento de diferenças específicas de preço, senhor Presidente. Eu tenho, obviamente, por informações de imprensa, eventualmente, por conversas de corredor, de que há diferenças de preços e que, como noticiado, elas, em alguns casos, remontam a esse montante.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Quer dizer, então, o consumidor poderia estar pagando até 600% a mais por uma peça, por ser obrigado a comprá-la da concessionária. É isto.

E o que o senhor acha dessa diferença de 30%, no máximo, de diferença de preço? Ou seja, a montadora ia se resguardar, vendendo com uma diferença de 30% da que seria vendida no mercado independente, e não de 80, 100, 200, 600%.

O SR. JOÃO ALECRIM PEREIRA – Você não pode fixar margens específicas em peças, porque as peças têm processos de produção diferente, têm volumes diferentes, cada peça é um caso diferente.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Mas eu estou me referindo a peças que a Ford comprou do fornecedor, botou para a concessionária e revendeu por 600% a mais.

O SR. JOÃO ALECRIM PEREIRA – A Ford, em alguns casos, tem inclusive prejuízo em algumas peças que não têm, que tem baixa demanda, têm de ficar estocadas por longos períodos. Então, eu acho muito difícil que seja estabelecida uma margem específica para a venda dessas peças.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Bom, nós agradecemos. Só para informar aos Deputados.

O SR. JOOJI HATO – PMDB – Pela ordem, senhor Presidente.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Eu já vou lhe dar a palavra, Deputado Jooji Hato.

Para informar que consta aqui um acórdão em que o Ministério Público investigou com o inquérito civil público, ingressou com uma ação, apontando venda pelas concessionárias de peças de reposição com preços de 88% a mais até 619% a mais. E quando nós vimos aqui que essas peças são compradas dos fornecedores e revendidas pelas concessionárias com este valor, com este sobrepreço, fica caracterizada, sim, uma interposição no mercado, em prejuízo do consumidor.

E veja. O Ministério Público ingressou com uma ação para que, no máximo, fosse de 30% essa diferença a mais. E as concessionárias, as montadoras, as indústrias contestaram esta ação e a ação foi extinta e até foi fruto de muitas perguntas aqui, não porque o seu conteúdo fosse improcedente, foi extinta porque o Ministério Público não teria interesse em ingressar com essa ação porque é interesse pessoal e não interesse da coletividade. Portanto, um argumento extremamente estranho e nós estamos aqui solicitando se houve a certidão do trânsito em julgado ou não e por que o Ministério Público não recorreu ao Superior Tribunal de Justiça ou mesmo ao Supremo Tribunal Federal.

Deputado Jooji Hato.

O SR. JOOJI HATO – PMDB – Sr. Presidente, eu tenho um requerimento aqui que é para ouvir o Procon, o IQA, o IPEN. Eu gostaria que a CPI pudesse ouvir o mais rápido possível.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Nós já aprovamos.

O SR. JOOJI HATO – PMDB – Eu sei. Está aprovado. Porque eu acredito que seja uma necessidade premente, porque essa discussão das certificações e especificações técnicas para as peças tem de ser feita rapidamente, porque eu acho que um choque, por exemplo, não deveria se desmanchar ou desintegrar numa pequena colisão.

E termino a minha fala aqui, meu caro Dr. João Alecrim, se não é monopólio, se a Ford, em relações às peças tem um faturamento mínimo, eu gostaria de fazer mais uma vez aqui um apelo: para que ajude o consumidor, porque neste país, o indivíduo, um brasileiro, comprou uma Porsche Cayenne, por exemplo, bate lá o seu farol, para ele repor esse farol vai custar R\$10 a R\$20 mil. Este país parece que não é de ninguém, é de todos e é uma anarquia e está na hora de começar a colocar ordem no Brasil.

Eu acho que a Ford que já ganhou muitos recursos aqui, é uma das empresas que mais vende carros aqui, ao lado da Volkswagen, poderia fazer igual à GM e fazer, democraticamente, ajudar a população, os consumidores que investiram nesses carros.

Graças a Deus eu não comprei nenhuma Porsche Cayenne, mas, se eu comprar, eu vou me sentir enganado. Bate o farol, eu vou ter de pagar R\$20 mil, R\$10 mil para repor um farolzinho. Está bom?

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Muito bem.

Nós agradecemos muito, sobretudo a maneira como os representantes da Ford expuseram os seus pontos de vista, colaborando com a CPI.

E fica, sim, esse apelo do Deputado Jooji Hato, que é um apelo de todos os Deputados e desta Presidência, para que haja uma reflexão quanto à possibilidade de uma flexibilização, principalmente da Volkswagen e da Ford, e quando chegar a Fiat, para ver se nós conseguimos chegar a algum avanço aqui. E, eventualmente, a CPI teria um desfecho muito, a meu ver, positivo, se nós conseguíssemos algum resultado concreto, decorrente de uma conversa, de uma negociação. Vocês analisassem os custos, os impactos e se poderia ser feito algum tipo de abertura e flexibilização para o consumidor. Tenho certeza que isso, em termos de responsabilidade social, agregaria muito valor à imagem das indústrias, que já é muito boa aqui em nosso país.

Muito obrigado. Estão encerrados os trabalhos na data de hoje.

* * *

COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO BK CONSULTORIA E SERVIÇOS LTDA.

25/06/2013

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB - Havendo número regimental, declaro instalada a Comissão Parlamentar de Inquérito, na sua sétima reunião sobre a Cartelização do mercado de autopeças, ficando dispensada a leitura da Ata da sessão anterior. Na ordem do dia, que já está aprovada. Nessa data nós convidamos para vir aqui na frente os ilustres, Dr. José Eduardo Moreira, que é o representante legal da FIAT do Brasil. Por favor. Convidamos também para acompanhá-lo o Dr. Pedro Henrique Rubião do Val Maciel e o Dr. Gabriel Dias. O depoimento será tomado do Dr. José Eduardo Moreira, mas poderão, aqueles que se encontram à mesa, também eventualmente participarem sempre, se assim entenderem necessário. Dr. José Eduardo Moreira, o senhor foi convocado a comparecer a esta Comissão Parlamentar de Inquérito. A CPI foi constituída pelo Ato número 18 de 2013 e que investiga eventual cartelização do mercado de autopeças de reposição. O senhor está aqui como testemunha e vai depor sobre fatos, embora alguns deles demandem apreciação subjetiva. De qualquer maneira, com fundamento nos Artigos 203 e 218, ambos do Código do Processo Penal, combinados com o Parágrafo Segundo do Artigo 13 da Constituição do Estado de São Paulo e ainda o Artigo Terceiro da lei que regulamenta as CPIS estaduais, a lei estadual 11.124 de 10 de Abril de 2002, bem como das demais normas constitucionais ou extra constitucionais aplicáveis à espécie, cumpridos o advertido; obviamente que o senhor deve dizer a verdade, não podendo fazer afirmações falsas, calar ou negar a verdade a respeito dos fatos do seu conhecimento por incorrer com o previsto no Artigo Quarto, Inciso dois da lei federal 1579 de 18 de Março de 1952. Feita a qualificação eu pediria ao senhor, nos termos do regimento interno da Casa que fizesse a leitura desse texto.

O SR. JOSÉ EDUARDO MOREIRA – Sob a minha palavra de honra prometo dizer a verdade do que souber e for perguntado relacionado com a investigação a cargo dessa Comissão Parlamentar de Inquérito.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – A testemunha terá 10 minutos para fazer uma exposição objetiva a respeito dos fatos. O senhor já tem conhecimento do objeto da CPI? Então o senhor tem a palavra.

O SR. JOSÉ EDUARDO MOREIRA – Em primeiro lugar eu gostaria de agradecer à oportunidade de nós estarmos aqui e esclarecer um ponto que me parece e merece ser mencionado. As duas comunicações que nós recebemos com relação à questão de comparecermos a esta Comissão, a primeira delas foi recebida exatamente no dia onde nós tínhamos sido convocados para comparecer. E posteriormente nós recebemos uma comunicação para essa data e fizemos um contato explicando o que tinha acontecido com relação à convocação anterior, ou seja, não existe da nossa parte, não existe da Companhia, da FIAT Automóveis nenhum tipo de questionamento ou dificuldade em relação à participação dela nesse processo. Só para deixar claro que nós estamos aqui também para colaborar em relação ao desenvolvimento desses trabalhos. Perfeito?

Nós agradecemos a essa oportunidade de nos manifestarmos e contribuir para os trabalhos dessa Comissão e agradecemos, particularmente, a Sua Excelência, o Deputado Capez, e aos demais Deputados que estão presentes aqui. Suas Excelências; nossas homenagens. E gostaríamos de antes de passarmos para essa manifestação particular específica de acordo com o que foi colocado para que respondamos, gostaríamos de trazer ao conhecimento de você Vossas Excelências breves observações e alguns fatos que são relevantes. Em primeiro lugar nós gostaríamos de afirmar que a FIAT Automóveis não se envolve ou participa de quaisquer discussões ou práticas que possam dar a entender, sugerir ou desencadear qualquer ajuste entre concorrentes para controle de mercado. Nós somos, em verdade, concorrentes das demais montadoras e atuamos com muito vigor no mercado, inclusive, para garantir a nossa posição de líder neste mesmo mercado pelos últimos 11 anos; que é bom que se ressalte. E em segundo lugar, nós temos o entendimento que para falar de produção e distribuição de peças e das disposições da Constituição da Lei de Propriedade Industrial, não se deve tratar esses temas de maneira isolada, como segmentos isolados um do outro, apartados os desdobramentos decorrentes da produção e vendo a colocação desse veículo no mercado, é preciso ter em conta todo o trabalho e investimento que foram feitos no processo sob os quais discorreremos mais abaixo. Mas também deve se considerar enorme responsabilidade que repousa sobre os ombros da montadora, notadamente naquilo que se refere à qualidade e segurança de disponibilidade do produto e peças para a sua manutenção; indo ao ponto, vamos falar inicialmente a respeito do grupo FIAT. O grupo Fiat/Chrysler hoje é composto por 19 empresas no Brasil; com plantas em Minas Gerais, São Paulo, Paraná e Pernambuco, e escritórios aqui em São Paulo. Os empregados diretos da Fiat são 20 mil e o grupo tem no país cerca de 50 mil pessoas que trabalham para atender aos nossos clientes e aos nossos consumidores. Nós temos ainda cerca de 35 mil empregados que trabalham em cerca de 600 concessionárias em todo o país atendendo os consumidores em todo o território nacional. Considerando os empregos diretos e indiretos envolvidos na produção e atendimento dos produtos da marca Fiat no Brasil e América Latina nós temos 155 mil pessoas envolvidas. Em 2011 ressaltamos que depois de investir seis bilhões de reais no período de 2008 a 2010, a Fiat iniciou outro ciclo de investimentos, da ordem de 10 bilhões, no período de 2011 a 2014 para ampliar a capacidade da fábrica de 950 mil unidades em Betim e mais 250 mil unidades em Goiana, no Estado de Pernambuco. Tecnicamente, através do pólo de desenvolvimento, a FIAT Automóveis utiliza as mais modernas tecnologias na execução de todas as etapas de projetos e desenvolvimento de um automóvel, o que mais recentemente pode ser demonstrado no caso do desenvolvimento do modelo Grand Siena, um reconhecido sucesso de design e de vendas em todo o país. Nós tivemos cerca de oito meses de trabalho na concepção de design do veículo, e associados ao trabalho de engenharia, motor, câmbio, suspensão e outros equipamentos e também o trabalho no centro de estilo quanto no desenvolvimento no interior do veículo, cores e texturas para bancos e painéis. Para os senhores terem uma ideia, para que Vossa Excelência tenha uma ideia, esse desenvolvimento do estilo do carro ele acontece em paralelo com o trabalho de engenharia. Nesse caso, especificamente, foram empregados 26 meses em arquitetura de sistemas materiais, peças, equipamentos e layout de engenharia, seguido de modelos matemáticos e testes virtuais. Construiu-se um carro de teste para confirmar os testes virtuais, neles são realizados testes de resistência, torque, potência, consumo, segurança, aerodinâmica, suspensão, freios, iluminação, parte elétrica, temperatura e dentre outros testes que são feitos. E esse protótipo é então avaliado para determinar se os objetivos iniciais foram alcançados. Se não foram, o projeto retorna ao início para ajuste, repetindo todo o processo e todos os custos envolvidos. Para o caso específico do Grand Siena, foram envolvidos cerca de 500 profissionais de engenharia e 750 mil horas de trabalho empregadas levando ao desenvolvimento de 47 novos componentes com

centenas de novos cálculos matemáticos. Cinco mil novos desenhos de peças foram feitos de aproximadamente 400 veículos de testes que foram utilizados para verificação do processo construtivo e em colocação em pré-produção. 71 mil testes virtuais e físicos foram feitos e os veículos rodaram, vejam os senhores, cerca de dois milhões de quilômetros em testes de confiabilidade. Isso é o suficiente para dar 200 voltas ao redor da Terra. Isso num único e exclusivo modelo, no processo de desenvolvimento desse veículo. Apenas para o desenvolvimento do Grand Siena foram investidos cerca de 700 milhões de reais, incluindo concepção de design, engenharia, preparação de produção, campanha de comunicação e adaptação, treinamento e preparação técnica para rede de 600 concessionárias para vender o novo produto. O que tem que ficar claro aqui é que quando se coloca um novo produto no mercado, você não está simplesmente colocando um carro à venda, você está colocando a sua identidade, você está colocando a sua marca para apreciação do consumidor, para apreciação do público. Então você tem que garantir a ele que você está colocando um produto que além de satisfazer o aspecto de design, ele também satisfaz o aspecto relacionado à segurança. O que nós fazemos é colocar no mercado, para o consumidor e cliente da marca Fiat, um produto que represente o que há de mais atualizado em termos de tecnologia, segurança e estilo, e que apresente um diferencial em relação aos demais produtos do mercado. Design, como os senhores sabem, é um tempo diferencial que se tem entre os diversos produtos colocados no mercado e representam um fator relevante na tomada de decisão na compra dos automóveis. Deve-se observar também que esse processo de concepção e design ele não é um fim em si mesmo, não basta o carro ser bonito, ele tem que ser confiável, ele tem que ser resistente, tem que garantir integridade e segurança dos seus usuários. Esses pontos e essa ação contínua dos processos de produção da Fiat levam a um aumento de confiança que o consumidor deposita nos nossos produtos. Em decorrência também dos investimentos que são feitos em relação aos serviços de pós-venda com a capilaridade existente para o atendimento através das nossas redes de concessionárias que é devidamente treinada, continuamente capacitada e, além disso, é decorrente da confiança e certeza quanto a existência e disponibilidade dessas peças de reposição originais adequadas para serem aplicadas no veículo e de forma tempestiva, ou seja, na medida da necessidade de utilização e aplicação dessas peças nos veículos. Para garantir que esse atendimento seja feito, a Fiat conta, hoje, com o centro de distribuição e redistribuição de peças que nós temos em 16 alocações espalhadas no país. Nós temos o centro principal que é em Betim; e temos 15 outros espalhados no país que replicam a distribuição dessas peças. Com esses centros de atendimento de distribuição e redistribuição de peças, nós atendemos as nossas 600 concessionárias, mais de 600 concessionárias, nós já estamos com 605 aproximadamente e temos ainda um portal de relacionamento com os reparadores independentes, as oficinas independentes, e nós temos 80 mil reparadores independentes cadastrados em nosso sistema em todo o território nacional. Nós temos em estoque nesses nossos centros 12 milhões de peças que são relacionadas a 54 mil desenhos disponíveis para entrega imediata. Atualmente, isso nos custa um valor, em média, de 140 milhões de reais só do custo de estoque, sem se contar o custo financeiro, o custo de perda de oportunidade em relação a esse valor, em relação ao curso de movimentação, estocagem e segurança contra danos, fogo, vigilância, seguro, etc. Essa estrutura, com os seus consequentes custos, nos permite atender a quase totalidade dos pedidos de peças em até um dia após seus registros no sistema. Com isso, garantimos que não haja a falta de peças e componentes para produtos Fiat no território nacional. Nós somos uma empresa que cresce e se desenvolve atendendo ao sistema legal brasileiro, nós temos 35 anos de existência e participação no mercado automobilístico brasileiro. Nós não fazemos concessão nenhuma quanto a observação das determinações legais no que se refere aos nossos direitos e também às nossas obrigações. Nós confiamos no sistema legal brasileiro, na legislação brasileira que protege os investimentos

realizados em prol do consumidor e também do país, evitando a apropriação indevida porque não mostra o mesmo comprometimento e observância às leis existentes. Obrigado pela atenção e nos colocamos à disposição de Vossas Excelências para qualquer esclarecimento que se faça necessário. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Em primeiro lugar eu quero cumprimentá-lo. O senhor falou exatamente 10 minutos. Parabéns pela precisão. As duas primeiras perguntas que eu ia fazer o senhor já esclareceu, de que não houve intuito protelatório ou de burlar os trabalhos desta CPI. Quem é o Senhor Cledorvino Belini?

O SR. JOSÉ EDUARDO MOREIRA – O Sr. Cledorvino Belini ele é o diretor, o presidente do Grupo Fiat na América Latina.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Nós enviamos um ofício no dia 15 de Maio e depois uma convocação no dia 06 de Junho.

O SR. JOSÉ EDUARDO MOREIRA - Perfeito. Exatamente.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Mas já foi esclarecido de que não houve intuito de desrespeito à esta CPI.

O SR. JOSÉ EDUARDO MOREIRA – Como eu disse, o primeiro ofício foi encaminhado, nós recebemos exatamente no dia em que estava acontecendo o evento aqui. Quando nós recebemos o segundo nós pedimos ao nosso pessoal aqui em São Paulo para fazer um contato direto com a Assembleia a respeito disso e do nosso propósito de comparecer e colaborar com o desenvolvimento.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Da minha parte eu dou como esclarecido. Agora vamos às perguntas. Existe um cálculo de qual é o impacto no orçamento da Fiat desse mercado de venda de peças de reposição dos veículos? Já foi feito algum cálculo?

O SR. JOSÉ EDUARDO MOREIRA – Em que sentido, Deputado?

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Quanto corresponde ao faturamento da Fiat a venda de peças de reposição de veículos usados?

O SR. JOSÉ EDUARDO MOREIRA – O senhor está se referindo às peças que hoje nós temos protegidas?

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – É. Peças que as concessionárias Fiat vendem para os veículos, para sua manutenção; peças de reposição do veículo.

O SR. JOSÉ EDUARDO MOREIRA – Hoje nós temos aproximadamente 14% do nosso faturamento relacionado com essas questões das peças.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – O senhor tem como comprovar isso? Enviar algum relato de faturamento para que a gente possa fazer essa avaliação? A Fiat é

86% do faturamento da Fiat é com a venda de automóveis e 14% é com a venda de peças para repor veículos conforme vão se desgastando, é isso?

O SR. JOSÉ EDUARDO MOREIRA – Não. O percentual relacionado a peças que eu estou referindo é 14% em relação ao nosso faturamento com peças de reposição. Quanto isso representa em relação ao faturamento total é uma informação que eu não disponho.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Então a minha pergunta é: a venda dessas peças para serem repostas nos veículos usados, na medida que eles são utilizados, qual o impacto, qual o percentual que corresponde do faturamento total? Esse dado o senhor não tem?

O SR. JOSÉ EDUARDO MOREIRA – Não, esse dado eu não tenho disponível.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – É porque eu me assustei. Se fosse 14% os veículos quebram demais. Não é o caso, evidentemente.

O SR. JOSÉ EDUARDO MOREIRA – Absolutamente, não. Não é o caso. Só fazendo um esclarecimento, se o senhor me permitir, é o seguinte. Nós temos hoje em circulação no mercado brasileiro 8 milhões e 500 mil automóveis circulando da marca Fiat, de um total, salvo engano, de 10,5 milhões que foram produzidos nesses anos, desde 1985, aproximadamente. Esse volume de peças que nós estamos falando representa fornecimento de peça para esse universo de veículos.

O SR. JOOJI HATO – PMDB – Pela ordem, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Pela ordem, Deputado.

O SR. JOOJI HATO – PMDB – Esses 14% é de qual universo?

O SR. JOSÉ EDUARDO MOREIRA - Do universo de peças que são comercializadas pela Fiat.

O SR. JOOJI HATO – PMDB – Todas as peças que a Fiat comercializa vocês tem 14% de faturamento, é isso?

O SR. JOSÉ EDUARDO MOREIRA – Não. Nós temos 14% do faturamento relacionado às peças que tem desenho de proteção, desenho protegido no INPI.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Muito bem. Esclarecido, Deputado Jooji?

O SR. JOOJI HATO – PMDB – Mais ou menos.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Então, por favor.

O SR. JOOJI HATO – PMDB – Poderia explicitar? Eu não estou entendendo. Nós estamos dizendo que o faturamento da Fiat, 86% é em relação à venda do auto.

O SR. JOSÉ EDUARDO MOREIRA – Não, não. Eu estou dizendo que o volume de peças que nós vendemos, que nós colocamos no mercado para poder atender a esses 8,5 milhões de veículos, 14% se referem às peças que são objeto de discussão e que está em andamento aqui na Assembleia, que é a questão da existência ou não...

O SR. JOOJI HATO – PMDB – Ah entendi!

O SR. JOSÉ EDUARDO MOREIRA – Perfeito? Ok.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – A pergunta que eu fiz é: quanto que isso corresponde em relação à fabricação e vendas de carro, que é a pergunta que o dado o senhor não tem, é isso?

O SR. JOSÉ EDUARDO MOREIRA – Essa informação eu não tenho disponível.

O SR. DILADOR BORGES – PSDB - Pela ordem, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Pela ordem, Deputado.

O SR. DILADOR BORGES – PSDB - Seu José Eduardo, bom dia. O senhor disse que tem à disposição essas peças e que quando chega no cadastro da empresa, da indústria, um dia já está a disponibilidade.

O SR. JOSÉ EDUARDO MOREIRA – Isso.

O SR. DILADOR BORGES – PSDB - E por que nas concessionárias leva tanto tempo pra ser atendido? Tem caso de oito, dez, quinze dias, às vezes o carro fica lá no cavalete ou esperando reposição de peças? Por que essa diferença então tão grande de tempo?

O SR. JOSÉ EDUARDO MOREIRA – Nós não temos como particularizar, Excelência. Existem situações que são específicas. O que eu queria garantir para o senhor é o seguinte, o esforço que a companhia faz através da nossa estrutura é no sentido de fazer com que as concessionárias recebam as peças que são solicitadas dentro do prazo. daquelas peças que estão em nosso depósito, a partir do momento em que esse pedido é colocado, ele é enviado para as concessionárias. Agora, como eu disse para o senhor, nós temos um país aqui de dimensão continental. Aqui nós podemos colocar a Europa praticamente dentro do Brasil. Nós temos diversos países aqui dentro. Nós temos problemas logísticos diversos para serem atendidos. E nós trabalhamos para poder resolver esse tipo de problema. Pode haver alguma circunstância, algum caso, mas esses casos são isolados. Se nós considerarmos, como eu digo, por isso que nós temos 8,5 milhões de veículos circulando no país e que nós temos 600 concessionárias que atendem a uma grande quantidade dos veículos, pode haver um caso aqui e acolá onde tenha havido algum tipo de problema. Pode ser, por exemplo, algum tipo de peça que não estivesse preparada ou pronta para ser encaminhada estivesse em processo de recebimento na companhia, que são

situações que no dia-a-dia acontecem. Mas eu garanto para os senhores o seguinte: todas as medidas que tomamos são no sentido de sanar esse tipo de questionamento.

O SR. DILADOR BORGES – PSDB – Pela ordem, Sr. Presidente? Se a Fiat tem Betim como fábrica e depois tem 15 locais de distribuição dessas peças, ela, geograficamente, ou estrategicamente, não deveria estar próximo dos consumidores e que não houvesse tanta demora? E a minha pergunta é o seguinte, um caso aqui e outro caso acolá. Quantos casos vocês têm? Tem esse dado? De reclamações, de veículos que ficam lá no cavelete, eu ficam na concessionária sem peça? Tem ideia do número?

O SR. JOSÉ EDUARDO MOREIRA – Excelência, como eu disse aqui, eu não tenho como particularizar. O que eu disse é baseado naquilo que Sua Excelência colocou, que podem existir esses casos. O que eu digo é que 96% dos pedidos que são colocados no nosso centro de distribuição eles são atendidos imediatamente. Significa dizer o seguinte, que nós temos, em estoque, quase a totalidade de todas as peças para um atendimento imediato. Nós temos que entender que em uma estrutura e dentro de um mercado como é o mercado automotivo, há uma natural necessidade de você fazer reposição de estoques. À medida que isso acontece, e que isso é feito, nós fazemos o atendimento do pedido do concessionário imediatamente. E o que eu ressalto é o seguinte, é que isso é feito não só, Deputado, para as concessionárias, mas isso é feito também através de 80 mil oficinas independentes que nós temos cadastradas no portal reparador, que é o reparador independente. Então esses 80 mil reparadores independentes, eles tem acesso a todo universo de peças através de nossas concessionárias, tem acesso ao universo de desenvolvimento tecnológico. Aprendizado em relação à operacionalização e ao atendimento dos clientes que os procuram e que não são clientes que tem produtos cobertos por garantia da Fiat Automóveis como é o caso da grande maioria dos clientes que vão às concessionárias.

O SR. DILADOR BORGES – PSDB – Seu José Eduardo, em respeito aos consumidores, será que o senhor tem chance de enviar à CPI qual é o número de reclamações e qual é o número desses 4%? O que significa isso em termos de consumidores? Em termos das pessoas que colocam o carro para arrumar em uma concessionária e não tem peça de reposição.

O SR. JOSÉ EDUARDO MOREIRA – Nós não temos uma vinculação direta dessa questão do pedido com relação do consumidor, Excelência. O que nós temos é uma vinculação dos pedidos que são feitos pelas concessionárias e que nós conseguimos fazer o atendimento dentro desse período. Então essa que é a situação.

O SR. – Pela Ordem, Sr. Presidente. Essas oficinas cadastradas que você acabou de dizer, ela só compra peça através das agências ou pode fazer o pedido direto ao fabricante fornecedor de peça da Fiat?

O SR. JOSÉ EDUARDO MOREIRA – O que acontece, Excelência, é o seguinte, existe uma legislação que regulamenta o relacionamento entre montadoras e concessionárias. A Lei Ferrari. Tem esse nome porque um dos concessionários, que foi o Deputado Renato Ferrari aqui de São Paulo, tomou iniciativa de criar essa lei, ela é de 1979. E ela diz o seguinte, que a montadora ela é obrigada a comercializar serviços e peças através das concessionárias. Eu não posso fazer uma venda direta para uma terceira pessoa. Então existe uma vedação legal que não permite que essa venda seja feita. Isso não impede o fato de que no processo de desenvolvimento e

de relacionamento com o consumidor Fiat nós criássemos esse portal onde o reparador independente vai à concessionária, tem o conhecimento do tipo de operação que tem que se fazer, como é que se procede do ponto de vista da mecânica para reparação e adquire essas peças da concessionária. Agora por uma questão legal, por essa vedação que existe através da Lei Ferrari, nós não temos como fazer a comercialização disso direto para terceiros.

O SR. – Essa lei Ferrari, então, pelo que a gente vê, ela acabou cartelizando esse setor porque se só fica na mão das concessionárias e a gente sabe que o serviço da concessionária sempre é um custo mais alto. Isso também está amarrada na questão da garantia. Dentro da garantia, por exemplo, se eu levar o meu carro em uma oficina que não seja concessionária eu já tenho uma penalização que é a perda da garantia. Então quer dizer, a gente percebe que o setor tem um sentido de cartelização.

O SR. JOSÉ EDUARDO MOREIRA – Na realidade, se o senhor me permite, Excelência, essa é uma discussão conceitual, mas essa questão dessa reserva dessa exclusividade ela tem uma razão econômica. O setor automobilístico é um setor que demanda investimentos de altíssima relevância. Então quando as empresas se propõem a se tornarem concessionárias elas têm que ter, em função desse investimento, uma garantia de que elas vão ter capacidade de fazer a recuperação desses investimentos durante um determinado período. Então o que a lei faz e garante isso, e isso é uma lógica econômica e que vem desde muitos anos, inclusive até de origem francesa, que foi a base utilizada para o desenvolvimento Ferrari, ela vem trazendo essa conotação de exclusividade em função desse aspecto que tem. Agora do ponto de vista de que há um diferencial em relação aos preços da concessionária em relação ao reparador independente, eu concordo com o senhor. Mas essa diferença existe não por si mesma. Existe um diferencial do ponto de vista de qualidade do que é empregado na produção dessas peças; das garantias que são colocadas, que são prestadas pela companhia, dos aspectos relacionados, como eu disse aqui, à estocagem. Esses custos de estocagem, a capilaridade, o treinamento que é dado para que esses consumidores possam ter o seu veículo funcionando em condições equivalentes àquelas em que a fábrica coloca um produto no mercado, visando sua tranquilidade de garantia das famílias, das pessoas, das crianças que estejam nesse meio de transporte. Então existe uma razão em função dessa situação.

O SR. – Pela ordem, senhor Presidente. Eu queria fazer uma pergunta para o senhor o seguinte, quantos veículos a Fiat tem que vender, ou quanto tempo ela necessita para amortizar todas essas despesas que tem em relação de fornecer essa autopeça para os consumidores da Fiat? Porque quando o consumidor compra o carro, a Fiat já tem o lucro, obviamente vendendo as peças ela vai cobrar dos consumidores, vai ter lucro também. E eu pergunto, quantos veículos têm que vender para amortizar todos esses custos? A segunda pergunta é o seguinte, é o que o Dilador falou agora pouco. Pode ter uma cartelização se só as concessionárias vendem os produtos da Fiat. Por que você fica na mão das concessionárias. A GM, por exemplo, tem a Accioly aqui em São Paulo, na Barão de Limeira, que ela vende os produtos da GM, uma bateria na Accioly custa 220; numa concessionária, 470. Uma pastilha que eu precisei, e se eu fosse colocar na concessionária, ia custar para mim, pelo menos 500 reais, para o Estado, porque o Vectra é um carro oficial. E aí eu mandei comprar a pastilha na Accioly ontem, pagamos 130 e poucos, se não falha a memória, eu posso trazer a nota fiscal aqui, e se for na concessionária eu vou gastar 500 reais. Para colocar uma pastilha dessa o cara vem me cobrar 30, 40 reais e me coloca essa pastilha numa oficina especializada e que eu conheço, por exemplo. Então eu vou dar uma economia para a Assembleia

Legislativa ou para o Estado de em torno de 350 reais, aproximadamente, para o Estado porque eu estou comprando da Accioly que vende o mesmo produto que vende uma concessionária da Chevrolet. E eu pergunto, a Fiat tem alguma empresa semelhante à Accioly? Não concessionária, mas que pode vender esses produtos?

O SR. JOSÉ EDUARDO MOREIRA – Eu queria, primeiro, o senhor fez duas perguntas. Essa segunda relacionada ao preço eu queria que o senhor repetisse, por gentileza, a primeira questão que o senhor tinha colocado porque eu não tive oportunidade de anotar aqui.

O SR. – Porque o senhor disse o seguinte, vai estocagem, tem segurança, tem que ter proteção a fogo, incêndio, fogo, etc e etc, porque tem que proteger essas peças que estão armazenadas. Então se não me falha a memória. 120 milhões de peças?

O SR. JOSÉ EDUARDO MOREIRA – 140 milhões de reais em peças. Mas isso, só peças de reposição.

O SR. – Demoram um certo tempo para vender. Tem o problema do custo financeiro.

O SR. JOSÉ EDUARDO MOREIRA – Isso é continuado por até 10 anos depois do encerramento de produção do veículo.

O SR. – Só que a Fiat já vende o carro e tem um lucro. E aí eu pergunto, quantos carros tem que se vender para se manter essa estrutura? O senhor tem ideia?

O SR. JOSÉ EDUARDO MOREIRA – Não, eu não tenho essa informação, Excelência. Realmente eu não sei qual seria o investimento por veículo em relação a recuperação. Realmente eu não sei, eu não tenho como subsidiá-lo nesse sentido.

O SR. – Porque a Fiat, a fábrica, ela já ganha ao vender o carro. Não é isso?

O SR. JOSÉ EDUARDO MOREIRA – Sim.

O SR. – Ela já tem um lucro bom. E depois o compromisso de manter as peças, a reposição, a manutenção desses carros que o consumidor também vai pagar essas peças. Não vem de graça. Não é?

O SR. JOSÉ EDUARDO MOREIRA – Não, eu sei disso, mas do ponto de vista de ganho, eu realmente não tenho elemento nenhum para dizer para o senhor se é muito, como o senhor afirmou, ou se é pouco ou se é mais ou menos. Eu não tenho, realmente, não está dentro da minha área de atuação para poder me manifestar em relação ao tema. Eu peço desculpas ao senhor por conta disso. Com relação à questão da Accioly, eu não conheço como que essa operação funciona, ta, certo? O que eu posso dizer para o senhor é o seguinte, nós não temos outras empresas fazendo a distribuição de peças, como eu disse e procurei esclarecer aqui. Nós somos obrigados a fazer comercialização das nossas peças através das concessionárias. E quando nós colocamos essas peças nas concessionárias, nós estamos dando toda aquela garantia que eu mencionei anteriormente. Todos aqueles pontos que eu mencionei anteriormente e suportando todas aquelas obrigações que eu mencionei na nossa palavra inicial aqui. É o elevado nível de

responsabilidade que é colocado nos ombros das concessionárias com relação ao produto que elas colocam no mercado. É basicamente isso.

O SR. – A Fiat impede que haja uma empresa de um porte médio ou grande que distribua as peças a não ser das concessionárias?

O SR. JOSÉ EDUARDO MOREIRA – Se essas peças forem peças originais da Fiat, nós não temos nenhum mecanismo para fazer este tipo de distribuição. E nós não conhecemos, com relação à rede Fiat, nenhum tipo de situação que seja semelhante ou parecida com isso.

O SR. – Porque a GM não faz nenhuma restrição. Inclui em design. Ela não faz nenhuma restrição. Ela libera e eles têm condições de comprarem essas peças como a Accioly distribui, compra dos fabricantes e distribui para a população, então há uma democratização nessa distribuição. Quando há um aprisionamento, uma cartelização.

O SR. JOSÉ EDUARDO MOREIRA – Se o senhor me permitir, Excelência, eu respeito, evidentemente, o ponto de vista que o senhor está colocando. Mas nós da Fiat, nós competimos no mercado, nós não discutimos qual é a estratégia e nós não sabemos qual que foi o posicionamento estratégico que a General Motors adotou para poder trabalhar nesse modelo de negócios. Nós temos o nosso modelo de negócio. E em cima desse nosso modelo de negócios, nós, como eu disse, observando o que a legislação determina. Nós observamos as questões da legislação da Lei Ferrari, observamos as questões dos nossos contratos com as nossas concessionárias para poder fazer a distribuição e atendimento dos nossos consumidores. É basicamente essa...

O SR. ALCIDES AMAZONAS – PCdoB – Senhor José Eduardo, para eu entender melhor aqui o mercado de venda e distribuição de peças, nós temos o mercado, então, composto pelo distribuidor autorizado da própria distribuidora e nós temos também o distribuidor, ou conforme o senhor diz, reparador que é independente. São esses dois?

O SR. JOSÉ EDUARDO MOREIRA – Sim. A princípio nos temos o seguinte, nós temos um mercado onde nós atendemos o cliente através da nossa rede, como eu disse, com capilaridade para todo o Brasil. Garantindo o produto que nós colocamos no mercado. Nós sabemos que existe um mercado de distribuição paralelo que coloca produtos para serem utilizados em produtos que não são peças originais, não são peças produzidas, homologadas, classificadas, verificadas pela Fiat Automóveis.

O SR. ALCIDES AMAZONAS – PCdoB – Esse mercado não é clandestino?

O SR. JOSÉ EDUARDO MOREIRA – Eu não posso afirmar, Excelência, que ele seja clandestino ou não, porque existe uma diversidade, existe uma gama muito grande de empresas que estão atuando nesse mercado. Se eu cometesse a temeridade de dizer que ele seria clandestino, eu estaria fazendo uma afirmação sem nenhuma evidência concreta. O que eu posso dizer para o senhor é que pode haver empresas que estejam atendendo aquilo que a legislação determina e pode haver empresas que não estejam em linha com essas determinações, e aí são situações que tem que ser consideradas caso a caso.

O SR. ALCIDES AMAZONAS – PCdoB – Então eu posso entender que existe três mercados, um mercado clandestino ou mercado pirata, pelo menos essas informações tem chego aqui até os membros dessa CPI; que você tem um mercado paralelo que não é nem o distribuidor original, nem o mercado independente, e teria um outro mercado clandestino que conhecemos de diversas formas; uns chamam de robauto, mercado pirata, o senhor tem conhecimento disso, o senhor atua no mercado.

O SR. JOSÉ EDUARDO MOREIRA – Eu atuo no mercado e o que eu tenho conhecimento eu tenho conhecimento por notícias de jornal, certo? Não são informações nas quais eu possa formar um convencimento. Perfeito? O que nós conhecemos e o que nós trabalhamos, como eu disse, é o mercado de distribuição dos veículos e peças feito com base no processo de distribuição através de concessionárias.

O SR. ALCIDES AMAZONAS – PCdoB – O senhor tem conhecimento da discrepância entre os preços desses dois mercados de vendas de peças, do mercado original e do mercado, digamos, independente.

O SR. JOSÉ EDUARDO MOREIRA – Nós temos conhecimento, mas não temos análises. Nós sabemos, inclusive por alegações que são feitas de que existiria essa discrepância. Mas nós entendemos, até mesmo como nós nos manifestamos com o processo que está em andamento em Brasília, no CADE; que essa análise é uma análise em que ela não tem um princípio comparativo que justifique uma avaliação em relação ao valor que cada peça apresenta, seja ela a peça pirata, como o senhor mesmo colocou, o senhor trouxe a discussão aqui, seja a peça do mercado paralelo desse mercado que o senhor disse também e que existe e que distribuiria essas peças não sendo parte da robauto. Além do mercado de distribuição. O que a gente tem que ter em mente a esta questão desse mercado é que a discussão que nós temos no CADE hoje em dia, diz respeito a um aspecto legislativo que protege os nossos interesses no momento em que a gente coloca um produto com qualidade no mercado. A discrepância de preço que o senhor está colocando em relação a cada um desses mercados, nós não temos como avaliar, como eu disse, porque nós sabemos o que nós produzimos, nós sabemos a nossa responsabilidade em relação aquilo que nós colocamos no mercado. Nós sabemos o que nos custa fazer essa distribuição, então não existe uma base comparativa. Eu não posso dizer porque eu não sei como esses produtos são feitos, com que material que ele é feito, com que distribuição, qual é a relação que existe entre os seus empregados com relação a essa empresa, como é que fica a situação do ponto de vista fiscal e tributário. Eu não tenho nenhuma referência com relação a isso.

O SR. ALCIDES AMAZONAS – PCdoB – Mas o senhor sabe que tem uma discrepância de preço? O senhor sabe que existe uma discrepância de preço entre esses dois mercados, e se isso é verdade eu pergunto também, essa discrepância você verifica também na questão da qualidade?

O SR. JOSÉ EDUARDO MOREIRA – Nós não fazemos nenhuma avaliação da qualidade, porque o que acontece é o seguinte, nós já temos trabalho e problemas suficientes no nosso dia-a-dia buscando atender aquilo que o nosso consumidor precisa. Aquilo que o consumidor da marca Fiat cobra reiteradamente da companhia. Então nós não temos nenhum estudo comparativo com relação a essa questão das peças, com relação à questão da qualidade, com relação à avaliação.

O SR. ALCIDES AMAZONAS – PCdoB – Uma empresa conceituada no mercado como a Fiat não deveria ter um estudo mais aprofundado? Visando, inclusive, a proteção do consumidor? Me parece que o consumidor está prejudicado nesse processo todo, como que foi relatado aqui pelo nobre deputado Jooji Hato, quer dizer, o consumidor está desprotegido. Poderia afirmar isso? O senhor concorda com isso?

O SR. JOSÉ EDUARDO MOREIRA – Não, eu não concordo, não. Sabe por que, Excelência? Porque é o seguinte, o consumidor que optar, o Código de Defesa do Consumidor permite que ele opte por colocar no veículo dele o produto que ele quiser. No nosso ponto de vista, o consumidor está protegido; do nosso ponto de vista como Fiat Automóveis, no momento em que ele compra uma peça da Fiat Automóveis; porque essa peça tem a qualidade necessária para manter a integridade do veículo. Perfeito? Quando o consumidor assume o risco, e isso é permitido pelo Código de Defesa do Consumidor, de utilizar a peça que ele quiser.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – A Fiat não permite. A Fiat ingressa com ações de busca e apreensão para que ele não consiga exercer essa opção. Esse é o objeto da CPI.

O SR. JOSÉ EDUARDO MOREIRA – Eu sei. Mas o que eu estou querendo dizer é com relação ao que foi colocado por Sua Excelência. É que nós não temos nenhum estudo. Nós não fazemos nenhum estudo comparativo. O que nós sabemos é o que nós produzimos. E o que o senhor estava se referindo, Deputado, com relação à questão da Fiat entrar com ações...

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Do consumidor exercer a sua opção de comprar a peça que ele quer.

O SR. JOSÉ EDUARDO MOREIRA – É. O consumidor pode comprar a peça que ele quiser. Agora o que nós não concordamos é com o fato de que essas peças sejam peças reproduzidas integralmente com base em desenhos que nós registramos. Por que isso? Porque existe uma legislação que nos permite fazer essa proteção. Esse que é o ponto. Então com base nesse aspecto é que nós fazemos a proteção e que nós nos protegemos contra essa situação de oportunismo em relação a utilização dos nossos desenhos.

O SR. – Seu José Eduardo, por último aqui, pelas informações que chegam para nós; os consumidores estão prejudicados nesse processo, provavelmente vocês têm essas informações sobre preço tanto de um lado quanto de outro; das peças originais e das peças no mercado independente. Você tem essa informação. Isso deveria incomodar a vocês. A direção da Fiat não se incomoda com esse mercado? Quais são as medidas que a Fiat tem tomado visando proteger mais os consumidores? Essa é a nossa preocupação, é a proteção dos consumidores. É o equilíbrio do mercado. O senhor colocou inicialmente aí “nós temos a concorrência”. Tudo bem. A boa concorrência é salutar, o consumidor ganha com a boa concorrência, com o mercado equilibrado, e se sobressai quem oferecer melhores preços e melhor qualidade. Parece que não é o que está ocorrendo. Então eu perguntaria quais são as medidas que a Fiat tem tomado; se isso que eu estou colocando for verdade, que o consumidor está prejudicado e se a Fiat tem tomado alguma medida, seja do ponto de vista administrativo ou mesmo judicial?

O SR. JOSÉ EDUARDO MOREIRA – Olha, Excelência, o que eu posso dizer para o senhor é o seguinte, nós temos uma preocupação muito forte com relação ao consumidor. Mas como eu disse, ele tem opção de escolha de ir ao mercado e comprar as peças que ele entender de colocar no carro dele. Nós colocamos disponíveis todas as nossas peças originais. As peças que são as peças protegidas, que são essas peças que nós discutimos aqui com relação à propriedade industrial e estamos discutindo também lá em Brasília, essas são peças que não é permitida a reprodução dessas peças, por uma questão, como eu disse, estrutural. A preocupação com o consumidor em relação à utilização dessas peças que o senhor está colocando aí em paralelo ou pirata, ela existe na medida em que a gente entende que isso pode causar um prejuízo maior para o consumidor quando ele utiliza uma peça que pode colocar em risco a segurança dele. Mas nós não podemos falar pela opção do concessionário. E nós também não podemos intervir com relação à distribuição dessas peças desde que elas não sejam registradas. Eu queria colocar aí. As peças que não são registradas, as empresas podem colocar. As peças que são registradas, se elas tiverem um diferencial, se as empresas tiverem condições de fazer investimento, de inovar, de melhorar o grau de sustentabilidade, essas peças, desde que elas sejam diferentes e que nós registramos, elas podem ser colocadas no mercado, mas elas têm que ser diferentes.

O SR. DEPUTADO JOOJI HATO – PMDB – Sr. Presidente Fernando Capez, eu vou ter que deixar essa sessão momentaneamente. Mas antes de sair eu gostaria de deixar uma pergunta ao Sr. José Eduardo. Quantas peças de um veículo da Fiat, em média, têm os desenhos protegidos? E também, que tipos de peças são protegidas e quais os critérios utilizados para tal, para essa proteção? Se a Fiat liberar essas peças protegidas para os independentes, para essas peças de reposição, isso significa um prejuízo para a empresa, é grande esse prejuízo? Tem um tamanho disso?

O SR. OSVALDO VERGÍNIO – PSD – Pela ordem, Senhor Presidente. Só para emendar. Tenho duas perguntas, já põe tudo junto e já responde junto. Pode ser? Primeiro, bom dia, José Eduardo. São três perguntinhas. O Siena 2003 e 2006, hoje não tem peça de reposição na Fiat, nenhuma das concessionárias e nenhuma das distribuidoras. Só consegue comprar o para-choque traseiro se for somente em desmanche. Essa é uma das perguntas. O senhor pode informar se existe, realmente, esse estoque de para-choque.

O SR. JOSÉ EDUARDO MOREIRA – O senhor poderia me dizer qual modelo?

O SR. DEPUTADO OSVALDO VERGÍNIO – PSD – Siena, 2003 e 2006.

O SR. JOSÉ EDUARDO MOREIRA – Eu não tenho essa informação disponível. A informação que e tenho é que nós temos produtos para atendimento de todos os clientes que são feitos através da nossa rede de concessionárias.

O SR. DEPUTADO OSVALDO VERGÍNIO – PSD – Deixa eu fazer a outra pergunta para o senhor responder tudo junto, senão eu passo na frente do Jooji. E o outro é se a Fiat compra peças de alguma fabricante independente? Se tem um nome dessa empresa, se é no Brasil, se é fora do Brasil, se há compra de peças de reposição de fabricantes independentes aqui no Brasil. E a outra é se essas lojas que temos em todas as cidades do Estado de São Paulo autorizadas pela Fiat, se elas são franqueadas pela Fiat e qual é o lucro da pessoa que monta a loja para vender somente da Fiat? Como Osasco mesmo, nós temos lá lojas na Antônio C Costa, especificamente

peças da Fiat, não é isso? Então tem que ter um critério para que a pessoa possa montar essa loja, se é franquia ou se é somente autorizada para que ele possa vender e tem a comissão. Então essas são as minhas perguntas.

O SR. JOSÉ EDUARDO MOREIRA – Deputado, hoje nós temos aproximadamente 10 peças protegidas por modelos que nós produzimos. 10 em cada modelo. E basicamente são 10 peças do mesmo tipo. Por exemplo, para-choques, para-lama, lanterna, tampa traseira, capô, faróis. Então essas 10 peças em algo em torno de 17 modelos que nós temos hoje. Fora o fato de que nós também fornecemos essas mesmas peças para os veículos e que estão fora de produção, hoje o que temos são 10 veículos fora de produção que estão dentro daquele período de 10 anos que nós fornecemos peças.

O SR. – Se liberar essas peças, a Fiat vai ter muito prejuízo? Não pode fazer como a GM, por exemplo? Não ter essa restrição?

O SR. JOSÉ EDUARDO MOREIRA – Eu não tenho como dizer isso. A área financeira não é a minha especialidade. Mas eu entendo que haverá um impacto, sim. Isso é o que eu posso dizer. Terceiro ponto que o senhor colocou foi com relação... Respondendo a pergunta do senhor. Em relação ao Siena, como eu disse aqui, eu não tenho essa informação de que estaria faltando esse componente no mercado; evidentemente a gente pode ver. Mas como eu disse, em 17 modelos, modelos de 2003 e modelos de 2006 já são veículos que estão fora de produção, nós já temos uma linha mais atualizada desse mesmo produto. Pode ser que em uma eventualidade tenha havido uma falta, mas isso, com certeza está sendo providenciado. Isso está dentro daquele número pequeno que a gente não tem atendimento imediato. Perfeito? Com relação a questão de compra de fabricantes independentes, o que o senhor chama de fabricantes independentes?

O SR. DEPUTADO JOOJI HATO – PMDB – Fabricantes independentes são as fábricas que às vezes fabricam peças independentes, claro. E distribui. A GM mesmo...

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Só para dar uma sugestão. A própria Fiat fabrica as peças para reposição no mercado ou ela compra essas peças de reposição de outros fabricantes?

O SR. JOSÉ EDUARDO MOREIRA – Nós temos duas situações aqui, Excelência. Nós temos uma série de peças que são produzidas internamente, dentro da própria fábrica. E nós temos peças que nós compramos de fornecedores que são qualificados tecnicamente.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Essas peças protegidas são fabricadas pela Fiat ou elas são compradas de outros fabricantes?

O SR. JOSÉ EDUARDO MOREIRA – Nós temos peças que são fabricadas pela própria Fiat e peças que são fabricadas por terceiros, por empresas contratadas.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Posso emendar a pergunta de Vossa Excelência? Produzidas essas peças e adquiridas pela Fiat, então a Fiat compra peças dos fabricantes e ela cede aos concessionários para vender. Isso implica em um aumento de preço? O senhor tem ideia de como é inflado o preço artificialmente em razão desse expediente?

O SR. JOSÉ EDUARDO MOREIRA – Excelência, eu realmente não tenho elemento para dizer essa variação que poderia acontecer com relação ao preço. Eu não teria como discorrer sobre essa particularidade.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Durante quanto tempo a Fiat produz peças de reposição após a produção do veículo?

O SR. JOSÉ EDUARDO MOREIRA – Nós garantimos o fornecimento das peças por até 10 anos depois do encerramento da produção de cada tipo de modelo que é colocado no mercado.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – No caso de veículos que estejam há mais de 10 anos, então ele ainda terá dificuldade em localizar a peça de reposição?

O SR. JOSÉ EDUARDO MOREIRA – Não, porque ainda que nós não tenhamos a obrigação, ainda existem algumas peças em particular a possibilidade de ser feito o atendimento.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – A lei de propriedade intelectual é a lei 9279, ela é de 1996. Por que a Fiat levou 10 anos para começar a ingressar com ações de busca e apreensão? O que ocorreu nesse período?

O SR. JOSÉ EDUARDO MOREIRA – Na verdade, Excelência, nós tivemos uma ação que foi promovida contra uma empresa que estava produzindo, salvo engano, calotas. Foi única e exclusivamente uma ação.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – A Fiat só ingressou com uma ação?

O SR. JOSÉ EDUARDO MOREIRA – Exatamente.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – E em que ano que foi?

O SR. JOSÉ EDUARDO MOREIRA – Em 2005.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – O senhor tem conhecimento do mercado de peças de reposição de maneira que o consumidor tem dificuldade para localizar esta peça e muitas peças, como afirmou o Deputado Dilador, o veículo fica parado na oficina. O senhor tem ideia disso? Nós temos a reportagem da Bandeirantes para colocar no ponto? Dr. Rodrigo, nós temos a matéria da rede Bandeirantes no ponto para exibirmos? Então eu pergunto se o senhor tem conhecimento do mercado e como disse o Deputado Alcides Amazonas, do consumidor ser obrigado, muitas vezes, a ir a desmanche sem ter muita informação sobre a procedência da peça.

O SR. JOSÉ EDUARDO MOREIRA – Nós temos essas informações também por conta da imprensa. Como eu disse, o que nós temos feito e o que nós temos procurado garantir é o atendimento de todas as solicitações que são feitas para os nossos consumidores. Se acontecer ou se pode vir a acontecer, como eu disse, são situações bastante pontuais.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – A Fiat aceitaria exercer um certo controle de qualidade e permitir que certas peças poderiam ser produzidas no mercado independente ou isso, no momento, está fora do planejamento da empresa?

O SR. JOSÉ EDUARDO MOREIRA – O que acontece, Excelência, é o seguinte, todas as nossas peças passam a ser utilizadas no processo produtivo, elas passam por um processo de certificação de qualidade, certo? Todos os nossos fornecedores. Eles passam por esse processo e eles nos garantem que eles entregam as nossas peças dentro das condições que nós necessitamos para poder, como eu disse, garantir a integridade do produto. Também como eu disse aqui, nós não temos informações a respeito do nível de qualidade que os fabricantes independentes poderiam ter em relação a essas peças que são colocadas por eles no mercado. Agora dentro do processo produtivo, eu acredito que as montadoras estão sempre procurando por alternativas do ponto de vista de qualidade, do ponto de vista de custo e assim por diante.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Eu não sei se o senhor tem formação jurídica, o senhor é Advogado; eu queria que o senhor fizesse um comentário sobre a função social da propriedade e em que ponto poderia estar havendo, se Vossa Excelência entende, que não há um choque ou o princípio da função social da propriedade e o exercício do direito de propriedade intelectual dificultando o acesso do consumidor às peças de reposição?

O SR. JOSÉ EDUARDO MOREIRA – Com relação a esse tema, a posição que nós temos é a seguinte, existe uma política de estado, e essa política de estado é inserida na Constituição Federal no que se refere à questão da propriedade intelectual. A lei de propriedade industrial ela trata também da questão da propriedade industrial de maneira a atender àquela necessidade da política de estado. O que eu entendo é que a função social da propriedade industrial ela tem que existir, mas tem que ser analisado qual é o bem maior que está por trás dessa discussão. No momento em que a lei de propriedade industrial nos garante o direito de exclusividade durante um determinado período, o que ele procura garantir é que em última análise as empresas tenham possibilidade de produzir, ter o seu investimento recuperado, ter um retorno e possam reinvestir em um processo contínuo de inovação, de construção de tecnologia, de desenvolvimento do país como um todo. No momento em que isso é observado, no nosso entendimento, se espalham os benefícios dessa política para o país como um todo, agora do ponto de vista da questão relacionada à propriedade intelectual como um bem em si mesmo e como essa propriedade intelectual afetaria ou deixaria de afetar o mercado, a própria lei de propriedade industrial traz um elemento que ele é significativo porque a caracterização de utilização indevida de abuso de direito, no caso da propriedade industrial, ela se daria se as empresas, e isso está expressamente colocado lá, se as empresas tivessem o registro e o registro por si mesmo e não utilizasse esse registro, não produzissem e simplesmente fizessem um bloqueio da utilização dessa tecnologia.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Seu José Eduardo, gostaria que o senhor assistisse esse vídeo, que vai ao encontro da pergunta que fizemos.

É feita a apresentação de vídeo

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Minha indagação. Seria equivocado afirmar que há uma estratégia das montadoras de desabastecer o mercado para compelir o consumidor a adquirir produtos novos permanentemente?

O SR. JOSÉ EDUARDO MOREIRA – Eu não posso fazer nenhuma afirmativa em relação a isso. O que eu posso garantir, como eu disse, é que nós seguimos a legislação nacional de forma absolutamente respeitosa. Não existe nenhum tipo de estratégia nesse sentido. Com relação à questão das peças que estão colocadas ali, eu também não sei de quando que é essa reportagem, 2011? Mas o que se vê ali é uma quantidade de veículos muito grande e eu não consegui identificar nenhum produto nosso na apresentação. O que eu posso dizer em relação a isso aí é que da nossa parte nós fizemos um investimento brutal para que isso não acontecesse. Nós estamos, como eu disse, investindo em estocagem de peça, atendimento, logística e fazendo um atendimento praticamente imediato de todas as demandas que são feitas.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Da minha parte uma última pergunta, o senhor tem conhecimento se o preço que é ofertado a esse mercado em reposição é um preço competitivo em razão da ausência de concorrência? Se esse é um preço justo que o consumidor paga pela peça de reposição.

O SR. JOSÉ EDUARDO MOREIRA – O conceito de preço justo, Excelência, eu não tenho referência.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Uma bateria que se paga na concessionária, 130 reais e a outra 470. 470 não seria um preço justo. E aí vai um pouco do juízo de razoabilidade, do bom senso. Com a sua experiência o senhor acha que...

O SR. JOSÉ EDUARDO MOREIRA – Dentro desse conceito, o que eu posso dizer para o senhor é o seguinte, quando nós colocamos um produto no mercado para atender a necessidade de um consumidor, todos os requisitos técnicos de segurança, de aplicação, eles são observados. Também disse que nós não temos elementos para avaliar a qualidade do que está sendo colocado no mercado por outros fabricantes. Nós também não temos nenhum elemento que nos diga qual é a composição de custos para produzir esse produto que é utilizado e que é empregada. Então eu não tenho referência para poder fazer esse comparativo. Nós não temos esse tipo de informação. O que nós sabemos é que o produto que nós colocamos no mercado nos garantimos e assumimos responsabilidade pela qualidade que é aplicada nele.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – A testemunha depõe sobre fatos, mas eu queria, uma última mesma pergunta, ouvir a sua opinião. O senhor não acha que o consumidor deveria ter direito em optar por uma peça ao menor custo, ainda que não tivesse a mesma qualidade da outra? Então se ele quer repor a peça no seu veículo pagando três, quatro vezes a menos, deveria ter esse direito ficando os órgãos de fiscalização do poder público, a verificação das condições de segurança da peça, é uma última questão que eu faço ao senhor.

O SR. JOSÉ EDUARDO MOREIRA – Deixe-me ver se eu entendi.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Como é uma opinião, o senhor responde como quiser.

O SR. JOSÉ EDUARDO MOREIRA – Realmente eu não tenho uma opinião formada sobre isso. Mas o que eu gostaria de dizer é que com relação a essa situação do consumidor ter a opção, ele já tem essa opção garantida pelo código de defesa do consumidor; com relação a questão das inspeções, das vistorias que são feitas e da atuação da autoridade pública, eu reconheço que realmente é um dever e uma obrigação, mas o nosso papel, e é o que nós fazemos, e é o que nós procuramos fazer de melhor, é colocar aquilo que o consumidor deseja dentro de uma condição de segurança, de qualidade, de condição de reparação e de ter a disponibilidade da peça, de ter capilaridade e todo estoque que nós fazemos para poder garantir isso. Quer dizer, quando nós colocamos esses produtos no mercado, nós estamos garantindo ao consumidor a opção dele escolher entre um produto que é o produto que você tem a garantia da empresa e a hipótese que ele pode escolher para utilizar no veículo dele. É um risco que ele assume.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Então ele pode escolher outras hipóteses. Ele não é obrigado a comprar só na concessionária. Ele tem outras opções. Ele pode escolher outras hipóteses.

O SR. JOSÉ EDUARDO MOREIRA – Até onde nós sabemos, sim, porque existe um mercado que coloca peças que são similares no mercado.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – E a Fiat não se opõe a essas peças similares?

O SR. JOSÉ EDUARDO MOREIRA – Se essas peças não forem peças que estejam protegidas pelo desenho industrial como nós temos debatido desde sempre, nós não temos o que fazer em relação a esse tema. Mas como eu digo, a discussão aqui está colocada em relação a eventual proteção das peças e a criação de um cartel no mercado em função disso.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Nobres Deputados, da minha parte eu estou satisfeito. Se os Deputados quiserem mais alguma pergunta.

O SR. – Só mais uma colocação. Seu José Eduardo, nós temos notícia de que a empresa na Itália tem perdido algumas ações para o fabricante independente, o senhor acha que isso não vai acabar acontecendo aqui. E outra coisa, a gente sabe também, e o senhor sabe muito mais do que a gente, porque é do setor, que muitas vezes a gente compra vitrine; a gente sabe que no setor de autopeças, não só automobilístico, também agrícola, tudo que muda-se o selo, quando vai para as fábricas tem um selo, quando vai para o mercado de reposição, tem outro. O senhor não acha que é aí que está essa discrepância dos preços e é onde eu volto a dizer que o mercado das concessionárias é meio cartelizado?

O SR. JOSÉ EDUARDO MOREIRA – Por partes, Excelência. No primeiro tema, em relação a uma situação da Europa. Na Europa existe uma diretiva que os países podem optar por proteger ou não o desenho industrial. As discussões que ocorrem lá são discussões localizadas na Europa, com legislação europeia e que não nos afetam aqui. Aqui no Brasil nós temos discussões relacionadas a propriedade intelectual e a maioria das decisões que a gente tem visto tem sido no

sentido de que essa propriedade intelectual ela deve ser protegida. Então as decisões são realmente no sentido de que se evite, se cesse a ação de cópia ilegal desses produtos registrados. Eu digo que cópia ilegal porque a partir do momento em que o meu direito é infringido, está havendo uma ilegalidade e isso me autoriza a tomar as medidas que nós tivemos que tomar. O Judiciário, evidentemente vai discutir essa questão, essa é o primeiro ponto, a segunda pergunta que o senhor fez, o senhor poderia repetir, por gentileza?

O SR. – A questão que eu falei das peças, que muitas vezes a mesma indústria tem duas marcas diferentes. Uma para pôr no mercado de reposição, e outra para mandar para as indústrias, que é a questão, hoje, que eu continuo achando que essas questões das concessionárias é um mercado cartelizado.

O SR. JOSÉ EDUARDO MOREIRA – É, esse é um ponto de vista que Vossa Excelência tem e que eu respeito, evidentemente, muito embora eu tenha tentado explicar aqui qual é a estrutura e a dinâmica dessa discussão. O que eu queria dizer para o senhor é o seguinte, do ponto de distribuição dessas peças, como o senhor está colocando, eu, evidentemente, não sou da área, eu não posso dizer com propriedade a respeito do assunto, o que eu posso dizer é que as peças que nós recebemos dentro da nossa fábrica, dentro do nosso centro de desenvolvimento para atendimento, seja para a linha de produção, seja para atendimento de pós-vendas, elas passam por um processo de verificação. Esse processo de verificação é que nos permite dizer que o material que está sendo colocado ali é aquele que foi determinado para ser colocado, que as dimensões que tem ali são as dimensões necessárias e que não vão dar problemas na instalação dos veículos; que eles atendem do ponto de vista de segurança que eles atendem do ponto de vista de dirigibilidade, eles atendem do ponto de vista de adequação. E aí é onde reside, Excelência, o diferencial entre aquela peça que pode possivelmente ser colocada no mercado e a peça que é colocada pela companhia nesse mesmo mercado; esse que é o ponto. É que essa peça que nós colocamos no mercado nós garantimos. As demais, nós não temos como dizer.

O SR. – É fabricado dentro da mesma indústria.

O SR. JOSÉ EDUARDO MOREIRA – É isso que eu estou dizendo. Eu não tenho como afirmar. Eu só tenho como afirmar que a que nós recebemos, nós garantimos. Esse que é o ponto.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Seu José Eduardo, a nossa assessoria cometeu uma descortesia, ela colocou um vídeo em que nós não localizamos veículos da Fiat, então eu queria que fosse reparado, ao meu ver, dessa desatenção, se tivesse algum vídeo com a Fiat, nós poderíamos, talvez, fazer jus.

É feita a apresentação de vídeo

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Se a Fiat tiver um relatório de peças, de reposição, que puder enviar, de estoque, relatório de estoque, qualquer documento dentro daquilo que nós conversamos aqui, nós agradecemos.

O SR. JOSÉ EDUARDO MOREIRA – Eu queria só fazer um comentário em relação a essa matéria que foi mostrada aí, o senhor, viu, Excelência, que o que nós estamos falando é do mesmo problema que o senhor levantou. O que eu quero crer é que esse problema tenha sido resolvido, tá certo? A gente espera que isso tenha sido, evidentemente, uma questão momentânea. Mas evidentemente, tendo essa referência aqui, eu vou levar essa questão para a fábrica e ver o que pode estar acontecendo.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Nós agradecemos o seu comparecimento, a objetividade nas respostas, a observância do tempo e a lhanza no trato, e esperamos também ter tratado da mesma forma o senhor.

O SR. JOSÉ EDUARDO MOREIRA – Eu gostaria de agradecer Suas Excelências e demais pessoas que estão aqui presentes, e nós continuamos à disposição para qualquer eventual necessidade de que essa Comissão tenha. Eu agradeço também o recebimento, a gentileza, e a atenção que nos foram dispensadas aqui. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Obrigado, estão encerrados os trabalhos de hoje.

* * *

COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO

AUOPEÇAS

BK CONSULTORIA E SERVIÇOS LTDA.

13/08/2013

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Havendo número regimental, declaro instalada mais esta sessão da Comissão Parlamentar de Inquérito que investiga a Cartelização do Mercado de AutoPeças de Reposição, ficando dispensada a leitura da ata da sessão anterior. Damos como presença os nobres Deputados Ramalho da Construção, Ana Perugini, Alcides Amazonas, Jooji Hato, além dessa Presidência.

Convidamos o Sr. Dr. Ricardo Medeiros de Castro, Coordenador Geral de Análise Antitruste da Superintendência Geral CADE, Conselho Administrativo de Defesa Econômica para ocupar a cadeira. Muito obrigado pelo seu comparecimento.

O Senhor foi convocado a comparecer a esta Comissão Parlamentar de Inquérito constituída pelo ato 18 de 2013, com a finalidade de investigar eventual cartelização do mercado de autopeças de reposição. E como testemunha, com fundamento no artigo 203 e 218, ambos do Código de Processo Penal combinado com o Parágrafo segundo, artigo três da Constituição do Estado e artigo terceiro da Lei Estadual 11124 de 10 de abril de 2002, bem como as demais normas constitucionais e infraconstitucionais aplicáveis em espécie cumpre-nos adverti-lo de que deve dizer a verdade não podendo fazer afirmações falsas, calar ou negar a verdade a respeito dos fatos de seu conhecimento por incorrer no crime previsto no Artigo quarto inciso dois da Lei Federal 1579 de 18 de março de 1952.

Doutor Ricardo.

O SR. RICARDO MEDEIROS DE CASTRO – Sobre minha honra, sobre minha palavra de honra, prometo dizer a verdade do que souber e me for perguntado relacionado com a investigação a cargo desta Comissão Parlamentar de Inquérito.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Muito bem. Doutor Ricardo, eu abro, primeiro indago aos nobres Deputados se desejam formular perguntas, senão a Presidência o fará.

A SRA. ANA PERUGINI – PT – Pela Ordem, Presidente.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Pela Ordem, Deputada Ana Perugini

A SRA. ANA PERUGINI – PT – Se não me falha a memória e pelos registros aqui, o CADE foi convidado e não convocado.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Perfeito. Está feito o registro. Algum dos Deputados deseja fazer alguma pergunta?

Então, Doutor Ricardo. O CADE possui uma averiguação preliminar que é a averiguação preliminar 08012.002673/2007-51. A representante é a Associação Nacional dos Fabricantes de Auto Peças, ANFAP, e os representados das principais montadoras do país, Volkswagen, Fiat automóveis e Ford Motors Company do Brasil.

Há um parecer aqui do relator Carlos Emmanuel Joppert Ragazzo. O senhor poderia nos falar a respeito desse procedimento, dessa representação e de como foi feito esse despacho preliminar e a fase em que se encontra o processo?

O SR. RICARDO MEDEIROS DE CASTRO – Claro, perfeito. Bom, eu tenho uma apresentação aqui que eu gostaria de mostrar e tem tanto um aspecto mais geral a respeito do CADE e de como funciona, umas questões institucionais, e feita esta apresentação institucional, eu gostaria de passar diretamente a questão do processo propriamente dito.

Primeiramente, gostaria de dizer que é uma grande honra o CADE estar aqui. Eu ter sido convidado para participar dessa Comissão Parlamentar de Inquérito e, respondendo ao ofício 25/2013 da lavra do Deputado Fernando Capez que, de fato, por ser formado em Direito, não posso desconhecer a obra do Deputado e, enfim, posso dizer que estamos aqui para esclarecer e para prestar todo tipo de auxílio a esta Comissão.

O CADE, o Conselho Administrativo de Defesa Econômica é uma instituição que eu já trabalho desde 2006 nela, sou servidor de carreira, sou especialista em políticas públicas e gestão governamental, tenho um mestrado em relações internacionais, especialização em Direito Internacional e especialização específica também em Direito da Concorrência e sou formado em Direito.

O que eu posso falar sobre o Direito Antitruste e aqui eu já dou início à apresentação, é que ele é um Direito bem específico e um pouco diferente, talvez até do Direito Penal que é especialidade do Dr. Fernando Capez, mas ele tem no seu cerne uma discussão sobre o consequencialismo e sobre como o Mercado acaba afetando a vida da sociedade.

O Direito Antitruste, ele se inicia não nos Estados Unidos propriamente, teve uma Lei em 1889 que é uma Lei Canadense anterior ao Sherman Act, que foi criado pelo Senador Sherman em 1890, mas foi nos Estados Unidos que floresceu o Direito Antitruste, principalmente em razão das discussões que Theodore Roosevelt teve com John Markfeller e que desafiou na Suprema Corte Norte-americana, em 1911, a concentração de poder que se via nas indústrias petrolíferas.

No Brasil, o Direito Antitruste ele sofre um pouco dessa influência norte americana e tem como seu início a Lei Malaia, feita por Agamenon Magalhães em 1945. Agamenon Magalhães era inimigo de Assis Chateaubriand e esse nome Lei Malaia foi cunhado também em razão dos traços mais orientais, e existia uma grande disputa entre Assis Chateaubriand e determinada parte da sociedade brasileira que era contrária à limitação do poder de Mercado de determinadas empresas. Tanto assim que José Linhares, próximo Presidente da República que sucedeu Getúlio Vargas, um dos primeiros atos que ele fez foi justamente acabar com a legislação antitruste, esse decreto 7666 de 1945.

Posteriormente, nós temos uma Lei que foi editada no período de João Goullart e que com o golpe militar, pouco tempo depois que foi criado o CADE em 1962, os mecanismos de oferta e demanda não funcionaram, pelo menos da forma tão rigorosa que se verifica em 1990, com o advento da Secretaria Nacional do Direito Econômico, com a criminalização de determinadas práticas anticompetitivas, como o cartel, a partir da Lei 8137 e é com a Lei 8884 que é criado o CADE de forma mais fortificada a partir da sua experiência histórica. E por fim, nós temos a

excelente Lei 12829 que modifica as estruturas do Conselho Administrativo de Defesa Econômica.

Bem, enfim, essa Lei veio da Concretude dos artigos específicos da Constituição Federal, artigo 170 e o artigo 173 parágrafo quarto que determina que a lei vai regulamentar e reprimir o abuso do poder econômico e a dominação de mercado. Enfim, essa Lei segue algumas premissas da lei 8884, mas ela modifica muito a estrutura da autarquia.

Antigamente com a Lei 8884, havia três órgãos que opinavam sobre todo o processo, a Secretaria de Direito Econômico, ligada ao Ministério da Justiça; a Secretaria de Acompanhamento Econômico ligada ao Ministério da Fazenda e o CADE propriamente, a autarquia que todos tinham a sua triagem, todos tinham a sua forma de selecionar quais eram os processos difíceis ou não, e isso fazia com que os processos fossem replicados, reproduzidos de forma indevida. Atualmente com a lei, a Secretaria de Direito Econômico foi extinta e mesmo assim é possível pensar que aquela estrutura não modificou tanto porque continua existindo.

A questão é que o CADE é quem julga e analisa os processos administrativos, a (ininteligível) não é dado mais a emancipação efetiva no processo, a não ser, é claro, que se mandem ofícios ou algum tipo de requerimento à (ininteligível), mas, a princípio, quem analisa e quem julga é apenas o CADE, ou seja, se eliminou os três guichês e isso deu uma efetividade muito grande que eu vou mostrar posteriormente.

Atualmente o CADE é composto por um Tribunal que julga os processos, a Superintendência que faz a análise e a junção dos processos, o Departamento Econômico que auxilia tanto a Superintendência quanto o Tribunal e a Procuradoria do CADE que representa o CADE tanto internamente, na parte de pareceres administrativos dos processos, como externamente nos tribunais.

Aqui era o que eu tinha mencionado a respeito da eficiência. Em 2011 que já foi um ano que diminuiu a média de análise dos atos de concentração o CADE analisava um ato de concentração e todo o Sistema analisava um ato de concentração, em média em 154 dias, tendo um grande desvio padrão desta média. Em 2012 e atualmente, 90% dos casos foram julgados com 20 dias, e somando os casos complexos, a média vai para 23 dias ao total.

Só para explicar, este é o último slide antes de explicar o caso. A minha Coordenação é responsável pela análise de atos de concentração e condutas unilaterais, existem três Coordenações, as Coordenações 6, 7 e 8 que são especializadas em cartel; Existe a Coordenação Cinco que faz a triagem dos casos e quatro Coordenações que são especializadas em atos de concentrações e condutas unilaterais.

E existe uma Coordenação em que também o foco dessas coordenações, cada uma tem um foco mas não é um foco tão rígido, não é uma competência de cada coordenação. Uma cuida de mercados regulados, a outra de mercados de varejo, uma de bens homogêneos e a minha coordenação específica é de bens heterogêneos, e aí a ligação com esse processo sobre autopeças. E é tão heterogêneo que nós estávamos vendo como são as autopeças e existem autopeças que custam milhões de reais, a depender, é claro, do que nós estamos falando, e existem autopeças que custam dois centavos, para ver o nível de heterogeneidade nesse produto.

Bom, o Processo começa, de fato, em quatro de abril de 2007, com uma representação da Associação Nacional dos Fabricantes de Autopeças em face das três montadoras mencionadas pelo Deputado Fernando Capez, que são Volkswagen, Fiat e a Ford. E segundo essa denúncia, essas empresas estariam usando a propriedade intelectual delas de desenho industrial de forma abusiva, elas estariam utilizando esses desenhos industriais para conseguir monopolizar o aftermarket. Na verdade, de acordo com a representação, os desenhos industriais deveriam ser utilizados apenas no foremarket.

O que é o foremarket? É o Mercado primário que corresponde à comercialização de carros novos, de veículos novos, e de acordo com a representação, o desenho industrial serve para fazer essa diferenciação dos carros novos e impedir que uma montadora copie o carro da outra montadora, mas não para impedir a concorrência no aftermarket que é o mercado de peças de reposição no qual além das montadoras, atuam também os fabricantes independentes de autopeças.

De acordo com a representação, são justamente esses FIAPs, que são justamente os Fabricantes Independentes de Auto Peças que deixam e que transformam a concorrência nesse aftermarket, porque o consumidor após comprar um carro passa a ter o efeito lock in, quando ele compra o carro, de fato o consumidor tem diversas opções a favor dele e ele pode escolher uma das opções de automóveis, de carros e não gerar esse desenho industrial que foi dado à montadora por ter sido inovadora nesse aspecto de design, o monopólio em relação às autopeças, e aqui eu vou citar textualmente o parecer da representante, a denúncia.

Parece ser evidente que quando uma montadora registra um desenho industrial, ela o faz para proteger-se de seus concorrentes, que são as outras montadoras, ou seja, o registro por uma

montadora pelo design de um veículo que é o sucesso de vendas só pode ser formulado e aceito para que as demais montadoras se abstenham de produzir veículos idênticos com o mesmo design.

O registro de um Paralamas somente tem razão de existência para que outra montadora não venha a copiá-lo em seus produtos e isso é, em seus veículos. Essa é, em última análise, a função social, obediente ao interesse social previsto constitucionalmente da concessão de registros de design para as montadoras, com o que pode-se afirmar que o aftermarket, seja na pessoa dos fabricantes, seja na pessoa dos varejistas, não concorre com as montadoras na função primeira e principal dessas que é de industrializar e vender um veículo.

Então, também foi juntado aos autos uma ação civil pública movida pelo Ministério Público de São Paulo, e nessa ação civil pública foi entendido que o Ministério Público, não era uma parte legítima propor essa ação tendo em vista que de fato havia, de acordo com o entendimento do Tribunal, possibilidade de concorrência no aftermarket dado que existem essas peças independentes. Obviamente que há concorrência de fato no aftermarket desde que não exista, a princípio, esse registro e que as empresas buscam a proteção desse registro contra as empresas do aftermarket, as montadoras.

Foi aberta uma averiguação preliminar pela Secretaria de Direito Econômico, nessa averiguação preliminar as representadas alegaram que o Sistema Brasileiro de Concorrência era incompetente para tratar dessa matéria porque isso seria afeto apenas ao INPI e não ao Sistema Brasileiro de Defesa da Concorrência. Esse seria um tema que não poderia ser tratado pelo CADE.

E isso, um segundo grande argumento que era ilegitimidade passiva da ANFAP também elas destacam que não fizeram nada de errado, porque a Lei de Propriedade Intelectual a 9279 não determina contra quem vai ser imposto esse registro, esse desenho industrial, na realidade a Lei não determina que vai ser apenas no mercado relevante afetado pelas partes. Seria, de acordo com a argumentação das requerentes, objeto desse tipo de intervenção qualquer mercado e não havendo uma restrição legal, tudo o mais seria permitido, não seria um ato ilícito.

Enfim, elas reforçam este argumento e dizem que a suposta conduta investigada não seria, nem em tese, anticompetitiva.

O Conselheiro Ragazzo e aqui já chegando a questão do Deputado, divergiu tanto da representante como, porque ela divergiu, essas são as argumentações da representante que foram aceitas pela Secretaria de Direito Econômico e pela Procuradoria do CADE.

O Ministério Público concordou com a representante, entendeu que de fato haveria um abuso nessa aplicação dos desenhos industriais contra as montadoras e o Conselheiro concordou com esse ponto de vista, que de fato a aplicação desses desenhos industriais no aftermarket seria uma prática abusiva e argumentou justamente que a princípio isso seria, existem direitos e esses direitos ainda que registrados, ainda que constante em títulos como o de desenho industrial e títulos patentários existe uma série, uma gama de práticas anticompetitivas que podem derivar de registros específicos, por exemplo, uma emboscada patentária quando uma empresa mente que tem uma patente para o Governo, o Governo vai lá e estabelece um Standart para uma determinada indústria e em um momento posterior essa indústria, a empresa diz, olha, eu menti lá atrás, na realidade eu tinha uma patente e em razão disso todas as empresas do mercado estão devendo para mim, e esta é só uma das possibilidades de ter prática anticompetitiva decorrente de registros lícitos.

Ele mencionou dois casos europeus, um caso que foi o IMS e o segundo que foi o Caso Maguil primeiramente entendido pela Comissão Europeia e posteriormente pela Corte Europeia.

Nesse caso, embora as partes, o que era o caso Maguil? As partes elas teriam direito autoral sobre a programação de determinados canais de televisão a cabo e outra parte no mercado queria criar um novo produto. Como se tem um folheto da NET aqui no Brasil, a empresa queria colocar vários canais no mesmo dia e mostrar qual seria a programação do dia para vários canais diferentes, só que obviamente ela precisava utilizar o direito autoral desses outros canais, desses folhetos específicos.

A Corte entendeu que embora os canais de televisão tivessem lícitamente adquirido o direito de divulgar a programação deles em folhetos específicos, haveria uma obrigação do ponto de vista concorrencial de não se impedir a inovação e não se aumentar o escopo do desenho industrial que essas empresas tinham obtido em um primeiro momento.

Então, com base nesses argumentos e no argumento do lock in também, que o consumidor fica preso e não possui, pelo menos por durante 15 anos a possibilidade de buscar uma alternativa mais barata para as suas autopeças, que o exercício do direito poderia ser abusivo por parte de determinadas empresas que tivessem desenhos industriais em seus carros e quisessem exercer esses direitos não contra o foremarket, mas sim o aftermarket.

Enfim, esse em suma eu acho que é o âmago do voto do Conselheiro Ragazzo, ele foi com uma averiguação preliminar, ele disse olha, esse processo não pode ser arquivado como a

Secretaria de Direito Econômico desejava então, eu acolho o recurso de ofício e peço para voltar à instrução.

Voltou à instrução para a Superintendência nós tivemos alguns problemas de citação das partes, e também as partes alegaram uma diversidade de temas preliminares para serem analisados pela Superintendência.

Esses temas já foram analisados e já foi feita uma audiência no início desse ano em que se ouviu diversas testemunhas do processo e, enfim, o que falta no processo agora, as empresas que foram oficiadas para apresentar uma série de informações também. As últimas informações que chegaram ao processo e nós pedimos desde os preços de peça, quais foram as ações que cada empresa apresentou no Judiciário. Se os registros obtidos no INPI tinham o seu objeto analisado pelo INPI, e esse é um ponto necessário a destacar, porque ao contrário das patentes, nem todo desenho industrial tem um mérito analisado pelo INPI, só se a parte realmente solicita a análise do desenho industrial que o INPI julga o mérito ou não.

É possível, inclusive, que alguns desenhos industriais desses que de fato são levados ao Judiciário possam ser anulados porque o INPI discorda do mérito quando da análise do seu mérito pode até não existir se não tiver ninguém que solicite a análise do mérito por parte do INPI. Enfim, nós estamos analisando tanto os estudos de Direito Comparado, os estudos econômicos que foram juntados.

As partes solicitaram ainda mais um mês e isso não foi algo formalizado no processo, eu até gostaria que as partes formalizassem, mas me foi feito um pedido informal porque elas ainda querem juntar um último parecer.

Este é o estado em que se encontra o processo e eu ficaria feliz de responder qualquer questão da CPI a respeito.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Em primeiro lugar, quero anotar a presença do nobre Deputado Dilador Borges e agradecer o Dr. Ricardo Medeiros de Castro que fez uma exposição bastante didática com conteúdo, e também agradecendo as palavras que a mim foram dirigidas pela testemunha.

Eu pediria o seguinte, se nós poderíamos voltar para o slide em que estão os dois gráficos, como era a Secretaria de Defesa Econômica com os dois órgãos e como ficou após 2011.

O SR. RICARDO MEDEIROS DE CASTRO – Perfeito.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – No voto, Conselheiro Ragazzo diz, voto pelo provimento do recurso de ofício com consequente retorno dos autos à SDE, Secretaria de Defesa Econômica, para instauração do processo administrativo, mas não há mais esse órgão a partir de 2011, então, como ficou? O processo administrativo corre perante qual órgão e por entre esse órgão que está havendo esses procedimentos, depois que houver uma decisão de órgão haverá um recurso para o CADE, eu peço mais explicitado.

O SR. RICARDO MEDEIROS DE CASTRO – Quem sucedeu do ponto de vista de análise instrutória dos processos à Secretaria de Direito Econômico foi a Superintendência Geral do CADE. Então, é a Superintendência Geral e a minha Coordenação em especial que está analisando esse caso. O Conselheiro Ragazzo não está, ele é o Superintendente Geral, mas ele não está mais analisando esse caso e quem está analisando o caso junto comigo, dado que o Conselheiro Ragazzo proferiu esse voto, é o Superintendente Adjunto que é o Superintendente Geral Substituto Diogo Thompson Andrade.

O SR. RICARDO MEDEIROS DE CASTRO – Então nesse quadro seria, o processo está, atualmente, no CADE mesmo?

O SR. RICARDO MEDEIROS DE CASTRO – Está no CADE e dentro, a Superintendência Geral se encontra dentro do CADE.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Podemos ver o slide? Então está dentro do CADE? No seu gráfico e agora.

O SR. RICARDO MEDEIROS DE CASTRO – Exato esse é o formato do CADE, as estruturas do CADE, a Superintendência Geral, o Tribunal, o Departamento Econômico e a Procuradoria do CADE são órgãos do CADE.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Então, a Superintendência Geral atualmente está concluindo a instrução com manifestação das partes e posteriormente vai enviar para o Tribunal decidir o processo instruído. Foi dado algum parecer?

O SR. RICARDO MEDEIROS DE CASTRO – Sim. A Superintendência dá o parecer, seja pelo arquivamento do caso ou pela condenação dos representados e é distribuído para um Conselheiro Relator e ele analisa o caso também, ele pode mandar para a Procuradoria Geral, ela faz o seu parecer, o Ministério Público Federal também faz o seu parecer novamente e o Conselheiro Relator com base nos pareceres da Superintendência e Procuradoria Geral e do Ministério Público profere seu voto que é analisado pelos demais Conselheiros do CADE.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Os seis sem o Presidente?

O SR. RICARDO MEDEIROS DE CASTRO – Os seis, e se houver empate, claro, o Presidente também tem o voto como Conselheiro e o voto de qualidade, que se houver empate quando ele estiver votando e houver uma falta de um dos Conselheiros do Plenário, ele volta e desempata a matéria.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Então, pelo que eu entendi, as partes pediram informalmente mais 30 dias. Após esta etapa das delegações finais que será feito o parecer final da Superintendência, e aí encaminhado ao Ministério Público para depois retornar ao Tribunal?

O SR. RICARDO MEDEIROS DE CASTRO – Nós temos que analisar se de fato, se a gente precisaria de mais um ato instrutório, se teria mais alguma prova a ser produzida no processo, e concluída a etapa de instrução do processo nós mandamos o processo pro Tribunal e para distribuição para algum Relator.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Ótimo, então. Chegou ao CADE, ou à Superintendência Geral, melhor dizendo, chegou informação sobre falta de peças no mercado, preço excessivamente elevado das peças que se encontram e que as montadoras adquirem peças fabricadas dos fabricantes que elas proibem de comercializar? Essas três informações chegaram? Foram cogitadas? Fazem parte dos autos?

O SR. RICARDO MEDEIROS DE CASTRO – Têm alegações sobre, e só para separar, antes de responder a respeito da falta de peças, o voto do Conselheiro Ragazzo separa três condutas e entende que duas delas ele não haveria porque continuar investigando, a primeira é shameleigation ou seja, as empresas estariam dando fatos falsos, atuando de má fé no Judiciário para conseguir algum tipo de patente ou desenho industrial que elas não tinham, e na verdade isso não se verificou.

De fato as empresas, realmente, possuíam esses desenhos industriais e por isso o Conselheiro entendeu que não haveria shameleigation ou má fé anticompetitiva no Judiciário. Agora, a discussão de preço excessivo, ela não é algo pacífico no Conselho, e aqui eu acho que é interessante apontar três tipos de opinião que existem sobre preço excessivo.

A primeira delas que eu vou colocar, eu vou colocar os pontos que são radicais primeiro. Há uma que é liberal e entende que preço excessivo é uma redundância, porque preço é uma medida de equilíbrio e se tratar de um equilíbrio excessivo, e aí eu estou falando não de uma prática derivada de um cartel, um preço excessivo derivado de um cartel, não estou falando de um preço excessivo derivado de uma venda casada, de um contrato de exclusividade, eu estou falando da simples prática de precificar. Eu tenho os meus produtos e gostaria de colocar um preço X. Existe tanto a teoria liberal que diz que não é possível, nunca, interferir na precificação em relação aos consumidores, existe uma teoria que é muito intervencionista e esta é aplicada até pelo Ministério Público em alguns casos judiciais.

Eu particularmente discordo dessa tese que aplica a Lei de Economia Popular dizendo que há uma limitação de 20% de lucro no Brasil. Quantos são os setores de lucros que possuem mais do que 20% de lucro e mesmo assim nós não fazemos nada, e eu acho que não devemos fazer nada, porque se mais do que 20% de lucro for punido, vários investimentos vão sair do Brasil e é possível que não se remunere muitos ativos importantes.

E também é importante ressaltar que esta Lei de Economia Popular não é aplicada a Bancos que podem usar e abusar desse preço podem colocar juros e crédito especial a 40, 50 ou 60%, mas se uma pessoa coloca juros, empresta para outra pessoa a 25 ou 30% é acusada de usura real ou pecuniária e chamada de agiota e por isso punida.

Nesse caso aqui também existe uma solução intermediária que foi mencionada no voto do Conselheiro Vinicius, que entende que em algumas circunstâncias é possível sim haver preço excessivo direcionado contra os consumidores. Por exemplo, propriedade intelectual, imagine que existe uma propriedade intelectual sobre um medicamento que salva a vida de milhões de brasileiros e, justamente esse medicamento, a empresa não se nega a vender mas vende a um trilhão de reais, quantos brasileiros vão morrer? E aí é uma questão de justiça mesmo, de excessividade do preço.

Essas duas denúncias foram afastadas pelo Conselheiro Ragazzo tanto a de preço excessivo quanto a de shaming, ele só está analisando o exercício abusivo da imposição desses direitos de propriedade intelectual no aftermarket.

Quanto à falta de peças, eu tenho as partes, algumas alegaram nos testemunhos que foram apresentados na Secretaria, mas as empresas refutaram, disseram que não havia falta de peças e que as peças pelo menos que estavam sendo registradas não eram essas, caso tenha por ventura, faltado alguma peça, não eram esses os objetos de falta na sociedade. Até se houvesse alguma informação a respeito de falta de peças, seria uma informação interessante para ser também colocada no processo e discutida com as partes.

Eu acho que teria mais uma pergunta.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Eu queria um esclarecimento, mas antes eu queria fazer constar a presença do nobre Deputado, sempre presente, o Deputado Osvaldo Verginio, sua presença, que é o Vice-Presidente desta CPI. Seu comparecimento, sempre presente.

Eu queria concordar com o Senhor, Dr. Ricardo quanto ao conceito de preço excessivo, de fato, desde a revolução industrial que o conceito de valor intrínseco foi substituído pelo valor de mercado.

A empresa busca o lucro e ela tem o direito de buscar o lucro que ela puder obter, o maior lucro possível, mas o que nós estamos discutindo aqui é o seguinte. A cartelização que é alegada pelos representantes faz com que somente as montadoras possam comercializar aquelas peças.

Eu já entro na última pergunta que estava faltando. Como somente elas podem comercializar, o conceito de preço excessivo decorre do abuso de fixar um lucro excessivo

burlando a concorrência, porque se existe concorrência e ainda assim, fixando um valor elevado, elas conseguem vender, aí estamos nas regras de mercado.

O problema é que o que se alega é que é aliada qualquer tipo de concorrência. Se essa informação de preço excessivo, ou seja, preço que estaria além da possibilidade do consumidor médio aliado a ausência de concorrência. É nesse sentido que se fala de preço excessivo, se chegou informações sobre falta de peças, falta de opções do consumidor e, praticamente o consumidor ser obrigado a comprar pagando esses valores.

E aí, a pergunta que faltava era justamente essa, a montadora quer ter o monopólio para produção das autopeças de reposição, no entanto, ela compra autopeças para repor do mercado das empresas que ela proíbe de comercializar diretamente, então, havia uma certa contradição. Ela quer ter o monopólio para produzir, mas não produz, ela terceiriza essa produção de autopeças.

Se o conceito de preço excessivo aliado ao monopólio, e não as leis do mercado, e se essa terceirização chegou ao conhecimento, se as representantes levaram até ao CADE, porque senão, nós podemos aqui na instrução da CPI provocar o representante, que inclusive nos solicitaram a essa Assembleia a apuração, para que tragam esses dados até nós. Dr. Ricardo.

O SR. RICARDO MEDEIROS DE CASTRO – Perfeito. Só agradeço a disponibilidade de obtenção dessas provas para o CADE e para a finalidade do nosso processo.

Eu só gostaria de afirmar que não existem pelo menos no nosso caso e nos atos, provas sobre cartelização ou até mesmo denúncia sobre cartelização. Se existe alguma prova sobre cartelização ou denúncia de cartelização de fato, esse processo ele toma uma outra conotação e as discussões passam a ocorrer em um nível diferenciado, mas a princípio não há, nos autos, uma prova e, tanto a questão de cartelização é possível demonstrar em alguns casos, até mesmo por prova indireta.

Neste caso nós não temos pelo menos notícia seja de prova direta, ou seja, de prova indireta, e prova indireta eu digo que ou há algum caso em que se consegue a combinação e uma prova da combinação de preço e de localidades, e de mark-up e de proibição de descontos ou do ponto de vista direto a partir de uma prova, de um e-mail, de uma gravação telefônica ou a partir de determinados indícios que mostram essa cartelização.

Por exemplo, teve um caso das linhas aéreas que as empresas tiveram uma reunião em um dia e todos os executivos dessas empresas se reuniram em um hotel e, no dia seguinte,

simultaneamente, e sem a possibilidade de ser explicado isso por qualquer outra característica do mercado, os preços subiram simultaneamente de todas as empresas aéreas.

Neste caso houve condenação por prova indireta. Nesse caso nós não temos nem prova direta e nem prova indireta de cartelização, mas eu acho que esses dados sobre terceirização de produção, justamente das empresas que são proibidas de atuar no mercado por meio do desenho industrial, é um dado relevante e, se há falta de peças, se há provas de faltas de peças também é outro dado relevante que se a CPI possui essas provas eu poderia solicitar uma cópia do que há nesse sentido.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – A CPI não tem este e-mail, esta prova de combinação entre as montadoras, o que ela tem é uma situação. O Superintendente do PROCON virá aqui na próxima sessão com uma lista de reclamações sobre a falta de autopeças, então, o que nós temos são as montadoras exigindo a exclusividade na produção e comercialização de autopeças, como consequência, a falta dessas autopeças no mercado ou um valor muito acima daquele que seria decorrente de uma concorrência livre e, o fato de usarem as empresas que fabricam essas autopeças e estão proibidas de comercializar como fornecedoras.

Então, praticamente as montadoras ficam como intermediárias, elas compram dos fabricantes independentes e põe no mercado a preço excessivo, sendo o aftermarket, deixar as montadoras concorrer com elas, para ver quem faz uma peça original, uma peça genuína, não tão cara, que não é original. Seria basicamente neste sentido. Eu indago se algum dos Deputados gostaria de fazer alguma pergunta.

Então vou fazer mais uma aqui. O Senhor sabe os motivos que levaram a Secretaria do Direito Econômico, me desculpe, em um primeiro momento não aceitar o pleito da ANFAP e aceitar o arquivamento do processo. Houve algum motivo que levou a isso?

O SR. RICARDO MEDEIROS DE CASTRO – Sim, este caso é extremamente complexo, não é um caso simples como uma discussão específica de cartel, como uma discussão até mesmo das práticas unilaterais comuns que se verificam no Mercado como exclusividade, venda casada, fixação de preço de revenda, e uma série de outras práticas que podem afetar a concorrência, por que?

Porque se pressupôs aqui que a prática era lícita e se está analisando uma prática lícita, tanto é que o Conselheiro Ragazzo também analisa que a princípio essa prática seria lícita desde que utilizada, o registro e a, enfim, o monopólio decorrente deste registro para a peça específica e não para todo o Mercado, aqui fosse aplicado apenas ao aftermarket e não foremarket. Quer dizer, o contrário o foremarket, não aftermarket, mas isso de fato não se encontra na legislação.

Então, a Secretaria de Direito Econômico à época entendeu que pela legislação atual seria possível, e aí ela não fez nenhuma análise teleológica da norma como o Conselheiro Ragazzo fez. Ela simplesmente leu a letra fria da lei e considerou que dado que a lei é omissa a esse respeito, não caberia ao CADE a autoridade antitruste se manifestar ou limitar esse tipo de direito, não via um processo antitruste, ela até considerou a possibilidade de haver uma discussão no âmbito do Legislativo, mas afastou a possibilidade de se interferir (ininteligível) por meio de uma análise de conduta anticompetitiva que pode levar a uma condenação.

Esses casos, por exemplo, que eu discuti da Comissão Europeia que é o Caso Maguil, ele inclusive a solução que foi dada foi o licenciamento compulsório e não necessariamente a punição das empresas que fizeram esse tipo de prática dada a controvérsia que existe no mundo a respeito, e nós solicitamos também os estudos de Direito Comparado porque este tema não é pacífico nos Estados Unidos e na Comissão Europeia.

Eu creio que a Secretaria de Direito Econômico usou os entendimentos de ambos a esse respeito sobre a possibilidade de uso desses registros de desenho industrial, inclusive no aftermarket, mas acredito que alguns outros países discordam dessa interpretação dos Estados Unidos, da União Europeia, mas isso nós ainda estamos checando e fazendo a nossa pesquisa interna para só depois se manifestar a respeito do mérito (ininteligível).

O SR. JOOJI HATO - PMDB - Pela ordem, Presidente.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Só para concluir uma segunda pergunta, depois o Deputado Jooji Hato. E os motivos que levaram a Secretaria de Direito Econômico a não aceitar algumas entidades no processo como Sindicatos de Trabalhadores, a MAPI e alguns Sincopes que seriam terceiros interessados nessa causa, o senhor tem conhecimento disso?

O SR. RICARDO MEDEIROS DE CASTRO – Todas estas decisões ocorreram antes da minha entrada na Secretaria de Direito Econômico, eu trabalhava antes no CADE que hoje seria o Tribunal.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – O senhor não tem conhecimento?

O SR. RICARDO MEDEIROS DE CASTRO – Eu, na realidade eu acredito que ela deve ter feito uma interpretação padrão sobre o que seria o entendimento do que é um terceiro interessado e que ele não teria um direito subjetivo de se manifestar no processo ou mesmo de ser intimado a respeito de todos os atos e que isso seria, que na realidade a parte ou quem promove o processo é a Secretaria de Direito Econômico, ela que é o dominus litis da causa, então não haveria um direito subjetivo de outros fazerem parte do polo ativo desta denúncia.

No entanto, eu estava analisando a possibilidade de outra parte estar como terceiro interessado se manifestar, nós prontamente, o nosso entendimento foi diverso e nós aceitamos as partes que se pronunciaram e que poderiam trazer informações aos autos e também serem notificadas a respeito do andamento do processo administrativo porque ia ser a única diferença que existe, a possibilidade de notificação e intimação a respeito de todos os atos processuais que constam deste processo administrativo, mas na realidade qualquer parte poder trazer qualquer tipo de informação ao CADE que certamente vai ser juntado aos autos desde que pertinentes ao caso.

E acredito que com estas partes, elas, eu não sei se elas trouxeram ou não à época e também não sei se foi ou não deferido. Então, a juntada de documentos solicitada por estes sindicatos, eu acredito que não deva ter tido nenhum tipo de solicitação de juntada de documentos, mas isso eu não teria como dizer por que eu não fazia parte da Secretaria de Direito Econômico à época.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Deputado Jooji Hato.

O SR. JOOJI HATO - PMDB - Cumprimento a todos os colegas desta CPI. Eu quero cumprimentar ao Ricardo Medeiros de Castro pela sua vinda e esclarecimentos que tem feito.

Eu gostaria só de fazer a pergunta. Esse processo que está no CADE, (ininteligível) quanto tempo está, qual a previsão de término e qual, se V. Sa. Tem uma previsão do que pode acontecer. E outra coisa é se o CADE tem alguma denúncia, recebeu alguma denúncia de cartelização com abuso excessivo de reserva de Mercado, de cobrança dos preços abusivos fora esse processo.

O SR. RICARDO MEDEIROS DE CASTRO – Bom, esse processo de fato se iniciou em 2007 e teve muitas idas e vindas neste processo como ele começou por uma ação preliminar e ele chegou a julgamento no tribunal porque a todos, pelo menos a Secretaria de Direito Econômico que é dominus litis do ponto de vista de instrução do processo administrativo entendeu que deveria ser arquivado o caso, que nem se deveria dar prosseguimento ao caso. O Tribunal teve outro entendimento e determinou o prosseguimento do feito. Agora, em relação, ou seja, o processo está aberto de 2007 e estas discussões existem desde 2007.

Em relação ao término e complicado dar qualquer tipo de previsão seja porque há questões instrutórias ainda sendo feitas e também, ainda que por ventura a Secretaria, a Superintendência Geral profira o seu parecer, existem vários outros. Existe o Conselheiro Relator que pode fazer a sua instrução complementar individual no processo, o Ministério Público Federal também tem o tempo de análise do seu parecer, a Procuradoria do CADE tem o tempo do seu parecer e todos os outros Conselheiros podem pedir vista dos autos após ele ser pautado para julgamento.

Então, é complicado, não que eu não quisesse dar esta resposta, mas eu não teria como sinalizar qual seria o término do processo. Agora, o que pode ocorrer, eu também fico em uma situação complicada porque eu não posso adiantar sob, o nosso julgamento, a nossa conclusão sob pena de estar prejudgando o caso ou ter este tipo de alegação, mas teoricamente ela tanto pode ser absolvida e não acontecer nada. É possível ser condenada a pagamento de multa e também é possível haver uma solução intermediária que seria talvez o licenciamento de determinados registros.

E é possível acontecer diversas, enfim, variáveis que podem determinar o que o Conselho vai entender como, se é necessário remédio para esse determinado tipo de situação, e em sendo necessário remédio qual tipo de remédio vai ser aplicado.

O SR. JOOJI HATO - PMDB – Existem outros processos paralelos, alguma denúncia ao CADE em relação à cartelização?

O SR. RICARDO MEDEIROS DE CASTRO – Como eu disse, a minha Coordenação é específica de atos em concentração e condutas unilaterais, a minha Coordenação não trata de cartelização ou práticas que são multilaterais que envolvem diversos agentes.

O SR. JOOJI HATO - PMDB – Mas você tem conhecimento?

O SR. RICARDO MEDEIROS DE CASTRO – Eu não tenho conhecimento.

O SR. JOOJI HATO - PMDB – A última pergunta então. Se eu entendi bem, o CADE controla os agiotas. Os agiotas começam a extorquir alta cobrança de juros, por exemplo, e o Banco o CADE deixa livre? É isso o que eu entendi ou não?

O SR. RICARDO MEDEIROS DE CASTRO – Não é o CADE. O CADE sequer tem competência para fazer este tipo de análise. Isso é a Lei Penal, existe uma, eu sou contra este tipo de interpretação que é interpretação mais restritiva e própria que o Ministério Público atua e faz Termos de Ajustamento de Conduta celebrando com agente de Mercado uma fixação de preço em 20% porque a diminuição do preço que às vezes é até superior a 20% a margem de lucro.

Só que isto tem efeitos que são contraditórios. O CADE não analisa a agiotagem, não analisa a usura real ou pecuniária que é o termo específico da Lei de Economia Popular e isso é no Judiciário e no âmbito penal. Infelizmente, eu acho que esta lei que é uma lei medieval ainda é aplicada aqui no Brasil e não deveria ser no meu ponto de vista. Aqui eu estou falando na minha perspectiva particular e não estou mais falando como Coordenador Geral.

Mas acredito que, e se não me engano foi referido inclusive no voto do Conselheiro Vinícius no âmbito do caso White Martins contra a AGA que discutia justamente a questão de preço excessivo no Mercado específico e ele entendeu que esta análise mais restritiva, mais, que proíbe lucros acima de 20% não deveria ser utilizada, mas infelizmente, inclusive aqui em São Paulo se não me engano já foi aplicada esta Lei de Economia Popular que limitou os lucros a 20 por cento.

O SR. JOOJI HATO - PMDB – Desculpe a minha pergunta, talvez. Mas o CADE não é para proteger as atividades econômicas para que não haja abuso?

O SR. RICARDO MEDEIROS DE CASTRO – Sim.

O SR. JOOJI HATO - PMDB – Se é assim, porque ele não consegue controlar as instituições bancárias, que é alto o juro (ininteligível) que se colocam muitas empresas, muitos consumidores, muitos cidadãos em dificuldade muito grande. Então talvez, não sei, o CADE não está cumprindo a sua tarefa principal que é a proteção econômica das empresas, dos cidadãos em geral. Não sei se eu entendi mal.

O SR. RICARDO MEDEIROS DE CASTRO – Não, perfeito. Mas a este respeito o que o CADE pode fazer é a análise se os Bancos estão fazendo algum tipo de cartel, se os Bancos estão tendo algum tipo de contrato de exclusividade. Inclusive existe um caso recente do CADE que ele puniu o Banco do Brasil por ter feito um contrato de exclusividade sobre empréstimo consignado em que todos os servidores públicos apenas, pelo menos que recebiam pelo Banco do Brasil poderiam fazer empréstimo consignado apenas pelo Banco do Brasil.

Esta prática foi punida e não foi fácil do ponto de vista do CADE porque havia um parecer da GU que determinava que o CADE não poderia falar sobre o setor bancário, quem tinha competência para falar sobre o setor bancário inclusive sobre questões de concorrência seria o Banco Central tendo em vista que a Constituição Federal determina que é necessário uma Lei Complementar para regular o setor bancário.

A Secretaria de Direito Econômico inclusive, como era ligada ao Ministério da Justiça se sentiu vinculada a este parecer e disse que não poderia mencionar qualquer coisa dado que a AGU disse que não poderia mencionar qualquer coisa dado que a AGU já disse que a competência era do Banco Central.

O CADE discordou, o Conselheiro Marcos Paulo que cuidou deste caso disse o CADE não é vinculado ao parecer da AGU porque ele apenas vincula administração direta quando o Presidente da República endossa o parecer da AGU. E nesse caso havia diversos indícios que exclusividade do crédito consignado lesava o consumidor e principalmente os servidores públicos que não tinham, ainda que fosse uma pequena parcela de mercado afetada pela conduta, eram

consumidores que estavam em sistema de lock in, ou seja, eles não tinham possibilidade de correr e conseguir um empréstimo consignado por outro Banco, por isso a conduta foi condenada pelo CADE.

Agora, o que não pode acontecer é o CADE condenar uma empresa simplesmente porque ela tem mais ou menos lucro independentemente de uma prática de cartel, de uma prática de venda casada ou uma prática específica que danifique o Mercado. Senão, um lucro alto pode levar, porque uma empresa foi eficiente, porque ela diminuiu os seus custos pode levar à punição destes empresários. Eu acho que aí, talvez fosse uma conduta um pouco mais, até contrárias às práticas internacionais que se tem do ponto de vista comercial.

É interessante que as empresas consigam diminuir os seus lucros, diminuir os seus custos e aumentar o seu lucro, agora isto deve ser feito no ambiente saudável da concorrência e não por meio de fixação de preço pelos concorrentes, por meio de contratos que lesem o consumidor de qualquer maneira.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Dr. Ricardo, esta parte final da sua fala, é justamente aí que nós, que a CPI está se apegando. Que ela tenha liberdade de fixar o preço que quiser que obtenha o lucro que bem entender, mas desde que haja concorrência e não no ambiente que ela estabelece o monopólio.

O Senhor certamente já ouviu falar do (ininteligível) que é uma Comissão Europeia que luta para a liberdade das peças automotivas e do Mercado de Reparação. A CPI enviou uma correspondência ao Mr. Thomas (ininteligível) em Colônia, na Alemanha fazendo algumas perguntas. Nós enviamos a ele e as perguntas são primeiro, em que momento as montadoras passaram a proibir a fabricação de peças no Mercado Independente na Europa? Como evoluiu o debate e qual a situação atual?

E a CPI, ou o Presidente desta Comissão informou pessoalmente, encaminhou aqui os documentos que serão anexados aos autos e estão à disposição dos membros, respondendo a estas questões e enviando uma série de anexos. E está dizendo aqui, se eu não for traído pelo meu inglês, que por estas e outras razões a maioria dos membros da Comunidade Europeia escolheu liberar o Mercado, o chamado Aftermarket para as (ininteligível), as autopeças.

Isso assegura a proteção ao desenho do carro, mas não impede que sejam produzidas manufaturas. Seria interessante a CPI encaminhar este documento para análise também da Superintendência Geral do CADE.

Inclusive nós vamos ouvir aqui o Superintendente do PROCON, vamos, o número de representações, a própria representante do ECAD se quiser trazer para cá, para o conhecimento dos membros desta CPI, dados que demonstrem que o consumidor está sendo prejudicado, que o consumidor, como disse o Deputado Jooji Hato, não consegue adquirir peças por um preço em que ele tenha condições. O Mercado tem que oferecer tudo para o consumidor, todas as opções. Eu quero uma peça de uma qualidade inferior e mais barata, eu quero uma peça original comprada com todas as garantias na concessionária e eu pago mais caro por isso.

O que não pode é tolher o acesso do consumidor ao Mercado de Reposição de Peças, inclusive é outra investigação que está sendo feita, se esta dificuldade não é colocada propositadamente para estimular o consumidor a adquirir um veículo novo e não a permanecer com o seu, o que seria também uma prática abusiva.

Quais os efeitos da decisão do CADE? Se o CADE condenar as montadoras em uma suposição, qual seria o efeito disso, prático?

O SR. RICARDO MEDEIROS DE CASTRO – Só antes de responder a esta pergunta, eu acho que é interessante só ressaltar o ponto que acredito eu, não vi o documento e também nós estamos em uma análise como eu tinha mencionado sobre o que acontece no exterior e fazendo esta análise de Direito Comparado que não é tão fácil assim.

Mas se não me engano essa discussão que teve na Europa foi modificada por meio de modificação legislativa e não vi um processo administrativo antitruste salvo melhor juízo. Não sei se é este o caso ou não, mas se não me engano foi uma mudança legislativa que houve na Europa

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – A proposta da Comissão Europeia foi aprovada pelo Parlamento Europeu, e também pelo Comitê Social e Econômico Europeu.

O SR. RICARDO MEDEIROS DE CASTRO – Mas enfim, sobre a questão que o senhor tinha mencionado que é o que pode acontecer em relação à decisão do CADE. É possível

de fato que o CADE entenda que essa prática não deva ser analisada em um processo administrativo e sim uma alteração legislativa como essa, é possível que o CADE condene as empresas e aí claro, não posso antecipar absolutamente nada.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Mas em tese qual o efeito desta condenação?

O SR. RICARDO MEDEIROS DE CASTRO – Esta condenação poderia tanto levar a uma punição com uma multa administrativa que pode chegar a 20% do faturamento dessas empresas de acordo com a legislação atual, a legislação antiga previa até 30% do faturamento das empresas. Também é possível haver uma série de outras penalidades e até mesmo a possibilidade de autuação, como por exemplo, o licenciamento destes direitos de forma obrigatória, compulsória como permite a Legislação Antitruste quando há algum tipo de abuso de direito de propriedade intelectual.

Obviamente que é possível também que se declare a ineficácia destes direitos em relação a determinados usos ou determinadas, porque o licenciamento compulsório não é simplesmente a destruição do direito de propriedade intelectual, há a necessidade de negociação a respeito de determinados termos que vão ser discutidos privadamente. O que vai ter é uma obrigação de negociação compulsória caso se decida por esta via.

Como foi feito, por exemplo, no Caso Maguil, mas é possível que se declare ineficácia de direitos, é possível que se entenda ou que se restrinja o escopo deste direito, é possível enfim que se tenha uma grande possibilidade de intervenção, lógico se o Conselho entender que este é o caminho a ser seguido.

O SR. OSVALDO VERGINIO – PSD – Presidente.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Deputado Osvaldo.

O SR. OSVALDO VERGINIO – PSD – Eu cheguei atrasado e não peguei bem o início, mas uma pergunta. O CADE tem ciência que há esta cartelização das autopeças? Há essa, como se diz, tem ciência que há realmente o preço abusivo ou não?

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Me parece que ele já respondeu a esta questão.

O SR. OSVALDO VERGINIO – PSD – Só para ter uma, há consciência que o preço das montadoras é abusivo?

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – O depoente Dr. Ricardo não usa a expressão formação de cartel e ele usa, ele segundo informou eles ainda não têm conhecimento pleno comprovado de falta de peças no Mercado ou de um preço que seja abusivo. Ele alegou até fazer um paralelo de Economia de Mercado que o preço, é difícil fixar o que seja um preço abusivo.

Então esta CPI poderia inclusive, ela se conclui dia 10 de outubro, o relatório desta CPI, nós estamos aqui com o nosso Relator Deputado Ramalho da Construção, se ele, ele necessita de trazer elementos investigativos aqui que possam apontar no sentido de que o preço é excessivo porque não tem concorrência, o preço está acima da capacidade do consumidor médio e ele é colocado puramente para com espírito emulativo. Para tornar difícil a aquisição de autopeças o mais difícil possível até para estimular o consumidor a comprar um veículo novo.

Esse panorama ainda não chegou, o que eles têm é justamente o que consta do voto do Conselheiro Carlos Emmanuel Ragazzo que manda apurar o fato e diante disso, na medida em que produz, tais conclusões levam a crer que a imposição de registro de desenho industrial em questão diante dos FIAPs por parte das representadas impedindo a concorrência desses agentes, tem o condão de gerar danos significativos à concorrência.

Danos estes não justificados por objetivos de inovação e recuperação de investimentos e apropriação de manutenção de competitividade ou outros provocando assim o resultado líquido negativo sobre o bem estar da economia dos consumidores.

Quer dizer, não se encontrou até agora uma justificativa para as montadoras estarem impondo este monopólio e isso está gerando um prejuízo ao consumidor. Daí a se falar em formação de um cartel e ajuste prévio ainda estão fazendo apuração, foi isso o que ele disse.

O SR. RICARDO MEDEIROS DE CASTRO – Exato, porque o processo não é direcionado a, pelo menos não há uma evidência nos autos e sequer isso é uma conduta que está sendo investigada que é a formação de cartel.

Agora, é possível que exista preço, a discussão que se tem é que preço abusivo é uma conduta por si só ou se preço abusivo pode ocorrer de outras condutas. E o que a gente afasta, pelo menos, e tem uma discussão no Conselho se é possível ou não o Conselheiro Ragazzo, à época da sua estada no Conselho atual Superintendente Ragazzo, o Conselheiro Ragazzo entendia que não havia uma prática de preço abusivo por si só, independente de outras condutas.

O Conselheiro Vinicius na época entendia que havia sim e era possível haver práticas abusivas de preço abusivo por si só. Nesse caso a gente nem está tratando dessa discussão de há ou não preço abusivo por si só porque há uma conduta unilateral e é decorrente, se há ou não algum preço abusivo ele é decorrente desta conduta de registros industriais no aftermarket.

Então, o que a gente está analisando é se a imposição de registro industriais no Aftermarket é lícita ou não. E isso de fato a gente não chegou a uma conclusão e não pode chegar porque senão a gente vai estar adiantando o mérito e vai estar prejudgando o caso e isso não, pelo menos eu não posso lhe dizer agora o que a gente está achando ou não e ainda há provas a serem analisadas.

O que vocês tiverem de documentos e questão seja de falta de peças, seja de demonstração que há diferença nos preços entre peças de reposição de independentes e de peças de reposição das empresas montadoras e todo outro tipo de prova que esteja de posse da Comissão que pode ser bem elucidativo ao nosso processo e pode enfim, nos auxiliar a chegar a uma compreensão a respeito da licitude ou ilicitude da conduta.

Mas eu repito que não é uma prática que se quer até hoje foi investigado uma prática semelhante a esta no Conselho e há uma dificuldade mesmo de compreensão de como vai ser levado enfim, a instrução, parecer e próprio julgamento do caso dado o ineditismo desta discussão.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Muito bem. Nós agradecemos muito ao elucidativo depoimento do Dr. Ricardo Medeiros de Castro. Agradecendo o preparo com que veio para esta Comissão demonstrando respeito para com a Assembleia Legislativa de São Paulo, uma exposição no PowerPoint, não se furtando a responder nenhuma das questões. Nós agradecemos bastante.

Eu gostaria de sugerir nobres Deputados, que obtivéssemos junto aos reclamantes uma lista de autopeças que eles alegam, as próprias montadoras independentes, que elas alegam faltar no Mercado, e oficiássemos a todas as revendedoras oficiais indagando se estas peças lá se encontram e qual o preço que é praticado.

Com isso nós teríamos um dado, uma amostragem objetiva documental de peças questão faltando ou não. Sugiro esta diligência. Se os Deputados estiverem de acordo permaneçam como se encontram, aprovado.

No dia 27 esta CPI se reunirá novamente para ouvir o Superintendente do PROCON, até lá quaisquer outros requerimentos que puderem ser feitos por escrito gerindo diligência, nós pediríamos ao nobre representante se seria possível que o CADE, nós concluíssemos esta CPI no dia 10 de outubro e vamos enviar substanciosos documentos para a apreciação, que pudesse se possível, evidentemente é só um pedido não é nenhuma obrigação do CADE em aguardar, mas aguardar o envio do relatório votado para que fosse anexado e utilizado na apreciação deste julgamento. É um pedido que a CPI faz ao CADE.

O SR. RICARDO MEDEIROS DE CASTRO – Perfeitamente. O que a CPI puder auxiliar na instrução e se aguardará então

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Dez de outubro é o encerramento desta CPI. Nós agradecemos e estão encerrados os trabalhos desta manhã.

* * *

COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO BK CONSULTORIA E SERVIÇOS LTDA.

27/08/2013

O SR. PRESIDENTE OSVALDO VERGINIO - PSD – Havendo número regimental declaro aberta a oitava reunião da Comissão Parlamentar de Inquérito constituída pelo artigo 18/2013 com a finalidade de investigar eventual cartelização de mercado de autopeças de reposição.

Registrar a presença dos Deputados Dilador, Ramalho da Construção, Jooji Hato, Ulysses Tassinari, esse Presidente. Solicitar ao Secretário que proceda a leitura da ata da reunião anterior.

O SR. - Pela ordem, Senhor Presidente.

O SR. PRESIDENTE OSVALDO VERGINIO - PSD – Pela ordem nobre Deputado.

O SR. – Solicitamos a dispensa da leitura da ata da reunião anterior.

O SR. PRESIDENTE OSVALDO VERGINIO - PSD – Está dispensada a ata. Portanto eu gostaria de convidar para que faça parte da Mesa o Dr. Paulo Arthur, Diretor Executivo da Fundação PROCON, Fundação de Proteção e Defesa do Consumidor e, antes porém, de iniciarmos, eu gostaria de passar um vídeo, para que depois o nosso convidado possa utilizar do vídeo para responder algumas questões, e em seguida também temos algumas perguntas para serem feitas, mas logo após o vídeo.

“É FEITA A APRESENTAÇÃO DE VIDEO”

Logo após o vídeo, eu tenho algumas perguntas que depois eu vou passar ao Dr. Arthur para que ele possa ir acompanhando a pergunta e também as respostas.

O PROCON não está ciente da problemática acerca da tentativa de algumas montadoras de mobilizar o mercado de peças invocado o direito sobre o design das mesmas?

Como pode ser visto na apresentação, existem inúmeras matérias jornalísticas que tratam da falta de peças de reposições, gerando um grave problema para a sociedade. A pergunta é, O PROCON estabeleceu alguma ação contra as montadoras?

Como também foi verificado na apresentação, o PROCON recebe um número baixíssimo de reclamações de consumidores em relação às montadoras, quando comparados com outros sites, o senhor sabe informar a razão disso?

Sabe informar se chegou ao conhecimento do PROCON a pesquisa do portal do site IG a respeito do grave problema que afeta as montadoras, as dez marcas de carros que dão mais dor de cabeça ao brasileiro? Se sim, sabe o que foi feito?

Qual o tempo médio da espera pelo consumidor para solucionar seus problemas após reclamação do PROCON?

A sexta questão, o Artigo 21 do CDC estabelece no fornecimento de serviços que tentam objetivo a reparação de qualquer produto conceder-se implícita a obrigação do fornecedor de empregar componentes de reposição originais, adequadas e novos, ou que mantenha especificações técnicas do fabricante, salvo quando a este último, utilização em contrário do consumidor. A pergunta seria se é possível afirmar se o consumidor for plenamente informado, se poderia ele optar por outras peças similares não sendo originais.

A Volkswagen, a Ford e a Fiat proibiram a fabricação de peças similares no Brasil, inclusive através de liminares. Essa é a questão. Pergunta, o senhor não acredita que os consumidores deveriam ser informados previamente pela montadora, já que em alguns casos eles estão “amarrados” obrigatoriamente na aquisição de peças originais?

A Política Nacional e Relações do Consumo tem por objetivo o atendimento das necessidades do consumidor a respeito da sua dignidade, saúde, segurança, a proteção de seus interesses econômicos a melhoria da sua qualidade de vida, bem como transparência e harmonia das relações de consumo atendidos os seguintes princípios, inciso sexto, do artigo quarto do CDC estabelece coibição e repressão eficientes de todos os abusos praticados no mercado de consumo, inclusive a concorrência desleal, inclusive a utilização indevida de inventos e criações industriais das marcas e nomes comerciais e signos. Pergunta, com vistas no artigo quarto inciso sexto do CDC poderia configurar ilícito contra o consumidor a atual prática das montadoras?

Verificamos que há exemplos do que acontece com o site reclame aqui, pelo menos as quatro principais montadoras não respondem ou não resolvem as reclamações também ao PROCON. Pergunta, o que está sendo feito para coibir essas práticas? Não seria essa a razão pela qual o consumidor não tem levado sua reclamação ao PROCON?

Portanto, algumas perguntas e também o vídeo. Eu estou sem óculos também, está meio complicado. E dentro do vídeo e essas perguntas que vou passar as suas mãos, se você puder fazer uma explanação, e também as repostas e as perguntas que os Deputados vão fazer ao senhor.

O SR. PAULO ARTHUR LECIONI GÓES - Muito obrigado, excelência. Bom dia a todos. Quero inicialmente cumprimentar o Excelentíssimo Deputado Osvaldo Verginio, que preside essa honrada Mesa. Peço vênia para cumprimentar em seu nome todos os Parlamentares aqui presentes, e também aos demais aqui presentes, todos os colaboradores, colegas,

Dizer que o PROCON, quando fui convidado para participar dessa sessão, dessa importantíssima CPI, pedi até ao ilustre Deputado Fernando Capez para que pudesse adiar a data para a realização da sessão porque eu gostaria de estar presente pessoalmente, e fico muito grato por isso ter acontecido.

O PROCON tem acompanhado o trabalho, importantíssimo trabalho dessa Comissão Parlamentar de Inquérito porque ela trata de um assunto que é fundamental para todos os consumidores não só do Estado de São Paulo, mas de todo o país, que é a questão da qualidade de produtos, do pós-venda de produtos e das práticas comerciais que tem sido adotadas por determinados fornecedores e, em especial aqui, no segmento automobilístico.

O PROCON, e já passando aqui, eu pretendo apresentar para os senhores e vou oficialmente trazer a essa CPI todos os dados que vou transmitir aqui aos senhores, mas o PROCON considera que a posição de determinadas empresas no sentido de proteger, entre outras coisas, a sua propriedade industrial, tem a nosso ver, se demonstrado como uma prática ou exercício, a nosso ver, irregular ao Direito, portanto, há um abuso do Direito de Propriedade Industrial aqui.

A propriedade deve ser protegida, as patentes devem ser estabelecidas e mantidas, mas há que se ter razoabilidade e bom senso sempre tendo em vista o que? A compatibilização entre o desenvolvimento econômico e tecnológico e a proteção dos nossos consumidores, aliás, essa é uma regra chamada regra de ouro do nosso Código de Defesa do Consumidor, e o princípio base lar do nosso Código de Defesa do Consumidor.

O princípio do equilíbrio e da harmonia das relações de consumo, que pressupõe o que? Que haja uma compatibilização entre os interesses econômicos e a proteção do consumidor. E quando nós verificamos que os consumidores têm ficado muitas vezes meses aguardando a solução de um problema em um veículo, em um produto como um veículo automotor, hoje não pode ser considerado um bem supérfluo na vida de qualquer cidadão, pelo contrário, é um bem sem dúvida alguma essencial, há de se perguntar se essas práticas estão, portanto, consoantes com os próprios princípios que orientam a ordem econômica do nosso país. Se por um lado temos a liberdade iniciativa, por outro temos também a proteção do consumidor.

Dito isso, eu considero importante já entrando aqui, e eu vou procurar responder em bloco essas indagações e me colocar na disposição de todos os nobres parlamentares aqui para as indagações que forem feitas. Dizer em primeiro lugar que o PROCON São Paulo e um aliado aqui dessa CPI, dessa Casa e tem o objetivo comum com todos os senhores e senhoras aqui de proteger o nosso consumidor e evitar que abusos como esse sejam cometidos.

A Fundação PROCON atua basicamente em três ou quatro frentes, a primeira frente é mais visível do PROCON, que todos aqui devem conhecer muito bem, é a frente da conciliação, da solução dos problemas, do âmbito conciliatório. Outra frente bastante visível da Fundação PROCON é a fiscalização do mercado de consumo, dentro das suas competências e dentro do que prevê a legislação.

Outro eixo é a educação para o consumo, e esse é um eixo fundamental, refletido aqui nas indagações quando se fala, por exemplo, na questão das indagações e por fim, a questão da municipalização da Defesa do Consumidor.

No que tange ao sistema automobilístico ou em especial, às montadoras e importadoras, esse é um setor que historicamente, desde a edição do nosso Código de Defesa do Consumidor lá em 1990, vigente desde 1991, tem apresentado muita resistência em relação a determinados aspectos da Lei de Proteção do Consumidor.

Os senhores sabem muito bem que o nosso Código de Defesa do Consumidor é considerado uma das Leis mais modernas e avançadas no mundo, inspirado, sobretudo, no modelo europeu e reconhecido em todo o mundo como uma das Leis mais avançadas.

Mas ainda há em alguns casos uma mentalidade de atraso, Vossa Excelência. Mas em alguns pontos, também não podemos dizer que não avançamos em nada, em alguns aspectos até avançamos, alguns poucos no que tange a esse setor, por exemplo, a questão do recall.

Me recordo quando, já estou no PROCON há mais de 20 anos, não vou dizer a minha idade para não me denunciar aqui, mas enfim, lá nos anos de 1990, a coisa mais difícil era vermos um recall na TV, hoje, eu não sei se isso é bom ou ruim, mas nós vemos muitos por aí. Pelo menos do ponto de vista de transparência não podemos dizer que não está tendo recall.

Mas um dos pontos ainda, Excelência e nobres Deputados, que permanece e que sofre grande resistência por parte do setor, é a questão do produto com defeito, do produto com vício, e aqui, já entrando nos dados da Fundação PROCON São Paulo, de todas as reclamações que chegam à Fundação PROCON, referentes a automóveis ou veículos, aproximadamente, entre 48 e 50% das demandas se referem justamente ao vício do produto, ou ao produto com defeito.

E aqui a dificuldade do consumidor é, como foi colocado, a reparação do defeito, às vezes a espera, mas a repetição desse defeito, e a dificuldade, muitas vezes, de fazer valer a lei no sentido de que, não sendo reparado o defeito, não sendo consertado o produto, ele possa exercer seu direito previsto lá no Artigo 18 do nosso Código de Defesa do Consumidor que é a troca daquele produto. Quão difícil não é para o consumidor conseguir extrajudicialmente a substituição do automóvel com defeito, ou seu dinheiro de volta, isso está intimamente ligado aqui com essa questão.

E aí, entrando nos dados mais uma vez da Fundação PROCON, nós tivemos no ano passado, comparados no primeiro semestre de 2012 com o primeiro semestre de 2013, nós vemos que as reclamações dos consumidores saíram de 414 reclamações que tivemos no primeiro semestre e 2013, para 513 reclamações, algo em torno de 25%. É um número em termos nominais, em termos absolutos, é um número baixo se comparado ao grande volume de reclamações que o PROCON recebe.

E aqui a pergunta, por que o PROCON recebe tão poucas reclamações, não é? É um número aparentemente baixo, mas não podemos esquecer, e há de se relativizar de certa forma esses números, porque um automóvel ainda é, sim, um bem que não é, cujo acesso não é franqueado à uma boa parte da nossa população, esse é um ponto a ser destacado. Não é como, por exemplo, um celular.

Nós temos hoje mais celulares no nosso país do que habitantes, o automóvel é o contrário, embora a indústria venha produzindo cada vez mais, nós vemos que os automóveis ainda são bens de acesso que não são de acesso a uma boa parte da nossa população. E segundo, esses dados da Fundação PROCON São Paulo se referem a uma base territorial, e que base territorial é essa? Praticamente capital do Estado de São Paulo, onde as pessoas vem e fazem suas reclamações.

Não estão contemplados aqui, por exemplo, ainda, os dados dos PROCONs municipais, São Paulo tem mais de 250 PROCONs municipais. Então, a princípio podem parecer poucos os números, mas não são. E considerando a essencialidade desse bem, a conduta que vem sendo adotada por essas empresas, não está condizente com o que prevê a nossa legislação de proteção ao consumidor, e o que o PROCON tem feito nesses casos?

O PROCON acolhe inicialmente as demandas dos consumidores, buscando a solução do problema daqueles consumidores no âmbito individual, no plano individual. O índice de solução dessas demandas, no caso específico de automóveis, desses produtos, ele perfaz hoje em média 50%.

Ou seja, 50% das demandas que chegam ao PROCON são resolvidas na fase administrativa, 50% nós não conseguimos resolver e elas desaguam no Judiciário. Isso tem levado o PROCON a fazer o que, Excelência? Nós temos aplicado a Lei, e feito aquilo que está ao nosso alcance.

Apenas em relação às quatro principais montadoras que foram citadas aqui, fabricantes, o PROCON já aplicou algo em torno de 12 milhões em multas. Somadas as multas de todas as empresas, há algo em torno de 52 milhões em multas aplicadas, e multas que geram, já faço aqui o esclarecimento, que geram discussões não só no âmbito administrativo da Fundação PROCON porque essas multas são processadas no âmbito administrativo com recursos, quando não são pagas, são escritas na dívida ativa do Estado de São Paulo, e o PROCON escreve todos os seus débitos que não são pagos na dívida ativa e são consequentemente executadas pela nossa Procuradoria Geral do Estado.

Eu diria que nos últimos 10 anos, do total de multas aplicado, nós registramos, em termos de pagamento, algo em torno de 12 milhões, há muito ainda o que ser cobrado dessas multas.

E além das multas que são aplicadas pelo PROCON, porque, não para o caso individual, Excelência, mas quando o PROCON identifica que há uma repetição nesses casos, nós reunimos aquilo em um processo e aplicamos as multas previstas na Legislação. Mas, além disso, o

PROCON tem trabalhado em parceria com o Ministério Público do Estado de São Paulo e, subsidiado com as suas reclamações e em as suas informações, ações de caráter coletivo, ações de âmbito coletivo.

É assim, por exemplo, na ação civil pública movida pela Promotoria de Defesa do Consumidor da Capital, cujo titular da ação é o Promotor, Dr. Gilberto Nonaka, que talvez já tenha até sido ouvido aqui nessa ilustre Comissão. Contra, por exemplo, a Nissan Motors que estabelece prazos e multas. Assim também no inquérito civil que tramita nesse mesmo (ininteligível) no Ministério Público do Estado de São Paulo contra a Volkswagen. Como assim também em outro caso civil que tramita no Ministério Público, contra a JAC Motors.

Então, o PROCON tem procurado também trabalhar em parcerias, mas agora no eixo da Educação e o da Informação, que é o eixo mais importante, porque o da prevenção existe uma grande dificuldade senhores.

A grande dificuldade é conseguir reunir e sistematizar as informações. Nós, a Fundação PROCON São Paulo buscou junto ao SINDIREPA o Sindicato de Reparadores, estabelecer critérios para a realização de uma pesquisa para identificar quais seriam os produtos, as peças com menor índice de abastecimento.

Nos deparamos com imensas dificuldades, grande heterogeneidade de fornecedores no mercado de mecânicas, oficinas e enfim. E aqui, há a nosso ver Excelência, uma margem em um campo de oportunidades. De oportunidades pra se avançar na Defesa do Consumidor, e essa Casa que tem tido uma ação exemplar, uma atuação exemplar na elaboração de importantes Leis no Estado de São Paulo com relação a Proteção e Defesa do consumidor, pode mais uma vez dar uma contribuição substantiva no que tange, porque?

Porque o nosso Código de Defesa do Consumidor é uma Lei avançada, mas como dizem os juristas, ele é uma norma de princípios, principiológica. Às vezes é preciso checar mais alguns detalhes. E aqui há a nosso ver uma oportunidade para se avançar na questão do direito à informação que deve chegar aos consumidores, e aqui respondendo a questão proposta da informação para o consumidor daqueles fabricantes ou daqueles produtos que não tem peça de reposição similares no mercado e, ainda também, porque não?

E fico aqui, peço vênia, para deixar registrada minha sugestão com relação a algumas possibilidades além daquelas que já são franqueadas pelo nosso Código de Defesa do Consumidor para o consumidor, como por exemplo, a obrigatoriedade do carro reserva gratuito sempre que ultrapassar do prazo legal, a fixação de multa diária pela falta da peça de reposição se ultrapassado também o prazo legal de reparo, algumas questões que se abrem para que se avance na proteção do consumidor.

Com relação às dez marcas, o PROCON São Paulo não recebeu oficialmente a notícia do portal, não foi instado oficialmente do Portal IG, mas digo, daquelas, das dez marcas ali listadas a grande maioria já foram multadas e multas pesadas pela Fundação PROCON.

No que tange ao direito de escolha do consumidor que é colocado aqui a partir do Artigo 21 do nosso Código de Defesa do Consumidor, mais uma vez, a questão da informação. As montadoras tem sim que informar os seus consumidores, elas deveriam inclusive colocar no seu site o preço médio das peças de reposição, essa é uma possibilidade que se abre também.

No que tange a Política Nacional de Relações de Consumo, a prática, ou métodos comerciais coercitivos ou desleais, o nosso Código de Defesa do Consumidor assegura a proteção do interesse econômico do consumidor, e a compatibilização, mais uma vez, da propriedade industrial, do interesse econômico com o interesse do consumidor.

E com relação, por fim, às práticas das montadoras no que tange a Fundação PROCON, o PROCON trabalha, o nosso índice médio de atendimentos das demandas, de solução das demandas no PROCON, hoje, medido e apurado, isso consta no nosso PPA e auditado pelo Governo do Estado e pelo Tribunal de Contas, é de oitenta e nove por cento. Ou seja, de cada dez consumidores que vem ao PROCON, praticamente nove têm a sua demanda resolvida, a grande maioria na fase preliminar. Como eu disse no caso das montadoras o índice é baixo, e o PROCON tem trabalhado em conjunto com o Ministério Público e tem aplicado as multas.

E reitero, temos aqui uma grande chance, porque o trabalho dessa CPI certamente repercutirá não só no Estado de São Paulo, mas em todo o país. Esperamos, inclusive que nas instâncias que defendem a concorrência nesse país como é o caso do nosso Conselho Administrativo de Defesa Econômica, o CADE, que surtam as medidas necessárias e profundas para que se altere esse cenário, e com isso, fico aqui a disposição para as indagações de todos os senhores. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE OSVALDO VERGINIO - PSD – Abrir para os senhores Deputados.

O SR. JOOJI HATO – PMDB – Pela ordem, Presidente.

O SR. PRESIDENTE OSVALDO VERGINIO - PSD – Pela ordem, Deputado Jooji Hato.

O SR. JOOJI HATO – PMDB – Eu quero cumprimentar ao Dr. Paulo Arthur, a sua presença aqui ajuda muito à CPI. Eu quero fazer umas perguntas. O que o senhor até já falou, mas de forma mais específica, como o PROCON vê a utilização de peças de reuso provenientes das empresas de desmonte, os desmanches?

São três perguntas.

O SR. PAULO ARTHUR LENCIONI GÓES – Posso já?

O SR. JOOJI HATO – PMDB – Isso.

O SR. PAULO ARTHUR LENCIONI GÓES – Obrigado pela pergunta, Excelência. A reutilização de peças de bens, o conhecido desmanche, não é? Nós entendemos que é possível desde que haja a segurança necessária no que tange a rastreabilidade e desde que feito por entidades e organizações credenciadas, fiscalizadas e auditadas pelo Poder Público.

Nestes casos e desde que, e o principal de tudo, sempre como dispõe a lei, só poderá ser utilizada qualquer peça deste tipo, isto já está previsto em lei inclusive, com expresse consentimento do consumidor. Não o tácito, o expresse consentimento do consumidor. Nestes termos é perfeitamente possível na nossa visão.

O SR. JOOJI HATO – PMDB – É que, essa pergunta é porque está, já chegou um projeto de lei do Executivo fazendo com que os carros de desmanche tanto legal, desmanche legal, oficializado, de pessoas idôneas. E tem empresários que têm estas empresas que são honestas ao lado daquelas empresas que de fachada que comercializam carros roubados, não é? Então este projeto chegou aqui para que faça a inutilização desses autos de uma forma geral, e a nós, a compactação.

E a nossa luta é fazer com que, como há falta de peças, primeiro aproveitar estas peças de autos por multas ou por apreensão administrativa, não do robauto. Esta é a razão e eu queria fazer esta segunda pergunta, meu caro Dr. Paulo. O PROCON vem recebendo reclamações como o senhor falou sobre a falta de peças automotivas, em especial de pelas protegidas pela propriedade industrial, é isso? E, já recebeu multa por esta razão? Por peças protegidas pela propriedade industrial.

O SR. PAULO ARTHUR LENCIONI GÓES – Cabe aqui um esclarecimento, excelência, no seguinte sentido. O consumidor vem ao PROCON e essa sintonia fina, este aprofundamento na questão é muito difícil de ser detectada no momento da acolhida e no momento do atendimento do consumidor.

Se aquele problema do consumidor decorre de fato de falta de uma peça patenteada e protegida pela Lei por conta de uma ação por parte da montadora ou se aquilo decorre da falta de uma outra peça qualquer. Porque como os senhores muito bem sabem a maior parte dessas peças que têm resguardada, garantida essa proteção em benefício das empresas diz respeito àquelas peças de colisão, do seguimento de colisão, para-choques, para-lamas, enfim.

São segundo o que se diz, são peças dessa, que envolve designe do produto e que não se justificam na mesma forma, porque não há mantidas as especificações técnicas o que, no nosso entendimento, justifique uma proteção deste tipo em detrimento de toda a sociedade.

Na acolhida do consumidor Excelência, nós não temos assim, como identificar se esta questão que chega ali decorre de um problema desse. O que acontece muito é, o consumidor tem um carro, o carro apresentou um defeito e ele não consegue reparar o produto ou porque falta peça. Tem muitos casos assim porque falta uma peça de reposição, ou quando ele, quando é feito o reparo, aquele defeito volta a acontecer. Ele incide novamente ou um novo defeito e o consumidor não consegue utilizar o veículo.

O SR. JOOJI HATO – PMDB – Dr. Paulo, o senhor acha que as montadoras estão infringindo a lei? E mesmo havendo essa previsão legal para o registro das peças?

O SR. PAULO ARTHUR LENCIONI GÓES – Essa é uma discussão que está hoje em, muito do CADE, não é? Conselho Administrativo de Defesa Econômica. As montadoras me

parecem, algumas delas, têm o amparo de decisões judiciais para que assim procedam, mas no nosso entendimento há um excesso aqui no que se refere à proteção industrial que tem prejudicado sim, os consumidores. Esta discussão é uma discussão de toda a nossa sociedade e neste caso entendemos que o nosso Conselho Administrativo de Defesa Econômica tem a faca e o queijo nas mãos para coibir estas práticas.

O SR. JOOJI HATO – PMDB – Eu quero só fazer um comentário e pedir licença aos nobres colegas, e depois uma última pergunta. O comentário é o seguinte, eu vi a lista das 10 montadoras que mais dão trabalho, mais dão reclamações. Alguns acham que eu sou descendente de alemão ou italiano, mas sou descendente do Sol Nascente, e eu não vi nenhuma empresa não é? Montadora japonesa, e aqui na Assembleia nós temos um carro que nós utilizamos que dá um trabalho danado.

Eu fui comprar uma bateria para um carro oficial aqui, aí perguntei na concessionária e custava 460 reais, se não me falha a memória. Aí eu fui aqui na Barão de Limeira, na Acioli e lá estava 230, metade do preço. Obviamente eu comprei na Acioli porque a nota fiscal, mas este carro nosso dá um trabalho danado. Aí nós tentamos trocar, e de repente vinha a Imprensa, o Ministério Público porque ganhou uma montadora japonesa que não dá trabalho, um carro que não quebra, manutenção baratíssima, e de repente a gente vê hoje, meu caro Osvaldo Vergínio, V. Exa. que está, viaja bastante, e um carro extremamente confortável, não é? Que tem uma economia inclusive de combustível, muito grande, maior do que essa montadora que está aí no meio das 10, aí que por acaso é uma montadora americana.

Mas de qualquer forma, para encerrar a minha série de perguntas, Dr. Paulo, eu queria chegar na blindagem dos carros. De certa forma hoje com a violência que nós temos, as pessoas querem andar com carro blindado, ninguém aguenta mais esta violência radical aí. Toda hora assalto, sequestro e o pessoal está usando muito a blindagem dos carros.

Eu não sei se isso entraria como peças, mas são utilizadas nos carros. Então a minha pergunta talvez não seja pertinente, mas eu queria perguntar ao senhor o seguinte, eu vou em uma BMW, numa concessionária da Ranger Rover, ou sei lá uma dessas montadoras, Audi, por exemplo, e chego lá e falo quanto custa este carro? Este carro custa “x”, e blindada quanto custa? Eles colocam um valor “y” e aí quando eu faço o cálculo, vou em uma blindadora e vejo que a blindagem do carro custa o “x” que seria, por exemplo, “z”, por exemplo, custa 50 mil, ele me cobra 70.

Aí eu falo assim, bom, eu tenho uma blindadora que me faz esta blindagem, é a mesma blindadora que a concessionária que tem este carro, que blinda este carro. Aí a concessionária falou o seguinte, olha, você pode blindar lá fora, mas vai perder a garantia. Minha pergunta, é justo isso? Isto é legal? Se a mesma blindadora dessa concessionária que vai blindar para mim, eu pego o carro levo na blindadora e vou pagar lá na blindadora, a concessionária pega esse carro que eu comprei, leva para lá, pega o carro e me traz e tem um lucro de 10, 15, 20 mil a mais. O que o PROCON, o que que nós podemos fazer sobre isso aí?

O SR. PAULO ARTHUR LENCIONI GÓES – Excelência, é uma questão evidentemente muito polêmica que tem sido objeto de discussões acadêmicas e judiciais, a questão da garantia. O que eu posso dizer com absoluta certeza é, em relação à garantia legal, ou seja, aquela garantia dada pelo nosso Código de Defesa do Consumidor que é de 90 dias para bens duráveis como é o caso, o fato que o senhor ter colocado a blindagem em outra empresa jamais poderá ser alegado nesse prazo para afastar a garantia, jamais.

No que tange a garantia contratual, e a garantia contratual é tida como uma liberalidade. As empresas hoje em todos os seguimentos trabalham com a garantia contratual, mas estabelecem ali as regras para esta garantia. E nós sabemos sim, e aqui mais uma vez o equilíbrio, porquê? Porque ninguém é obrigado a fornecer uma garantia contratual, a dar mais garantia do que dá a lei, mas se o faz e pode fazê-lo, deve atender a determinados princípios. A garantia contratual serve ao consumidor e ela não deve ser utilizada para obrigar o consumidor a ficar cativo daquela indústria, daquela empresa.

Ora, porque o que nós, o consumidor contratou com aquela empresa a compra de uma automóvel e não uma bola de ferro nos pés e uma escravidão junto àquela empresa para ser na verdade um adquirente de autopeças desta empresa.

Então isso deve ser analisado em cada caso. Agora, o que eu posso lhe garantir, no caso da garantia legal não pode ser afastada estas hipóteses.

O SR. - Pela ordem, Presidente.

O SR. JOOJI HATO – PMDB – A garantia legal é só três meses?

O SR. PAULO ARTHUR LENCIONI GÓES – A garantia legal pelo Código de Defesa do Consumidor é de três meses.

O SR. JOOJI HATO – PMDB – Eu compro um carro, tem montadora que fala eu dou um ano, dois anos, cinco anos. Três anos, não é? Então, isso não é uma propagando enganosa? Não entra? Porque na verdade nós não temos esta garantia.

O SR. PAULO ARTHUR LENCIONI GÓES – Existe a garantia complementar, a legal, garantia contratual e ela deve ser clara, deve ser fornecida por escrito para o consumidor em termos claros dizendo quais são as condições, o que ela cobre e o que não cobre. Qual o limite de quilometragem, se há algum limite, qual o limite de tempo se há o limite de tempo e quais são as condições para exercício desta garantia.

O SR. JOOJI HATO – PMDB – O cumprimento só por força contratual, então? Não por meio legal?

O SR. PAULO ARTHUR LENCIONI GÓES – Exatamente, por força contratual.

O SR. DILADOR BORGES – PSDB - Pela ordem, Presidente.

O SR. PRESIDENTE OSVALDO VERGINIO - PSD – Pela ordem, Deputado Dilador.

O SR. DILADOR BORGES – PSDB – Bom dia Dr. Paulo Arthur. Quero parabenizar por sua, está seguro, não é? Das suas palavras, mas é também, quero deixar aqui, no meu entendimento e o que a gente vê no Mercado é que muitas vezes o PROCON talvez não tenha as ferramentas necessárias.

Eu não tenho conhecimento desses números que você deu aí de cada nove, cada dez nove é solucionado. Esse número no interior eu posso te garantir que não é tão elevado assim. No interior muitas vezes tem o atendimento de empresas que a Matriz é São Paulo, Grande São Paulo, Grande Centro e aí cai naquela questão que tudo é decidido pelo corpo maior da empresa, pela Matriz. Então, a gente sofre muito. Eu vejo que o PROCON poderia ser mais eficiente nestas questões.

Você ainda colocou aqui na sua fala que antes não tinha o recall, mas talvez não fossem as empresas não fossem tão mercantilista como é hoje. Eu lembro os carros antes Deputado Ulysses, não tinha a resistência de lataria, tudo era mais resistente. Talvez não tinha esse conforto que nós temos hoje, mas eram mais resistentes.

Então hoje tem muito recall porque a gente vê hoje a indústria mercantilista pensando no lucro e tem trazido muitos problemas para o consumidor. Então vejo que o PROCON não é tão eficiente assim no interior, eu sou de Araçatuba, como você está falando, talvez aqui na grande São Paulo como está mais próximo do fornecedor, tem esta eficiência.

Em relação ao CADE a gente vê aí, hoje nós estamos nesta polêmica, o CADE hoje está na crista da mídia, eu não vejo esta eficiência do CADE. Eu vejo o CADE muito mais como ferramenta de benefício aos cartéis, ao traste do que qualquer outra ferramenta. A gente vê aí vários seguimentos que passa pela mão do CADE e está sendo cartelizado. O setor mesmo de peças que este problema não é um problema novo, é antigo e tem outros seguimentos aqui que não vem ao caso aqui neste momento.

Então, como vocês poderiam melhorar? Que ferramentas que o PROCON poderia usar para que isso melhorasse? Porque a questão das multas eu não vejo como grande solução, porque traz na Veja esta semana mesmo aí, uma empresa que está na capa da revista ainda envolvendo corrupção, que é a OI, que o seu patrimônio é avaliado em 10 bilhões de reais e as multas, perdão. O seu patrimônio está avaliado em oito bilhões de reais e as multas chegam a 10 bilhões. Não adianta nada vocês aplicarem multa se isso não vem a ser, não tem as ferramentas para ser cobrado. Como você vê isso, como podemos lidar com isso?

O SR. PAULO ARTHUR LENCIONI GÓES – Obrigado Excelência. Com relação aos PROCONs municipais, os PROCONs no interior, acho que cabe aqui um dado, no ano passado a Fundação PROCON. O PROCON Estadual, o órgão, realizou cerca de 600 mil atendimentos. Os PROCONs municipais somados mais um milhão e trezentos mil atendimentos.

Segundo dados destes PROCONs que são transmitidos com elevados índices de solução, em média. Mas em alguns setores como o senhor bem colocou e aqui é o caso, o índice é menor

porque há mais resistência das empresas. Porque falta, como senhor bem acompanhou, muitas vezes mecanismos.

Com relação então à questão dos PROCONs municipais, o que nós precisamos fazer para possibilitar que as empresas sejam mais aderentes à legislação, cumpram a legislação. Fazendo parênteses à questão do recall que o senhor colocou, e o senhor está perfeitamente, eu faço aqui aquela ressalva, eu não sei se isso é bom ou se é ruim, nós temos mais recall hoje do que antes. Por um lado é bom, mas talvez porque haja mais transparência, mas por outro também demonstra quer os produtos estão sendo lançados no Mercado e nós consumidores estamos sendo as cobaias. Estamos testando estes produtos, não é?

Mas voltando à questão, a defesa do consumidor na nossa visão, ela do ponto de vista jurídico legal hoje, a defesa do consumidor é um dever do Estado, artigo quinto da nossa Constituição Federal, inciso 32 está lá, o Estado promoverá na forma da lei a defesa do consumidor. Isso é indiscutível, é cláusula pétrea. Mas nós estamos passando por um processo de transformação em que alguns paradigmas precisam ser revistos e mudados. Não existe órgão qualquer de qualquer lugar do mundo, Poder Público onipresente e onipotente.

A Educação tem sido ferramenta cada vez mais empregada para que a defesa do cidadão seja cada vez menos dependente da tutela do Estado. O Estado tem que estar lá para agir, proteger, coibir, mas eu costumo brincar e dizer o seguinte quando faço palestra em grupos de PROCONs não existem melhor fiscal que o próprio consumidor. É ele que tem, não existe pior castigo e aí o senhor está coberto de razão, não é a multa a maior pena para qualquer empresa. A pena para uma empresa é ser deixada de lado, esquecida pelo consumidor.

Porque se o consumidor não vai à empresa a empresa não existe. Agora, para isso o consumidor precisa do que? Ferramentas e informação.

Nós temos procurado empregar uma filosofia de empoderamento do cidadão e consumidor. E como nós fazemos isso? Através de uma das ferramentas, os rankings. Os rankings são importantes, a informação é importante para o consumidor para ele pautar a sua escolha.

Muitas das informações precisam, claro, para conseguir algumas informações nós precisamos da cooperação das empresas que dificultam, não cooperam com estas informações. Tem que ir lá atrás buscar, conseguir. Quando eu disse da pesquisa que nós idealizamos, procuramos fazer, foi muito difícil, não conseguimos. A informação é difícil, é truncada muitas vezes. Nós temos que garantir para o cidadão as ferramentas para que ele possa antes do Estado,

para que ele possa escolher conscientemente. E nós do Estado temos que estar lá na hora que ele tiver o problema para coibir e punir.

O SR. DILADOR BORGES – PSDB – A última colocação. Nós temos esta questão aí que o colega Jooji Hato falou da questão da reaproveitamento de peças que hoje é um problema que nos aflige. É roubo, tem os robautos aí que é o que nos inferniza. Essa questão, se fosse, houvesse um endurecimento por parte do PROCON, talvez do CADE, leis que quebrassem estas patentes também, ou colocasse, coloca-se a peça nova de reposição ou quebrasse esta patente para que outras indústrias pudesse fazer a chamada peça paralela que muitas das vezes hoje a peça paralela só é uma questão de selo. São feitas pelas, as próprias indústrias que estão aí fazendo.

Se houvesse a quebra de patente já seria um golpe nos robautos, porque baixaria o preço da nova e ninguém ia nos robautos para comprar deixando de lado uma peça de reposição nova. Você não acha que seria uma solução?

O SR. PAULO ARTHUR LENCIONI GÓES – Sem dúvida, o senhor tocou num ponto importante porque o que está em discussão hoje pelo que eu pude apurar e que temos acompanhado aqui, inclusive no depoimento que foi, e da importância do trabalho, da conclusão do trabalho dessa importantíssima CPI. É, esse é o ponto, o que está em discussão no Conselho Administrativo de Defesa Econômica é o abuso de posição dominante no Mercado. Existe um monopólio dessas empresas.

A questão é, está sendo, há um abuso? Existe uma posição dominante, há um abuso desta posição? Que gera ineficiência ao Mercado, preços maiores ao consumidor, enfim, é isso que está em discussão.

E, a nossa contribuição para esta discussão, eu quero deixar aqui, vou oficialmente encaminhar a essa ilustre CPI, ilustre Comissão Parlamentar de Inquérito são os dados da Fundação PROCON São Paulo. Nós vamos encaminhar aqui a lista das empresas com as reclamações, os motivos, os índices de solução. E se me permite Excelência, e eu não falei isso quando respondi as perguntas, mas se me franquearem esta possibilidade eu gostaria de transmitir aos senhores o ranking das montadoras, posso colocar esta informação?

Em 2013, no primeiro semestre nós temos em primeiro lugar em termos de reclamações a empresa Hyundai, em segundo lugar, a empresa Hyundai com 69 reclamações e o índice de solução de 65%, a empresa Hyundai.

Em segundo lugar a Volkswagen do Brasil com 62 reclamações e 56% de solução. Em terceiro lugar a General Motors com 58 reclamações e 50% de solução, em quarto lugar a Fiat Automóveis com 43 reclamações e 58% de solução.

Em quinto a Ford com 32 reclamações e 63% de solução. E eu tenho até as 10 aqui que eu vou deixar para a Comissão para que isso possa e isso também será enviado ao Conselho Administrativo de Defesa Econômica.

O SR. RAMALHO DA CONSTRUÇÃO - PSDB - Pela ordem, Presidente.

O SR. PRESIDENTE OSVALDO VERGINIO - PSD – Pela ordem, Deputado Ramalho.

O SR. RAMALHO DA CONSTRUÇÃO - PSDB – Primeiro cumprimentar aqui o Dr. Paulo e agradecer aqui pela excelente contribuição que com certeza isso vai nos ajudar e muito no Relatório, não é? Importante contribuição que V. Sa. nos trouxe aqui.

Eu vou fazer algumas perguntas diretas, não é? Porque a maioria delas o senhor já respondeu e nos ajudou e muito, não é? Mas, quais são os riscos que um distribuidor, a revenda e a oficina corre ao ser flagrada tentando vender peças falsificadas?

Dois, o que um consumidor deve fazer para acionar a quem lhe vendeu e aplicou, quer dizer, aí eu peça falsificada, acho que V. Sa. até já respondeu. Três, como tramita os processos administrativos após a lavratura de um auto de infração, acho que também respondeu. E como é apurada a gravidade da infração e como são tratadas no PROCON vendas de peças não certificadas, acho que esta também respondeu.

Mas a pergunta que V. Sa. Responde se quiser, não é obrigado, mas eu acho que uma das coisas que poderia acabar com essa coisa principalmente do robauto que o nobre Deputado Dilador falou, o Jooji Hato, é se nós pudéssemos criar uma lei, uma forma de acabar com essa desmontadora.

Quer dizer, a empresa que fabrica, aquela que recebesse o caro das pessoas em um determinado tempo, ela comprasse o carro e aí sim, ela distribuisse para uma desmontadora. Mas o

que eu vejo aí no dia a dia, primeiro que quem está por trás destes desmanches não são, é um monte de testa de ferro, mas tem um monte de nego, até autoridade envolvida nesse negócio que não deveria estar.

Segundo, tem também, me parece também que tem aí um grande interesse de algumas pessoas, por exemplo, o cara comprou um carro, nobre Deputado Ulysses, não gostei do carro. Aí ele combina lá com a desmontadora, faz um Boletim de Ocorrência e já desaparece nesse desmanche para receber o dinheiro da seguradora. Mesmo porque também sabemos que você compra um carro novo e ele já com 15, 20% desvalorizado e para não perder se cria toda uma manobra criminoso por conta disso.

Se o senhor puder responder, como o senhor avaliaria, uma forma até da gente inibir e depois não ficar dando tantos problemas aí tanto para a Polícia mais séria como muitas vezes para o PROCON que está vendo que muitos vão comprar peças roubadas ou falsificadas sem falar que infelizmente, o Jooji Hato colocou, está debatendo isso muito, não é? Algumas dessas montadoras elas proíbem a industrialização paralela ou independente exatamente para vender a peça em dobro. O pior é isso, nós vimos na reportagem, não tem a peça, quer dizer, nem na distribuidora oficial.

São estas as questões que, eu acho que se ficou alguma coisa aí, se o senhor responder, que eu gostaria de fazer à V. Sa. e mais uma vez agradecer a grande participação que nos ajudou muito aí, para que a gente possa construir um relatório que possa ser debatido por nossos pares. Muito obrigado.

O SR. PAULO ARTHUR LENCIONI GÓES – Excelência, eu que agradeço e faço questão de responder a todas as indagações porque são muito pertinentes e espero que possa contribuir para o relatório.

No que tange as peças falsificadas, falsificação, isso, aquele fornecedor, seja distribuidor, a revenda, enfim, flagrado em uma situação dessa inclusive a Fundação PROCON São Paulo fez um trabalho junto com a Promotoria de Defesa do Consumidor aqui na Capital. Apreendemos inúmeras peças trabalhando junto com o inquérito civil lá com a Promotoria, supostamente falsificadas. Peças que estavam sendo, inclusive segundo o que se apurava no inquérito, empregadas no conserto de automóveis de pessoas, de consumidores. Nós não é?

Porque consumidor é vulnerável, não é? Porque se nós chegamos com o nosso automóvel na oficina mecânica e o sujeito disser para a gente olha, tem que trocar isso, isso e isso eu não vou discutir. Eu não sou técnico, ele que diz, eu sou vulnerável.

É por isso que o Código protege a parte mais fraca, não é? Então, isso foi um trabalho que foi feito com o Ministério Público ainda tramita este inquérito civil no Ministério Público que poderá sem dúvida mandar mais informações, mas quem é flagrado, primeiro está cometendo um crime, vai responder pelo crime. Pode ser multado, vai levar multa ali porque, a dificuldade que existe muitas vezes é o flagrante e, hoje nem tanto porque contamos muitas vezes com o auxílio de entidades, empresas que nos ajudam na identificação de dizer se aquilo é ou não falsificado. Mas fica sujeito à multa.

No que tange ao processo administrativo, Excelência, na Fundação PROCON São Paulo, ele segue estritamente o rito da Lei Estadual número 10177/1998 que disciplina os atos e procedimentos administrativos no Estado de São Paulo, artigo 62 e seguintes, que trata da seção dos procedimentos sancionatórios.

Então, a investigação se inicia com uma averiguação preliminar, essa averiguação preliminar ao final concluídos pelos indícios de uma infração ali, à legislação de proteção ao consumidor, aquilo tem, dá-se início a um processo sancionatório com a lavratura de um auto de infração.

Aí, o outro questionamento, o valor dessas multas, como é calculado. A Fundação PROCON São Paulo pioneiramente eu diria, foi o primeiro órgão de defesa ao consumidor no país a estabelecer um critério de dosimetria para aplicação dessas multas, porque? O nosso Código de Defesa do Consumidor diz o seguinte, que a multa varia de 400 reais até quase sete milhões de reais, mas aplicar isso na prática tem que ter, então existe uma dosimetria que leva em consideração nos termos da lei três parâmetros, a condição econômica do infrator, a gravidade da infração e eventual vantagem auferida com a conduta infratora.

E no que se refere por fim, a questão do robauto, e pelo que nós temos acompanhado dos extraordinários trabalhos aqui da CPI, uma das conclusões que os nobres parlamentares têm chegado aqui e com a qual nós corroboramos é de que essa dinâmica, esta prática, esta questão da patente, da propriedade industrial tem servido de certa maneira como fomento à indústria do crime. Esse é um ponto chave da questão e que precisa ser decidido e aí eu vou insistir mais uma vez pelo nosso Conselho Administrativo de Defesa Econômica.

O SR. PRESIDENTE OSVALDO VERGINIO - PSD – Bom, há mais alguma pergunta dos Deputados ou não? Portanto, só para a gente poder finalizar, eu quero aqui dizer sobre este projeto que nós temos aqui na Câmara, aliás na Assembleia Legislativa, nós sabemos também que já tem outras empresas se movimentando para que possa aí ser concorrentes de vendas de peças que são as seguradoras. Nós temos que estar bem atentos aí, não é? As seguradoras estão querendo que os carros sinistrados deles sejam desmanchados e vendidos também da forma de peças usadas. Isso também é um grande problema que nós vamos ter aqui nesta Casa, também nesta CPI.

Então, portanto, hoje só foi uma audiência para que nós pudéssemos saber o que o PROCON está fazendo sobre a cartelização no Mercado de autopeças e o Dr. Paulo Arthur muito bem explanou dizendo da preocupação também do PROCON que nós achamos importante para nós.

Portanto, eu quero aqui agradecer ao Dr. Paulo Arthur que teve a disponibilidade de estar conosco nesta manhã, muito obrigado e eu quero deixar encerrado. Nada mais havendo a tratar, está encerrada a reunião e convocada a outra para o dia que nós ainda vamos ver o dia certo para poder fazer outras audiências. Muito obrigado a todos vocês, e até a próxima. Muito obrigado Doutor.

* * *

COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO - AUTOPEÇAS

BK CONSULTORIA E SERVIÇOS LTDA.

07/10/2013

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Havendo número regimental, declaro aberta a décima primeira reunião, e última, da Comissão Parlamentar de Inquérito, constituída pelo ato número 18 de 2013, com a finalidade de investigar, naquela época da instauração da CPI, eventual, agora pelo relatório comprovada cartelização do mercado de autopeças de reposição.

Registro com muito prazer à presença dos nobres Deputados, fica dispensada a leitura da ata da sessão anterior. Cumprimento os eminentes Deputados, Alcides Amazonas, Osvaldo Vergínio, Jooji Hato, nosso relator, Ramalho da Construção, e sendo a finalidade desta reunião, a leitura, discussão e votação do relatório final da Comissão Parlamentar de Inquérito, com a palavra o eminente relator, brilhante Deputado desta Casa, Deputado Ramalho da Construção, antes pela ordem nobre Deputado Jooji Hato.

O SR. JOOJI HATO – PMDB - Presidente, eu gostaria de cumprimentar os nobres colegas desta douta Comissão, qual é o prazo que nós temos para o relatório final? Esta é a última sessão ou tem mais uma?

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Não. Esta sessão.

O SR. JOOJI HATO – PMDB - Não existe nenhuma possibilidade de...

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Nenhuma ou fica sem relatório, fica extinta sem relatório.

Deputado Ramalho da Construção.

O SR. RAMALHO DA CONSTRUÇÃO – PSDB – Entregar a V.Exa. o relatório.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Pediria aos Deputados que viessem aqui a frente à mesa para juntos recebermos o relatório das mãos do relator Ramalho da Construção. Que fosse feito o registro fotográfico deste ato.

Feita e registrada a entrega formal do relatório para publicação no Diário Oficial como ato oficial de conclusão e entrega do relatório desta CPI.

O SR. RAMALHO DA CONSTRUÇÃO – PSDB – Sr. Presidente, pela ordem.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Tem a palavra o nobre Deputado Ramalho da Construção.

O SR. RAMALHO DA CONSTRUÇÃO – PSDB – Para ler o relatório, conclusões finais. Cumprimentar o nobre Presidente, que conduziu este trabalho dentro da mais perfeita ordem, os Deputados que caminharam conosco, Jooji Hato, Osvaldo Vergínio, inclusive visitando algumas empresas, e Alcides Amazonas.

Assim, havendo tantos depoimentos, no sentido que há abuso de direito do desenho industrial, perpetrado por algumas montadoras, e tendo-se constatado que as próprias razões das montadoras para embasar medidas adotadas contra aos concorrentes do mercado independente, são inconsistentes ou depreendidas, complementemente da realidade.

Esta Comissão não se pode chegar à outra conclusão que não a de que há evidentes abusos cometidos pelas montadoras que se valendo de um registro concedido pelo INPI, de maneira automática, dele fazem uso no mercado de reposição para restringir a consciência exclusiva no âmbito de sua própria rede de concessionárias.

A Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo decreta no artigo 1º: “É obrigatório o fornecimento...

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Pela ordem. Deputado, lá em cima, encaminhamentos, para a gente poder acompanhar aqui, encaminhamentos.

O SR. RAMALHO DA CONSTRUÇÃO – PSDB – Isso. Desculpa Presidente.

É que no encaminhamento do projeto, diante de tais conclusões, além dos encaminhamentos de antes proposto, esta Comissão no uso de suas atribuições regimentais, com o fito de garantir os mínimos direitos dos consumidores de autopeças no âmbito do Estado, sugere o seguinte projeto de lei, e dispõe o fornecimento de peça pelas montadoras de veículos.

A Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo decreta:

Artigo 1º. É obrigatório o fornecimento pelas empresas montadoras e importadoras de veículos de peças originais e de novas reposições aos veículos disponíveis no mercado, no prazo máximo de 30 dias, a contar do pedido formal a concessionária autorizada do Município onde o veículo será reparado.

Parágrafo único. Para efeito desta Lei, as empresas montadoras e importadoras de veículos deverão manter a disponibilidade das peças no prazo máximo de 5 anos, após ter o cerceamento da fabricação do veículo ou modelo.

Parágrafo 2º. Decorrido o prazo do artigo 1º, desta Lei, fica as empresas montadoras e as importadoras de veículos, obrigadas ao pagamento no valor da locação diária, corresponde a um veículo da mesma categoria até o final do reparo efetivo e da entrega do veículo ao consumidor.

Artigo 3º. Na indisponibilidade das peças e nos termos do artigo 1º, fica facultada através da autorização formal do proprietário do veículo a utilização de peças no mercado de reparação.

Artigo 4º. A empresa montadora e a importadora de veículos, no descumprimento das normas previstas nesta Lei, serão punidas com multas equivalentes a 500 UFIRs.

Artigo 5º. Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação.

A Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo pela e para os excelentíssimos membros da Câmara...

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Está certo. Ele está lendo a moção à Câmara dos Deputados.

O SR. RAMALHO DA CONSTRUÇÃO – PSDB – Da moção à Câmara dos Deputados.

Esta Comissão também, no uso de suas atribuições regimentais, e com o fito de contribuir para a garantia dos mínimos direitos dos consumidores de autopeças no âmbito federal, sugere a seguinte moção à Câmara dos Deputados.

A Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo pela e para os excelentíssimos senhores membros da Câmara dos Deputados, através de seus líderes e o Presidente Deputado Henrique Eduardo Alves, a fim de que seja proposta e aprovada em plenário a Lei no seguinte teor:

Dispõe sobre o fornecimento de peças pelas montadoras de veículos.

A Presidência da República faz saber que o Congresso Nacional decreto e eu sanciono a seguinte Lei:

Artigo 1º. É obrigatório o fornecimento pelas empresas montadoras e importadoras de veículos de peças originais e novas de reposição aos veículos disponíveis no mercado, no prazo máximo de 30 dias, a contar do pedido formal a concessionária autorizada do Município onde o veículo será reparado.

Parágrafo único. Para efeito desta Lei, as empresas montadoras e importadoras de veículos deverão manter a disponibilidade das peças no prazo máximo de 5 anos, após ter cessado a fabricação do veículo ou modelo.

Artigo 2º. Decorrido o prazo do artigo 1º, desta Lei, fica as empresas montadoras e as importadoras de veículos, obrigadas ao pagamento no valor da locação diária, corresponde a um veículo da mesma categoria até o final do reparo efetivo e da entrega do veículo ao consumidor.

Parágrafo 3º. Na indisponibilidade das peças e nos termos do artigo 1º, fica facultada através da autorização formal do proprietário do veículo a utilização de peças no mercado de reparação.

Artigo 4º. A empresa montadora e a importadora de veículos, no descumprimento das normas previstas nesta Lei, serão punidas com multas equivalentes a 5.000 UFIRs.

Artigo 5º. Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação.

Muito obrigado. De 41 a 42. Encontrou Deputado?

Por todos os fatos consignados e argumentos aqui expedido, decide esta Comissão pelo envio deste relatório:

- a) à mesa, para providências de sua alçada ou do plenário, com fito de fazer publicar seu inteiro teor no Diário Oficial do Estado, bem como fazer e aprovar a Lei a moção à Câmara dos Deputados, aqui sugerida;
- b) à Comissão de Atividades Econômicas desta Casa Legislativa, para ciência e acompanhamento do assunto, bem como dos resultados de medidas aqui propostas;
- c) à Secretaria do Meio Ambiente do Estado de São Paulo, para que sejam iniciados com prioridades e estudos no intuito que seja estabelecida uma política voltada para descarte de parte das peças relacionadas com a indústria automotiva e a sua lógica reserva;
- d) ao Ministério Público do Estado, para ciência e eventual instauração de medidas investigatórias e judiciais cabíveis;
- e) ao Ministério Público Federal, para ciência e eventual instauração das medidas investigatórias e judiciais cabíveis;
- f) ao Procon, Fundação de Proteção e Defesa do Consumidor do Estado de São Paulo, para conhecimento, acerto das informações e em seu banco de dados, providências cabíveis em seu âmbito institucional;
- g) ao CADE, Conselho Administrativo de Defesa ao Consumidor, para conhecimento, instruções e procedimentos administrativos em trâmite no âmbito daquele Conselho, pertinente ao assunto em tela, bem como para providências cabíveis em seu âmbito institucional.

Sala das Comissões, em 7 de outubro de 2013.

Ramalho da Construção relator.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Srs. Deputados, este relatório foi lido em sua parte conclusiva, porque todos os Srs., incluindo esta presidência, acompanhamos durante seis meses todos os depoimentos que foram tomados, ouvimos as pessoas que aqui compareceram, intimadas, convidadas ou convocadas, que prestaram depoimentos sob dever de dizer a verdade, discutimos os documentos que foram aqui encartados. Ouvimos o representante do CADE. Deputado Jooji Hato, Ramalho da Construção, Osvaldo Vergínio diligenciaram pessoalmente em desmanches, alguns até de regularidade duvidosa, mas estiveram lá, comprovando, acompanhados da polícia. E após todos esses seis meses de trabalho, o que foi relatado foi o registro, trechos de depoimentos, documentos, ofícios, foi dada a conclusão.

Da minha parte, ouvindo essas conclusões do relatório elaborado pelo Deputado Ramalho, ele diz “assim, diante de tantos depoimentos, no sentido de que houve abuso do direito de desenho industrial, perpetrado por algumas montadoras e tendo constatado que as próprias razões das

montadoras para querer justificar as medidas que tomaram contra fabricantes independentes foram completamente descabidas, inconsistentes, desprezadas da realidade”, ele chega à conclusão de que houve evidentes abusos cometidos pelas montadoras, se valendo de um registro para com espírito emulativo fazer práticas danosas ao mercado. A essa altura concordamos com essa conclusão ou achamos que não houve abuso.

Depois, o Deputado Ramalho... estou vendo aqui também agora, encaminha sugestões, que é um projeto de lei para nós, para a Assembleia Legislativa votar, dentro do âmbito da nossa competência, que é a defesa do consumidor, está dentro da nossa competência constitucional. E é um projeto, é obrigatório o fornecimento pela montadora e importadora das peças originais e novas de reposição aos veículos, no prazo máximo de 30 dias. Pressupõe que se elas não querem que ninguém concorra, que ninguém fabrique, que elas tenham condições de em um prazo máximo de 30 dias, da data em que é protocolado o pedido formalmente na concessionária da cidade da pessoa, encaminhar esta peça, pressupõe-se que elas têm condições de abastecer o mercado, já que elas não querem que ninguém mais fabrique.

Para efeito desta Lei, as empresas montadoras e importadoras deverão manter em disponibilidade essas peças pelo menos 5 anos, após cessada a fabricação do veículo ou modelo. Terá que manter no estoque. Decorrido esse prazo, fica obrigada ao pagamento de uma locação diária de um veículo da mesma categoria, vai pagando aluguel, até arrumar a peça. E na indisponibilidade da peça fica facultada por meio de autorização formal do proprietário a utilização de peças não originais, mas o proprietário tem que autorizar. E a empresa que descumprir isso pagará uma multa equivalente a 500 UFEPs, multa diária de 10 mil reais.

Depois é feito o encaminhamento de uma moção, porque é lei federal, não é nossa, para a gente discutir uma moção para o Congresso Nacional aprovar uma lei. E essa lei diz também: é obrigatório o fornecimento pelas empresas montadoras e importadoras dessas peças no prazo de 30 dias, mesma coisa. E a multa fica de 5.000 UFIRs, que acaba dando o mesmo valor das 500 UFEPs.

Então, V.Exa. propõe uma lei estadual, que a gente vote. Eu vi o presidente falando com líder do governo, que existem algumas leis que têm que ser leis coletivas, que todo mundo assina e apresenta, já que nesse ritmo de uma lei por Deputado está demorando muito. Poderemos até sugerir a CPI que fosse essa uma lei coletiva da casa. Uma sugestão para o Congresso Nacional legislar e sugestões de encaminhamento de ofícios, mandar um ofício para mesa, para publicar

esse relatório no Diário Oficial integralmente, constando oficialmente todos os seus termos. Para Comissão de Atividades Econômicas da Casa para acompanhar o assunto e depois e no seu âmbito dos seus trabalhos propor novas medidas. Para a Secretaria do Meio Ambiente, que foi dito aqui, salvo engano, Deputado Beto Tricoli também falou, para incluir, porque em momento que o país vive, o mundo, o planeta vive essa ameaça ambiental, fica destruindo recursos naturais para produzir peças ou qualquer outro tipo de produto que já existe e pode ser reutilizado, não tem sentido, é um desperdício, destrói, esmaga, extrai produtos, polui, fabrica de novo, destrói, é uma questão de preservação do planeta.

Manda também ofício ao Ministério Público do Estado de São Paulo, eventualmente crime na área de defesa do consumidor, ou mesmo ação civil pública.

Para o Ministério Público Federal, crime federal, formação de cartel.

O Procon também tomar as suas medidas. E para o CADE, o presidente do CADE, se comprometeu a aguardar o nosso relatório para incorporar, o Ricardo Medeiros de Castro, para incorporar o seu relatório, a sua decisão.

O que a gente, a meu ver, no sentido de sugestão, temos que resolver isso hoje. Tem que ser nesta sessão, não pode ser amanhã. O que nós estamos discutindo, a meu ver, é a parte propositiva, deliberativa, porque a outra é relatório, é registro daquilo que já foi constatado, por isso que acho que temos condições de discutir a parte propositiva nesta sessão, é assim que eu proponho o encaminhamento.

O SR. OSVALDO VERGÍNIO – PSD – Sr. Presidente pela ordem.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Tem a palavra o nobre Deputado Osvaldo Vergínio.

O SR. OSVALDO VERGÍNIO – PSD – Sr. Presidente, bem atento ao relatório, eu achei de grande valia. A questão da propositura do projeto nós vimos aqui não está sendo citadas as empresas independentes, qual seria também, se o descumprimento material, vamos supor se utilização de qualquer material, que seja fragilizado para fabricação de qualquer tipo de peças, nós não estamos enxergando no projeto que se vai se iniciar alguma punição para as empresas independentes, a não ser somente a questão do meio ambiente.

Vai a ideia deste Deputado, se também poderia meu caro relator constar porventura, vamos supor, nós estamos apresentando um projeto que deixará as empresas independentes tranquilas, modo de dizer, na questão de qualquer tipo de ação. Creio eu que seja isso. E as empresas montadoras, como a Volks, a Chevrolet, a Fiat, eles terão essa punição se porventura não cumprirem com esse tempo que o projeto está sendo apresentado e, portanto, é importante acrescentar, porque se não nós vamos, hoje nós estamos aprovando um projeto que dará autonomia para que as pessoas possam comprar peças mais baratas ou como daqui a uns dias entrarão outras empresas, como CD pirata, boneca pirata, daqui a pouco nós teremos que liberar tudo.

Então, é importante que a gente acrescente que esse material que seja utilizado nessas empresas independentes, meu caro Deputado Jooji Hato, Srs. Deputados, que seja material realmente de primeira mão. A gente às vezes aprova o relatório e depois as empresas vão utilizar qualquer tipo de material para fabricação de peças, que às vezes atinge até o meio ambiente. Então, portanto, é somente uma ideia deste vice-presidente para que nós possamos acrescentar, para nós podermos aprovar este relatório.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – V.Exa. permite-me uma colaboração? A proposta é válida, acho correto e oportuna.

O projeto de lei está dizendo o seguinte, que é obrigatório que a montadora do automóvel e que a importadora de veículos, está, portanto, dirigindo uma obrigação a elas, para que no prazo de 30 dias providenciem a peça para o consumidor que solicitou e estabelece punição para tanto.

Nós não chegamos aqui, de fato, Deputado Osvaldo Vergínio faz uma colocação pertinente, nós não chegamos aqui no projeto a falar da fabricante independente. Nós estamos estabelecendo obrigações e sanções para a montadora, por quê? Porque até o presente momento essa fabricante independente não participa do mercado. Quem fornece é a montadora do veículo é ela que disponibiliza a peça ao consumidor e usa de medidas judiciais para impedir que as fabricantes dependentes estejam no mercado.

Parece-me que é importante a proposta do Deputado Osvaldo Vergínio, mas para que nós nos debruçássemos, nós precisaríamos que essas fabricantes tivessem jogando produtos no mercado e elas não estão, quem está colocando as peças de reprodução são as montadoras, formando cartel e alijando estas empresas da competição, daí me parece que neste projeto nós não poderíamos colocar.

O SR. OSVALDO VERGÍNIO – PSD – Só para finalizar, Jooji Hato só para acabar de concluir. Nós tivemos visitando as empresas independentes, elas estão fabricando ou estão distribuindo, essa foi a nossa visita na empresa da Anhanguera, eles estão distribuindo as peças também. A gente precisa analisar melhor, acho que tem com muita clareza, muita responsabilidade para a gente não poder abrir outras exceções.

O SR. JOOJI HATO – PMDB - Sr. Presidente pela ordem.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Tem a palavra o nobre Deputado Jooji Hato.

O SR. JOOJI HATO – PMDB - Eu ouvindo o Deputado Osvaldo Vergínio, o relator, eu acho que nós temos que fazer com que esta CPI seja e consiga trazer aquilo que, pelo menos eu e acredito que os companheiros aqui, estiveram objetivando que é a proteção ao consumidor, principalmente ao consumidor e aos direitos que os mesmos têm.

Quando nós visitamos, por exemplo, uma fábrica, a Universal, que ela produz equipamentos, peças e fornece no mercado a gente vê uma diferença muito grande no preço. Quando a gente visitou um desmonte legalizado, acredito eu, bem organizado, com preocupação ambiental, tirando os fluidos que contém BTX, benzeno e xileno, que são altamente cancerígeno, cuidando do meio ambiente, cuidando dos funcionários, todos registrados, de uma forma, pelo menos a meu ver, a grosso modo, legalizado.

E nós fomos aos desmanches, chamados desmanches, que até chegamos a um que já estava lacrado, fechado pela polícia, fomos a mais dois desmanches, a gente viu coisas que deixam qualquer ser humano constrangido, por exemplo, as pessoas alimentando com a marmita, com as mãos todas sujas de graxa e essa graxa contém aquilo que falei agora pouco antes, BTX, benzeno, altamente cancerígeno, alimentado em local promiscuo, sujo, imundo, enfim, eu acho que esta CPI não cuidou, ou talvez não tenha ainda a proposta, e eu gostaria que se pudesse incluí-la em relação aos fabricantes independentes, por exemplo, a Universal tem praticamente quase quinhentos

funcionários registrados, gerando emprego, trazendo um preço acessível aos consumidores, para que mantenham os carros, e quando esses consumidores vão às montadoras, às revendedoras, às concessionárias, são explorados, na minha forma de ver, seis vezes, oito vezes mais e a gente ficou sabendo até que tem concessionária que vai até o desmanche buscar peças.

Eu vi um relato de uma pessoa que trabalhou em uma concessionária quando não tem essa peça, vai até o desmanche, compra essa peça, repõe no veículo do consumidor e cobra o preço novo.

Então, são essas coisas que nós temos que coibir, nós precisamos fazer o mais rápido possível, projetos que possam cercar e proteger a população. Eu acho que nós estamos focando em cima das montadoras, acho que nós temos que se preocupar um pouco em fazer com que as independentes possam trabalhar e não sofre as ações que estão recebendo, essas ações judiciais, por meio das montadoras.

Este é o meu pensamento.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – V.Exa. estiveram, eu já passo a palavra, nas revendedoras, vamos falar das oficiais, legalizadas, aquelas que não tem nada a ver com a imagem que a gente faz de desvio.

O SR. JOOJI HATO – PMDB - Sr. Presidente pela ordem.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Tem a palavra o nobre Deputado Jooji Hato.

O SR. JOOJI HATO – PMDB - Essa nós conhecemos. Aqui eu trouxe durante essa vivência da CPI, por exemplo, as concessionárias que servem o nosso carro oficial, o rolamento que custa, que eu gastei quatrocentos e pouco, na concessionária mil e setecentos, quer dizer, é um absurdo.

Então, nós sabemos que eles realmente vendem peças muito mais caro e qualquer telespectador que está no vendo ou ouvindo, qualquer Deputado, qualquer pessoa que esta neste recinto, neste local, sabe que nós pagamos muito alto nas revendedoras. E nós queremos fazer com que haja uma justiça nisso, as peças não podem custar, seis vezes, sete vezes mais do que o normal. Nós deixamos e priorizamos o que? Os desmontes legalizados e ao mesmo tempo ver os desmanches “ilegais”, que nós vivenciamos com muita tristeza.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Essas revendedoras legalizadas, oficiais, pelo que eu vi, as peças que elas revendem hoje são peças importadas, sobretudo da China. Elas não vendem peças produzidas por fabricantes independentes, porque os fabricantes independentes estão alijados do mercado.

Agora, a questão do desmanche clandestino é de cortar o mal pela raiz. Tem um projeto que o governador enviou a esta Casa, que está em discussão na Comissão de Constituição e Justiça, até convidei V.Exa. para fazerem parte, porque está se discutindo uma alternativa, um substitutivo, fazer várias exigências para um desmanche funcionar, para ficar mais clara a existência do desmanche criminoso e mesmo a ação de cooptação de agentes públicos, para fazer vistas grossas, acabe não redundando em nada, porque o desmanche será tão evidente na sua ilegalidade que pouco importa se o agente público será cooptado ou não, qualquer pessoa perceberá que ali é um desmanche criminoso e será fácil de o Poder Público por outros órgãos, por vários órgãos poder fechá-lo.

Esse desmanche clandestino, na medida em que tenham peças com preço acessível e que não faltem, naturalmente a pessoa parará o desmanche clandestino, acho que o objetivo desta CPI foi principalmente esse, forçar as montadoras largar a sua prática mesquinha, destrutiva e abrir o mercado de reposição de peças, para que o consumidor possa comprar essas peças a um preço acessível e sem dificuldade de encontrá-las. No momento em que isso acontecer, quem é que vai se arriscar a ir a um desmanche criminoso para comprar uma peça produto de roubo?

O SR. ALCIDES AMAZONAS – PCdoB – Sr. Presidente pela ordem.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Deputado Alcides Amazonas havia pedido, é um aparte, depois o Deputado Alcides Amazonas. Considerado como um aparte.

O SR. JOOJI HATO – PMDB - Certo. Só para acrescentar, que à medida que nos apoiamos ou nós livramos os fabricantes independentes de vender no mercado essas peças que

estão próximas, às vezes até mais barato que o desmanche, nós coibiremos os desmanches, principalmente os criminosos.

Agora, a CPI acho que na conclusão, devemos dar ênfase para que as independentes possam continuar trabalhando, gerando emprego, desenvolvimento, abaixando os preços, forçando as montadoras a baixar os preços, porque o indivíduo vai a uma loja dessa e compra como a universal, ela produz essas peças e as pessoas consomem. Agora, o errado é o consumidor ir ou ser obrigado a frequentar um desmanche, às vezes até ilegais.

Por outro lado, existe o desmonte que nós visitamos, a JR, acho que é JR não é Osvaldo? Foi a JR, nós vimos dois irmãos e não deu tempo em Carapicuíba, mas a gente sabe e tem notícia de que esses desmanches são desmontes legais, não desmanches ilegais, e que eles ao pegar as peças, nós vimos no JR meu caro Deputado Fernando Capez, mil caminhões por ano, eles pegam o caminhão, as peças estão lá, você pega a peça na loja, um câmbio, ele sabe de qual veículo, qual caminhão foi arrematado ou foi comprado, foi adquirido em tal leilão ou tal empresa, empresa de ônibus, empresa de lixo, aquela peça está lá e tem a procedência, e depois eles guardam durante, a Lei pede 5 anos, eles guardam até 12 anos, salvo engano, para quem ele vendeu essas peças.

Então, é algo organizado, bonitinho, acho que desmonte como esse tem que ser apoiado e ele coloca no mercado a preço bem abaixo do que as montadoras, que as concessionárias.

Então, meu caro Deputado Fernando Capez, eu acredito que esta CPI, na conclusão, deva cuidar, para que a gente possa fazer com que as independentes funcionem e trabalhem sem ser molestadas, tudo bem, tem a lei da concorrência, o que não pode é haver deslealdade, chegaram a entrar com processo, desempregar, fechar a fábrica, perseguir, isso que a CPI tem no seu maior objetivo, penso eu.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Tem a palavra o nobre Deputado Alcides Amazonas.

O SR. ALCIDES AMAZONAS – PCdoB – Sr. Presidente, nobres pares, eu queria dizer que o relatório já tinha dado uma olhada rápida e o relator nos leu a parte principal da conclusão, eu penso que dá conta do trabalho que nós realizamos ao longo desse período.

Eu só queria dizer que a política adotada pelas montadoras leva a essa situação, um mercado com muitos problemas. Então, chamar a responsabilidade das montadoras, como nós estamos chamando aqui, a gente presta um grande serviço.

Eu penso que tem outras questões, conversava com o nobre Deputado Vergínio, sobre essa questão da importação indiscriminada. Nós temos muitos produtos chineses que chegam aqui ao nosso país de diversas formas, tem os produtos que vem de forma legal, mas você tem a grande maioria produtos que chegam aqui de forma clandestina e abastece esse mercado clandestino e irregular.

Esses desmanches também conhecido por “robautos”, que existem em diversas partes do país, e que é muito forte aqui em São Paulo, mereceria uma citação no nosso relatório, e que esse relatório também pudesse ser encaminhado para órgãos policiais, se é verdade o que toda sociedade diz, o que a imprensa diz, basta colocar em qualquer site de busca, você verá centenas de reportagens falando sobre o mercado clandestino de autopeças. Olha não precisaria nem de uma CPI para apurar, mas mereceria que este relatório fizesse um parágrafo falando que é necessária uma maior investigação, uma maior apuração e aqueles que tiverem responsabilidade devem ser chamados e pagar por possíveis crimes que possam ter cometido.

Então, essa questão da importação eu acho que mereceria uma citação. Eu acho que esta CPI presta um serviço importante quando propõe esse projeto de lei, que eu espero que seja um projeto coletivo desta Casa, para poder tramitar mais rápido e ter o efeito mais rápido possível que nós desejamos e que a sociedade certamente também deseja.

Deste ponto de vista, com essas não seria nem alteração no relatório...

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Um acréscimo.

O SR. ALCIDES AMAZONAS – PCdoB – Pequenos acréscimos.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Permite uma sugestão Deputado? Uma sugestão dentro da proposta de V.Exa.?

O SR. ALCIDES AMAZONAS – PCdoB – Sim.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Se nós pudéssemos nobre relator incluir aqui na página 42, logo após o ofício ao CADE, uma letra “h”, que seja oficiado à Polícia Federal, para fiscalização, controle e combate ao contrabando de peças estrangeiras de reposição e ao Delegado Geral de Polícia para intensificar o combate aos desmanches clandestinos.

O SR. ALCIDES AMAZONAS – PCdoB – Sr. Presidente pela ordem.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Tem a palavra o nobre Deputado Alcides Amazonas.

O SR. ALCIDES AMAZONAS – PCdoB – Fico contemplado com essa redação.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Então, vamos deixar dessa maneira? Ficou registrado? Quer que eu repita?

Letra “h”, página 42, a última. Quando for aprovado, V.Exa. assina...

O SR. JOOJI HATO – PMDB - Sr. Presidente pela ordem.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Tem a palavra o nobre Deputado Jooji Hato.

O SR. JOOJI HATO – PMDB - Eu gostaria que se pudesse no relatório final tivesse uma recomendação. Ninguém está aqui, nem eu, nem o Osvaldo Vergínio, Alcides Amazonas, Ramalho e nem V.Exa., para proteger o ilegal, os desmanches ilegais, mas aquele desmanche legal, eu acho que tem que ser aproveitado. Há pouco instante V.Exa. disse o seguinte, “que na produção das peças, nós consumimos e nós poluímos o meio ambiente”, isso é verdade, agora nós temos um projeto do governador, em que traz no seu bojo de fazer a reciclagem, o esmagamento e...

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Contra reciclagem, que é o esmagamento.

O SR. JOOJI HATO – PMDB - O esmagamento total de todos os veículos, eu acho que tudo que é exagerado, eu acredito que seja exagerado...

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – O projeto é inadequado.

O SR. JOOJI HATO – PMDB - Tem veículos seminovos, com problema de multa, problema não pagamento, sei lá, de ordem jurídica civil, não criminal, criminal sim vai para o esmagamento e tudo bem, mas aqueles apreendidos, pelo DETRAN, para os leilões, acho que esses veículos deveriam ser aproveitados.

Então, se pudesse no relatório final recomendar, dizendo que esses veículos...

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Está na letra “c” Deputado.

O SR. JOOJI HATO – PMDB -Já está?

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Está na letra “c”, Secretaria do Meio Ambiente.

O SR. JOOJI HATO – PMDB -Eu acabei não recebendo este relatório, confesso a V.Exa., recebi hoje pela manhã, às 10 horas da manhã, de qualquer forma...

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Claro. A observação de V.Exa. é válida...

O SR. JOOJI HATO – PMDB - Já havia sugerido anteriormente essa...

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Repito, a presença de V.Exa. na Comissão de Constituição e Justiça, quando nós fomos discutir o substitutivo de todos os

Deputados desta CPI, nós vamos discutir um substitutivo de um projeto que pretendia combater os desmanches, com os mais nobres propósitos, mas a meu ver com o esmagamento das carcaças, além de provocar um problema ambiental, subirá excessivamente o preço do seguro e provocará maior falta de peças com estímulo ao roubo, provocará um efeito contrário, embora seja bem intencionado.

O SR. JOOJI HATO – PMDB - E só para acrescentar Sr. Presidente, é que esse projeto que o governador envia a esta Casa está intimamente relacionado com esta CPI, porque é CPI de autopeças, de fornecimento de peças...

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Esta CPI quer melhorar a oferta de peças legalizadas, para não ter o desmanche clandestino.

Eu sugeri... Deputado Alcides Amazonas... quero editar a redação.

O SR. ALCIDES AMAZONAS – PCdoB – A propósito do assunto, é só um comentário. Se o esmagamento for realizado e em seguida for derretido não tem nenhum problema, porque serão reaproveito, é feita a reciclagem, isso vai para as siderúrgicas e reaproveita os carros que forem esmagados, não é tema do debate aqui, mas só uma observação.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Perfeito.

Letra “h”: ao Superintendente Regional da Polícia Federal...

O SR. OSVALDO VERGÍNIO – PSD – Sr. Presidente pela ordem.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Só para eu concluir aqui, senão eu perco o raciocínio, por favor, Deputado Osvaldo Vergínio.

Letra “h”: ao Superintendente Regional da Polícia Federal da Polícia Federal de São Paulo, depois fica aberta a discussão, é só uma proposta, a fim de que sejam intensificadas medidas de prevenção e combate ao descaminho e ao contrabando de autopeças de automóveis e veículos automotores em geral.

E só para, letra “i”, em seguida a palavra para o Deputado Vergínio e aberta a palavra para corrigir ou aperfeiçoar esta redação, mas primeiro a letra “i”.

Letra “i”: ao Excelentíssimo Senhor Delegado Geral de Polícia e Comandante Geral da Polícia Militar do Estado de São Paulo, bem como ao Diretor do DETRAN/SP, a fim de que sejam intensificadas as medidas de prevenção e combate aos desmanches clandestinos.

Está aberta a palavra, nobre Deputado Osvaldo Vergínio.

O SR. OSVALDO VERGÍNIO – PSD – Sr. Presidente, eu frequentei todas audiências nossas, inclusive presidi algumas sessões, ouvindo algumas pessoas. O intuito desta CPI não é investigar desmanche. Nosso intuito não é esse, o intuito é a cartelização de peças.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Perfeito. Desmanche é uma consequência...

O SR. OSVALDO VERGÍNIO – PSD – A meu ver, nós não poderíamos nem acrescentar isso no nosso relatório, porque o intuito da CPI não é esse. Tem um projeto correndo na Assembleia Legislativa, que está sendo discutido na Comissão de Justiça, que ouvirá várias pessoas ligadas a desmanche, para poder chegar a uma conclusão e levar o projeto para plenária.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Posso fazer um aparte? Um aparte só.

O desmanche não é objeto desta CPI, mas o desmanche ilegal é uma consequência da cartelização provocada pelas montadoras. A cartelização provoca a falta de peças, preço inflado artificialmente e a consequência disso é o estabelecimento do crime organizado. Al Capone foi uma doença provocada pela crise de 29, quando foi adotada a lei seca, logo em seguida e eles começaram a vender bebidas ilegais.

Então, o crime organizado se instala das doenças e disfuncionalidade do mercado, acaba tendo uma consequência, nós vamos votar o requerimento, mas é uma ponderação que eu farei pela aprovação do acréscimo, porque acaba sendo e, de mais a mais, não atrapalha em nada a gente pedir que a polícia combata os desmanches clandestinos.

O SR. OSVALDO VERGÍNIO – PSD – Isso já pode combater automaticamente sem o nosso consentimento, isso não tem nada a ver. Mas a nossa questão eu falei, nós estamos aqui para investigar cartelização de peças que nós ouvimos aqui pessoas de empresas independentes e ouvimos pessoas ligadas às fabricantes, então nós temos que finalizar o nosso relatório dessa forma, pelas pessoas que nós ouvimos, não ouvimos ninguém ligado a nenhum desmanche, a não ser fabricantes independentes ou pessoas representantes dos fabricantes Chevrolet, Fiat enfim.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Nós estamos pedindo para intensificar o combate aos desmanches clandestino e irregulares, criminosos, que como V.Exa. já é obrigação da polícia.

O SR. OSVALDO VERGÍNIO – PSD – Já é obrigação, tudo que é ilícito hoje a polícia já sabe o que tem que fazer, não é verdade? Nós não precisamos ensinar e nem enviar para a Polícia Federal problema nenhum.

Mas eu estou somente acrescentando isso, porque na realidade nós precisamos fazer um relatório com muita tranquilidade, para a gente poder levar isso ao plenário, para poder aprovar um projeto que não dará abertura para outras empresas também depois virem pleitear outras investigações aqui na Assembleia Legislativa, então é isso que estou dizendo, porque bem disse o nosso Deputado Alcides, as peças chinesas chegam de container, de dez, quinze containers por semana, não é verdade?

Mas nós não sabemos se essa importação é legal ou ilegal, tem representantes da China aqui no Brasil, então a gente também tem que saber, porque se nós realmente deixarmos as empresas sem punição, o que acontecerá? O país aproveitar essas importações e vai também colocar as peças chinesas, enfim, para poder vender aqui mais barato. Essa questão que eu quero acrescentar.

Então, seria importante acrescentar no nosso relatório, ou a proibição de uma vez das peças chinesas, claro que não é somente no Estado de São Paulo, é o Brasil. Eu não conheço nenhum Estado que tenha feito essa proibição até hoje, acho que nem o governo federal conseguiu até hoje proibir a questão de peças chinesas e outros materiais também, na 25 de Março, enfim a gente precisava saber que nós vamos por aqui nesse relatório para a gente poder tirar essas empresas chinesas, esses contrabandos que existe no nosso país.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Tem a palavra o nobre Deputado Jooji Hato.

O SR. JOOJI HATO – PMDB - Al Capone foi punido por imposto de renda. Pelo crime dele, pela lei seca e coisas mais nada, foi pela lei seca.

Esta CPI meu caro Deputado Osvaldo Vergínio cuida da cartelização, tudo bem, mas cuida também do comércio de autopeças e o desmanche está intimamente relacionado com as autopeças, ninguém pode negar.

O objetivo desta CPI é a cartelização, mas o que é a cartelização? É o comércio de autopeças. E os desmanches estão intimamente relacionados, tanto é que foi ouvido nesta CPI o Júlio, da Abradi, que é dos desmanches.

Eu não vi nenhum chinês sendo ouvido aqui, nenhum contrabandista e também não vi na nossa inspeção nenhuma peça chinesa. O que vimos na Universal foi peça fabricada pela Universal.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Deputado permita-me um aparte?

Nós estamos aqui e acrescentamos por sugestão do Deputado Alcides Amazonas os requerimentos apenas para reforçar.

Nós estamos falando, não estamos entrando na discussão se tem que importar, se não tem que importar, isso é político econômica macro do Estado.

O que não pode é contrabandear, acho que isso é um consenso, não pode ter descaminho, é um consenso, não pode ter desmanche que compre recepte peças roubadas. Então, é um consenso, como é uma consequência da disfuncionalidade do mercado provocado pelo cartel e como se trata de uma crime, onde não há dúvida de que a polícia tem, pareceu que a CPI não poderia faltar uma recomendação para Polícia redobrar a sua atenção, é só isso.

Agora, nós não vamos discutir aqui, salvo melhor juízo, se importa, se não importa, Deputado Jooji Hato...

O SR. JOOJI HATO – PMDB – Terminarei meu caro Deputado. Eu quero acrescentar o seguinte, nós estivemos nos desmanches, o Deputado Osvaldo Vergínio viu o quadro, a polícia sabe desses desmanches, eu fiquei constringido, como os outros colegas também ficaram não é Deputado Ramalho?

É algo deprimente. Não custa nada para esta CPI meu caro Deputado Osvaldo Vergínio recomendar que a Polícia cumpra a sua função. Se está falha lá, e quero parabenizar a Polícia Militar, os policiais que fecharam o desmanche anterior, duzentos metros para cima estavam os dois abertos que nós...

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Quer uma sugestão Deputado Jooji Hato? Diante do que V.Exa. colocou? Sugerir ao governo do Estado que amplie os órgãos de fiscalização com capacidade administrativa para decretar o fechamento, a lacração do desmanche. Não fique só um órgão ou outro.

O SR. JOOJI HATO – PMDB - Dos ilegais, dos legais deixa.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Nós só estamos falando os ilegais, porque o legal, mesmo que ele queira, não consegue fechar.

O SR. JOOJI HATO – PMDB - Então, é esta recomendação que a CPI acho que tem a obrigação de fazer.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Podemos acrescentar também, que sejam ampliados os órgãos capazes de fiscalização e controle dos desmanches clandestinos.

O SR. JOOJI HATO – PMDB - Para concluir Deputado. Nós temos a obrigação de colocar no relatório o que nós vimos na CPI.

A CPI a gente sabe como começa, não sabe como termina. Então, é exatamente isso aí, nós presenciamos que tem desmanche ilegal, teoricamente, a impressão que dá e que está funcional, então nós recomendamos que haja maior fiscalização e queremos aprovar projetos que possam ajudar nessa fiscalização e coibir esses desmanches ilegais.

O SR. ALCIDES AMAZONAS – PCdoB – Sr. Presidente pela ordem.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Tem a palavra o Deputado Alcides Amazonas.

O SR. ALCIDES AMAZONAS – PCdoB – V.Exa. eu gostaria que o Sr. lesse novamente como é que ficou a redação que eu sugeri, só para eu corrigir uma dúvida aqui.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Vamos lá.

Letra “h”: ao Superintendente Regional da Polícia Federal da Polícia Federal de São Paulo, depois fica aberta a discussão, é só uma proposta, a fim de que sejam intensificadas medidas de prevenção e combate ao descaminho e ao contrabando de autopeças de automóveis e veículos automotores em geral.

Letra “i”: ao Excelentíssimo Senhor Delegado Geral de Polícia e Comandante Geral da Polícia Militar do Estado de São Paulo, bem como ao Diretor do DETRAN/SP, a fim de que sejam intensificadas as medidas de prevenção e combate aos desmanches clandestinos e ilegais, vamos acrescentar “e ilegais”.

Ao Excelentíssimo Senhor Governador do Estado, a fim de que sejam ampliados os órgãos com competência para fiscalização e punição administrativa aos estabelecimentos ilegais que comercializam peças provenientes de atividade ilícita.

Só essas três.

O SR. ALCIDES AMAZONAS – PCdoB – Sr. Presidente pela ordem.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Tem a palavra o Deputado Alcides Amazonas.

O SR. ALCIDES AMAZONAS – PCdoB – Sr. Presidente, Srs. Deputados, eu entendi a preocupação do Deputado Vergínio, nós não estamos deixando dúvida de que a recomendação é para as atividades ilícitas e clandestinas.

Então, embora não tenha sido foco da CPI a investigação dos desmanches clandestinos, mas já é sabido que quando a gente fala de desmanche clandestino não precisa ter sido debatido ou ter vindo alguém aqui, a gente só está recomendando, parece óbvio, uma medida óbvia, mas a gente só está recomendando que tenha blitz, que seja fiscalizado, porque é um problema, isso prejudica a sociedade, etc. Então acho que...

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Até para amanhã, nós Deputados podemos cobrar até na tribuna se isso não foi feito.

O SR. ALCIDES AMAZONAS – PCdoB – Alguém poderia perguntar, como é que uma CPI se debruçou um assunto durante seis meses, sequer colocou um parágrafo falando sobre desmanche?

Então, acho que isso ficaria melhor para um relatório.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Claro. Está em votação o relatório com os três acréscimos feitos decorrentes da discussão.

Os Deputados que estiverem de acordo com o relatório, com estes três acréscimos, que eu acabei de ler, permaneçam como se encontram. Está...

O SR. OSVALDO VERGÍNIO – PSD – Sr. Presidente, eu me manifesto contrário.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Perfeito. Contrário ao relatório?

O SR. JOOJI HATO – PMDB - Requeiro uma votação nominal.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Vamos proceder à votação nominal do relatório.

Como vota o relator, o relatório já com esses três acréscimos?

O SR. RAMALHO DA CONSTRUÇÃO – PSDB - Favorável.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Como vota o Deputado Jooji Hato?

O SR. JOOJI HATO – PMDB - Voto com o relator.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Voto com os três acréscimos.

O SR. JOOJI HATO – PMDB - Com certeza.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Como vota o Deputado Alcides Amazonas?

O SR. ALCIDES AMAZONAS – PCdoB - Sr. Presidente voto com o relator, incluindo os três acréscimos.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB - Então, é o mesmo voto até agora do Deputado Ramalho da Construção, Deputado Jooji Hato e Deputado Alcides Amazonas, o relatório final com os acréscimos.

Como vota o nobre Deputado Osvaldo Vergínio.

O SR. OSVALDO VERGÍNIO – PSD - Sr. Presidente, o relatório, o relator foi muito feliz, claro, não tenho que negar isso, mas eu não concordo com algumas...

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB - Estamos em processo de votação. Como vota V.Exa.?

O SR. OSVALDO VERGÍNIO – PSD - Portanto, eu voto não, voto contrário.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB - Vota contrário ao relatório. Esta Presidência vota com o relator.

Por maioria de votos, 4 a 1, está aprovado o relatório da CPI, com os acréscimos feitos nesta data.

O SR. OSVALDO VERGÍNIO – PSD - Sr. Presidente pela ordem.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB - Tem a palavra o nobre Deputado Osvaldo Vergínio.

O SR. OSVALDO VERGÍNIO – PSD - Sr. Presidente, eu vi também a foto de mais três Deputados nosso, claro que é regimental, não mudou o quorum, poderá abrir. Então, portanto, fica aqui a minha indignação, porque os outros demais Deputados vieram hoje, que era uma votação importantíssima.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB - Estavam todos convocados.

O SR. OSVALDO VERGÍNIO – PSD - Faltaram quatro?

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB - Todos convocados.

O SR. OSVALDO VERGÍNIO – PSD - Todos convocados, então, portanto, está a minha indignação nessa questão. Portanto, eu votei não ao relatório consciente. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB - Nós agradecemos aos nobres Deputados que participaram desta CPI tão importante. Agradecemos o Secretário e funcionários desta Casa, em especial os Doutores, Adelino Martins, Leda Roxana Valverde Barbato, Fátima Mônica Bragante Dinardi, Leda até que em determinado momento até se emocionou foi às lágrimas, mas na verdade não era... foi na CPI da mulher. Aos Excelentíssimos Senhores Procuradores que muito auxiliaram também na elaboração do relatório, Dra. Maria de Fátima Bassoi, Dr. Alexandre Issa Kimura, que dão à Procuradoria desta Casa um tom de excelência, que sempre nos orgulha bastante, tom de excelência este que influenciou inclusive a retirada de algumas emendas que fizemos ao projeto deplorável encaminhado pela Procuradoria Geral do Estado para esta Casa. Também nosso assessor parlamentar do PSDB, que foi fundamental na elaboração do relatório final, com trabalho de peso, desgastante, nossa eterna gratidão, Dr. Dr. Sante Fasanello Filho.

Com estas observações e o agradecimento a todos os Deputados, para todos os encaminhamentos que serão feitos e a aprovação final do relatório, está encerrada esta CPI. Boa tarde a todos.

* * *

3. DESENVOLVIMENTO DOS TRABALHOS DA CPI – APURAÇÃO DE FATOS

4.1. Oitiva Renato Ayres Fonseca - presidente da Associação Nacional dos Fabricantes de Autopeças – realizada na Primeira Reunião, em 26.03.2013

Na Primeira reunião, realizada no dia 26 de março de 2013, foram ouvidos os Senhores Renato Ayres Fonseca, presidente da Associação Nacional dos Fabricantes de Autopeças e Moises de Assis Servente, representante da empresa Jocar Autopeças.

O Senhor Renato Ayres Fonseca, representante dos fabricantes independentes e empresas atuantes no mercado de reposição de autopeça, informou que os fabricantes de autopeças existem há muito tempo e sempre conviveram junto com as montadoras. Contudo, a partir do ano 2000, as montadoras, detentoras de patentes do desenho industrial, passaram a invocar o registro e a proteção do *design* de seus carros de suas peças e de suas partes componentes, alegando direitos de propriedade industrial e promoveram busca e apreensão de várias peças de reposição, paralisando esse mercado:

“Portanto, fabricantes independentes de autopeças existem desde que os primeiros automóveis desembargaram no Brasil no início do século passado. Portanto, há mais tempo do que muitas montadoras hoje instaladas no Brasil, Fiat e Volkswagen são exemplos. Hoje em dia, milhares de indústrias, distribuidores, lojas e oficinas de reparação em sua maioria, micro, pequenas e médias empresas, sustentam esse mercado denominado “after marketing” ou pós-venda. Esse setor tem fundamental importância para o desenvolvimento econômico e social do Brasil, suas empresas investem fortemente em tecnologia, gestão da qualidade, muitas ISO 9001 TS, e contribui para geração de emprego e renda do país, recolhendo impostos e trazendo divisas para o Brasil, por meio de suas exportações. É o setor independente presente em todos os cinco mil quinhentos e sessenta e quatro municípios deste país que proporciona rapidez e eficiência e disponibilização de peças de reposição e execução de 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 seguida, conforme indagado pelo depoente “Depois de décadas, coexistindo, o seguimento de autopeças visuais e independentes foi dormir legalizado e acordou pirata, criminoso.”?

Neste ponto, importante destacar o alegado pelo depoente, as montadoras começaram a praticar atos questionando a legalidade dos fabricantes de autopeças, acusando os independentes de “pirataria”:

“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.”

Neste cenário, o depoente informa que alguns fabricantes independentes de autopeças pararam de produzir algumas peças em razão das ações reiteradas das montadoras de busca e apreensão.

Para melhor compreensão, o Senhor Fonseca explicou a proteção de propriedade industrial, nos seguintes termos:

“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 peças 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.”

Diante do quanto exposto, conclui-se o seguinte:

“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 conseqüentemente 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.”

Em seguida, o Sr. Renato fora indagado acerca da solução a ser adotada, bem como sobre uma possível forma de enfrentar isso, e quais são as medidas que já foram tomadas, além da CPI, respondendo da seguinte forma:

“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.

(...)

Essencialmente, é o não reconhecimento do direito de desenho industrial para o mercado do qual ele não foi criado, o desenho, o design do carro foi criado para se vender carro, para vender peça, o desenho não tem qualquer apelo comercial, o desenho precisa ser aquele e estaria resolvida a questão se houve o entendimento que esse direito se estende ao limite do mercado primário, o mercado secundário de venda de peças não poderia ter essa proteção, sob pena de inviabilizá-lo.”

Quando indagado se a prática de reserva de mercado seria estendida a todas as montadoras ou se seria restrita à Fiat, Ford e Volkswagen, o depoente informou que:

“Respondendo a primeira pergunta, por que só Fiat, Ford e Volkswagen? É claro que se prevalecer, na nossa visão, abuso de direito sobre o mercado secundário de peças de reposição, todas as montadoras irão se valer deste precedente para poder também adotar medidas contra, é claro, quem não quer ser monopolista? Todo empresário sonha em dominar o mercado, então essa medida, essa prática seria seguida pelas outras e teriam um perverso precedente. Em relação a preços, o mercado sempre conviveu com essa diferença, os independentes só existem, porque conseguem produzir mais barato, se os independentes não conseguissem produzir mais barato não haveria quem optasse por uma peça não original em vez de uma original, os independentes muitas vezes são responsáveis por viabilizar o custo, a reparação de um carro por conta de seus preços, e também são reguladores do preço de venda das peças originais, se as peças originais sabidamente são muito mais caras do que as independentes não tiverem concorrência com as nossas peças, esses preços tendem a aumentar e muito, incentivando um mercado paralelo de desmanche, roubo e furto de veículo. O que o Estado de São Paulo poderia fazer, não sou advogado, embora tenha aprendido muito, esteja aprendendo muito, a gente sabe um pouco do mercado, fabricar, comercializar, eu sugiro alguma coisa que não seja possível na prática, eu sei que esse assunto talvez não seja de âmbito nacional, embora a maior parte das montadoras esteja instalada em São Paulo, e a maior parte dos fabricantes independentes sejam instalados em São Paulo, estamos juntos para pensar em algumas alternativas, algumas possibilidades que eles limitem a atuação delas contra os independentes.

Contudo, aduz que outras montadoras não abusam deste direito e, assim, convivem com os fabricantes independentes.

“Na verdade, é a prova viva que pode se existir uma montadora sobrevivendo, mesmo ser ter o monopólio de autopeças é a GM, da GM não temos conhecimento sequer de eles registrarem os seus desenhos industriais das peças. E conforme alguns estudos que fizemos, coincidência ou não, é a montadora que mais causa dificuldade para nós fabricantes independentes para produzirmos as peças, em virtude dos preços competitivos que a GM tem nos seus produtos originais genuínos. Eu acredito que é uma opção que a GM fez de enfrentar a concorrência, e

disputar esse mercado de uma forma “farplay”, de uma forma legítima, respeitando a concorrência.”

Por fim, o Sr. Renato destacou que, o grupo de manutenção automotiva, que é um grupo formado por Sindpeças, Sindrepa, Andap, Sincopeças, representantes da cadeia automotiva de autopeças, fabricantes, distribuidores, varejos e oficinas, dá conta de cerca de um milhão e meio de empregos em todo o Brasil.

4.2. Oitava Moises de Assis Servente - representante da empresa Jocar Autopeças – realizada na Primeira Reunião, em 26.03.2013

Na mesma reunião, fora ouvido o Sr. Moisés, representante de uma revendedora de autopeças, que se mostrou bastante insatisfeito com as atitudes tomadas pelas montadoras, vejamos:

“Boa tarde, o meu nome é Moises, eu estou aqui, porque eu compro dessas empresas que o Renato, que estão entre os dois mil fabricantes independentes e se valeu o que ele já falou para vocês, a minha empresa deixará de existir, então com o maior prazer eu vim aqui para dar esclarecimentos para os Srs. e tirar alguma dúvida, a Jocar, que é a empresa que eu trabalho, foi fundada pelo meu pai, também este ano fará 42 anos, então também já está bastante tempo no mercado, é uma empresa séria, a gente respeita os consumidores e assim toda vez que vejo essa história, eu fico triste, porque também o Renato já citou a gente coexistiu até o ano 2000 e no fundo as montadoras que a gente vendia mais peças eram as que eram mais beneficiadas com isso, porque o carro acabava ficando mais valorizado, porque era mais fácil encontrar peça desse carro, tudo, então eu fico chateado quando vejo esse tipo de postura, porque não vejo lógica, o jeito que a GM se comporta, na minha opinião, é muito mais legal, vamos dizer assim, então assim... eu gostaria de perguntar se os Srs. tem alguma pergunta.”

O Sr. Moisés foi indagado se já houve alguma medida tentada por montadora de veículo, fornecedora de montadora contra a sua empresa e este respondeu positivamente, pois já teria recebido uma notificação extrajudicial da Ford.

Com relação às informações de que os produtos são piratas, o depoente respondeu que não trabalha com produtos piratas, que trabalha apenas com produtos identificados, com a

informação do CNPJ da empresa, endereço, etc. Assim, o consumidor sabe que o produto não é original.

Por fim, informou que se as montadoras continuarem a utilizar o uso abusivo da propriedade intelectual, sobre os desenhos industriais, a sua empresa deixaria de existir.

4.3. Oitiva Sr. Francisco Wagner de La Torre - Presidente da Sincopeças – realizada na Segunda Reunião, em 02.04.2013

Na segunda Reunião, fora realizada a oitiva do Sr. Francisco Wagner de La Torre, Presidente da Sincopeças, acompanhado de seu advogado, Dr. Davi José Garcia dos Santos. Em princípio, informou que o Sincopeças tem a sua origem nos anos de 1941, atuando há mais de 70 (setenta) anos nesse setor representando a atividade mercantil e comercial do varejo de autopeças no Estado de São Paulo, sendo que possuem como membros da entidade 24.500 lojas varejistas por todo o Estado.

Em seguida, foi indagado se possui conhecimento das investidas da Volkswagen, Fiat, Ford contra os fabricantes de autopeças independentes e do comércio varejistas e em que consistem tais investidas e qual a sua avaliação quanto ao impacto dessas investidas no Mercado. Nesse sentido, informou o seguinte:

“Bom conhecimento nós temos. Nós temos três afiliados importantes que também sofrem ações, são eles o Koga Koga, o Mercado Okari e o Volicar que são lojas que estão aí há mais de 40 anos atuando no Mercado de Reposição e eles se viram em um determinado momento autuados sendo em alguns casos o proprietário da loja saindo algemado por conta de comercializar no caso, eu posso estar sendo injusto, mas no caso de comercializar peças adquiridas de fabricantes que fornecem às montadoras, portanto são peças que tem a mesma qualidade técnica daquela que consta na linha de montagem, mas sem a devida autorização das montadoras para que ele pudesse adquirir isso.

Até então para nós foi muito estranho esta ação porque nós entendemos que a relação que o varejo estabelece ou é via atacadista ou via fabricante de autopeças. Agora, se este fabricante fornece para as montadoras e ao mesmo tempo ele vende no mercado independente, subentende-se que este fabricante está autorizado para tal e o que para nós ficou assim, uma situação surrealista é exatamente que o varejista fica com o passivo da ação, o fabricante se entende em um acordo comercial diretamente com a montadora e nós ficamos sem ter respaldo algum.

Isto afeta muito os nossos negócios, mas mais do que isso porque o mercado vem crescendo, são três milhões de novos veículos todos os anos em circulação. Então para o nosso mercado, quer dizer, não é algo que afeta negativamente. Eu acho que o problema maior é que nós vamos ter um consumidor preso a um único fornecedor.

Quer dizer, o consumidor que compra um automóvel, ele fica preso à montadora por um período no mínimo de dois anos e isso é ruim. Tanto é que tem sido recorrente, talvez vocês tenham acompanhado pela Mídia, reclamação de dono de automóvel que precisa trocar uma peça principalmente n que diz respeito ao acabamento e ao designer, fica três, quatro meses esperando esta peça chegar porque as montadoras não tem estrutura para atender a reposição desta frota que cresceu exponencialmente de 10 anos para cá.”

Neste cenário, informa o depoente que, em sua visão, esta conduta das montadoras afeta os interesses dos consumidores:

“Bom, a gente tem que tomar alguns cuidados. Se a montadora tem a propriedade sobre partes do automóvel, a lei assim o garante, é isso o que nós entendemos. Agora, isso afeta muito mais do que os nossos negócios, o interesse do consumidor. É nesse aspecto que a gente, nós entendemos ser temerário essa postura e esta estratégia. Seria eu não sei outro adjetivo, mas eu acho que seria leviano da minha parte dizer que isso é uma estratégia, faz parte de uma estratégia orquestrada para que as montadoras fiquem donas da reposição. Elas têm consciência que não têm estrutura para atender a demanda de reposição de peças e manutenção dessa frota circulante, elas sabem disso.”

Ainda, informou que, em sua opinião, as razões que levam as peças originais a serem tão mais caras do que as peças do mercado independente é **porque são peças que não tem concorrência.**

Ainda, informou que a falta de reposição de autopeças ocorre, principalmente, nos casos em que as montadoras possuem propriedade sobre o desenho industrial, nos seguintes termos:

“O que nós estamos vendo é exatamente o resultado desta postura das montadoras iniciada no início do Século XXI de restringir o acesso de produção e comercialização do mercado Independente em partes e peças de veículos, mais precisamente o de acabamentos.

Se vocês fizerem uma pesquisa do que está faltando de autopeças são exatamente essas peças onde existe a propriedade intelectual. Aquela que existe no livre comércio não tem problema porque o mercado Independente se abastece e tem os seus próprios meios e caminhos de buscar se não aqui dentro, até de importar.

É importante destacar que a indústria nacional hoje, muito embora nós estejamos assistindo a um mercado extremamente aquecido de venda de carro, falta de peças exatamente naquelas que a fábrica, as montadoras insistem em manter a propriedade sobre o desenho dela, a indústria nacional está com mais de 20% de capacidade ociosa. Ou seja, nós teríamos imediatamente como começar a responder de forma positiva esta falta de peças.”

Por fim, fora indagado se, em sua visão, qual seria o caminho para regularizar este problema de falta de autopeças.

“Eu, quer dizer, a questão do tempo de duração desta lei é uma Lei Federal que não temos controle. O que nós do Sincopeças entendemos que seria a situação ideal seria o seguinte, se permitisse a fabricante principalmente nacional que se produzisse estas peças mediante primeiro uma certificação que garanta a qualidade do produto e que a persistir esta lei, que o que tem que prevalecer é o interesse do consumidor. Se a montadora realmente alega que a produção feita no mercado Independente não há garantia de qualidade. Então que sentem os dois lados, o fabricante nacional e a montadora ou mesmo os importadores e se criem os selos de certificação.

Está aí no Brasil, Institutos Governamentais bastante sérios com credibilidade internacional que pode perfeitamente fazer este trabalho. Uma certificação INMETRO é sinônimo de confiança de todos os lados do setor.

(...)

Primeiro é permitir que todos os canais possam comercializar os seus produtos. O segundo é mais do que manter as atuais responsabilidades

civis sobre aquilo que os estabelecimentos comercializam, seria aumentar mais a sua responsabilidade. Quer dizer, todo mundo vender e se não vender qualidade e principalmente peça onde muitas vezes interfere na questão da segurança do condutor, quer dizer, se não vender com qualidade tem que responder solidariamente, civil e criminalmente por aquilo.

E se, uma das coisas que pode garantir uma estabilidade técnica são as certificações.”

Nesta oportunidade, fora apresentado artigo¹, publicado no Portal da Autopeças (portaldautopeças.com.br/noticias), de opinião do anterior Presidente do Sincopeças intitulado “As Montadoras e o Desenho Industrial”. Com relação a este artigo, o Presidente da Sincopeças respondeu que concordava com o teor:

“É verdade, o portal autopeças é o portal do nosso sindicato. Isto é fato e, tal qual como está colocado aí, quer dizer, muito embora a Montadora possa ter direito sobre o designer do carro, ela não teria o direito de ferir o interesse maior que é o interesse do consumidor. Ao torná-lo prisioneiro de um único canal de abastecimento, ela acaba ferindo o interesse da sociedade como um todo. (...)

Não só estou, porque o Portal Autopeças é o site oficial do sindicato, então quer dizer, ele ainda existe lá exatamente porque a atual Diretoria convalida esta postura.”

¹ Os atos que as Montadoras praticam aqui tratados em verdade visam acabar com uma concorrência que nunca foi feita as mesmas Montadoras criando verdadeiro monopólio de bandeiras contrário aos ditames constitucionais e infraconstitucionais vigentes. Tais atitudes ferem as regras constitucionais e infraconstitucionais da função social da propriedade e do interesse relativo à concessão de registro e desenhos industriais em detrimento da última linha da cadeia comercial do público consumidor em geral.

Por isso mesmo quer parecer que ao assim agir, as Montadoras trazem à lume a odiosa figura do abuso de direito a que alude o Código Civil Brasileiro, artigo 137. Pois que ao praticar os atos que praticam contra o after marketing, elas excedem manifestamente os limites que lhes são impostos pelo fim econômico e social de seus desenhos pela boa fé ou pelos costumes.

Na verdade as Montadoras não exercem os seus direitos de acordo com a destinação que lhes foi compreendida, assim como demonstra uma total disfunção ou desvio funcional no exercício de suas atividades (ininteligível) sempre ter em mãos o sentir de que os atos que estão sendo praticados pelas Montadoras desse diapasão são destituídos de qualquer utilidade para elas, e, no entanto potencialmente danosos para a sociedade. E reprisando nesse momento que não se pretende como exposto negar direito às Montadoras notadamente no registro de seus desenhos industriais, mas como é crucial ter a convicção de que tais direitos hão de ser interpretados com temperamento.

4.4. Oitiva do Economista Pedro Scaczufca - representante do Sr. Gesner Oliveira – realizada na Terceira Reunião, em 23.04.2013

Na Terceira Reunião, fora realizada a oitiva do Economista Pedro Scaczufca, representante do Sr. Gesner Oliveira, o qual trouxe uma apresentação, com informações específicas sobre o mercado e o impacto que há na formação de monopólio:

“Gostaria de dizer que esse estudo, ele foi realizado ao longo de 2010, foi um parecer que foi coordenado pelo professor Gesner Oliveira e que teve como objetivo analisar aspectos concorrenciais no mercado de Autopeças. A gente com base nesse parecer que foi apresentado para o CADE naquele ano, a gente preparou aqui uma apresentação para mostrar para os senhores na qual vou tentar responder a essas questões e outras que eventualmente vocês tenham.

Só para facilitar, a gente dividiu a apresentação em cinco itens, então um breve e rápido histórico do caso, as características do mercado de peças de reposição de automóveis, que acredito que seja a primeira pergunta feita pelo Deputado, e aí como foi o nosso entendimento com relação ao potencial agudo do poder econômico nos casos que envolvem propriedade intelectual e danos ao consumidor. Por fim nós listamos nossas conclusões e também qual foi o encaminhamento do CADE nesse caso específico.

Então, com relação ao histórico do caso, só para entendimento, em 2007 lembrando que a gente está olhando no nosso parecer, olhou na questão do ponto de vista concorrencial e (ininteligível) subsídio para uma decisão do CADE em 2010. Então, em 2007 a ANFAPE, que congrega as produtoras independentes de autopeças, ela entrou com uma representação contra FIAT, FORD e VOLKSWAGEN, por conta desse impedimento de venda de algumas peças de reposição.

Em 2008 a Secretaria de Direito Econômico do Ministério da Justiça remeteu esse processo ao CADE e naquela opinião na nossa visão, com uma visão equivocada sobre o mercado e nesse interim, que nós fizemos este parecer com a nossa visão para este mercado para o CADE que em Dezembro de 2010 julgou pela instalação de um processo administrativo contra as montadoras. Esse processo, ele encontra-se em avaliação pela Superintendência do Geral do CADE, então essa foi só uma visão de como está o andamento desse processo.

Bom, quais são as características desse mercado que vou tentar responder a primeira questão do Deputado? Com relação à dinâmica, de funcionamento do mercado e sua divisão entre montadoras, fornecedoras

de montadoras e independentes, bem como esclarecimentos de potenciais efeitos em mercados inter-relacionados, como oficinas mecânicas e distribuição de autopeças.

Então, só para entendimento, isso é muito importante no contexto, a gente tem um mercado primário que é o mercado de venda de veículos, logo em seguida a gente vai mostrar alguns dados desse mercado e a gente vai ver que a grande maioria do faturamento das montadoras está nesse mercado primário, e você tem o mercado secundário de peças em que você tem as peças de produção que são as peças que estão em todos e qualquer veículo e as peças de reposição, que podem ser necessárias por desgaste, por colisão, por desgaste em função do tempo.

Então a nossa avaliação, ela se concentrou nas peças de reposição. Está dando para escutar bem? Bom, como havia, um certo mito com relação a essa questão de peças de reposição, procuramos as definições mais precisas possível para entender o que são essas peças.

Então, na ABNT, nós encontramos aqui essa definição de que é uma peça destinada a substituir uma peça de produção original ou peça de reposição original caracterizada pela sua adequação ou intercambialidade, podendo ou não apresentar as mesmas especificações técnicas, característica de qualidade da peça de produção original, ou seja, tem que ser uma peça que você possa substituir adequadamente no veículo.

Então, por exemplo, um capô de um carro, se você tem a necessidade de substituir, tem que ser um capô adequado. Tem que ter essa intercambialidade.”

Neste ponto, observa-se que, os produtos podem ou não apresentar as mesmas especificações técnicas. Não há necessariamente de guardar a originalidade. O que você precisa ter é essa que eles chamam de intercambialidade, conforme ensinamentos do depoente:

“Bom, olhamos também o que diz o Código de Defesa do Consumidor a esse respeito, e aqui no artigo 21, a gente encontra aqui no fornecimento de serviço que tem por objetivo a reparação de qualquer produto considerar-se-á implícita a obrigação do fornecedor de empregar componentes de reposição originais ou que mantenham as especificações do fabricante. Salvo quanto a esses últimos, a autorização em contrário do consumidor, ou seja, se o consumidor considera adequado, isso aqui está coerente como o Código de Defesa do Consumidor.

Então, nas análises dessa matéria que a gente chama de defesa da concorrência, são os assuntos que vão para o CADE, a primeira etapa é sempre definir qual que é o mercado relevante, qual que é o mercado que a gente está tratando e você sempre tem que se especificar exatamente qual que é o produto.

Explico, quando a gente começou a entender esse mercado, a gente viu que não era simplesmente, você não poderia definir simplesmente como mercado de peças de reposição. Porque você tem que entender, quais são os competidores no mercado. E de fato, você não pode definir como mercado de reposição de faróis, um mercado de reposição de capôs.

É importante que você defina qual a peça e qual o carro. Por quê? Porque o farol, apenas como exemplo, de um Celta não vai servir para um Pálio, por exemplo, então a definição mais adequada que encontramos, é que segmentação do mercado ela tem que levar em consideração tanto a peça quanto o veículo. Então, por exemplo, haveria um mercado de farol esquerdo de Fiesta. Quem são os participantes desse mercado? Acredito que ajude a responder a primeira questão, as próprias montadoras, firmas autorizadas por essas montadoras e firmas independentes.

Como que a gente dividiu aí, tentando esquematizar um pouco essa divisão? Então, na fabricação de autopeças, peças de produção original, aquela que vem no veículo que você adquire diretamente na concessionária, montadoras e fabricantes terceirizados. Peças de reposição, aí que chamamos de originais, também as montadoras, fabricantes terceirizadas e autorizadas. E as peças de reposição desse segmento independente, são as que têm esses fabricantes independentes, que são empresas estabelecidas muitas delas com mais de 40 anos no mercado, que tem também o seu produto seguindo normas de qualidade.

A gente olhou aqui, do ponto de vista da produção, agora do ponto de vista de distribuição no mercado. Então você tem peças, dividimos aqui nos segmentos, peças de reposição originais e peças de reposição independente. No atacado, as peças de reposição originais, você teria aí as montadoras, distribuidoras autorizadas e concessionárias e eventualmente distribuidoras independentes.

No varejo, concessionárias, lojas de autopeças e oficinas. Com relação aos distribuidores independentes, a fabricação independente, você tem os distribuidores independentes e no varejo sendo vendidas por concessionárias, lojas de autopeças e oficinas.

Tem um fato, até interessante, muitas vezes quer fazer uma distinção, tem fatos até, por exemplo, um farol de um determinado veículo, você tem uma

fábrica que produz aquele farol para uma autorizada e produz para outro veículo, ela pode vender no mercado independente. Então, de fato você tem aí, fábricas que tem qualidade no setor independente, tanto que transitam aí nos dois mercados.

A gente deu alguns exemplos de como o mercado, quais são os tipos, olhando assim para cada carro, produtores autorizados e independentes, e aqui um aspecto que a gente gostaria de destacar, quando a gente olha carros, veículos mais antigos, muitas vezes os autorizados já pararam de fabricar as peças de reposição. Então esse é um aspecto importante aí dos independentes, se você precisar, dependendo do ano, uma peça do Fusca ou de Kombi, essas peças hoje só são produzidas por fabricantes independentes, os fabricantes autorizados muitas vezes já desativaram a sua produção. Então, no ponto de vista do termo de abastecimento, você muitas vezes depende deste mercado independente.

Aí a gente, isso estava no nosso parecer também, era sempre, colocamos uma empresa autorizada e uma independente, só para mostrar que o objetivo do produto é realmente a similaridade, e dessa maneira até se comparando aí, talvez até aos medicamentos genéricos, que você tem um produto em que o objetivo realmente seja parecido com aquele produto original. A diferença e eu vou explicar isso mais depois, é que no caso dos medicamentos genéricos, a gente está falando do mercado primário para os fabricantes de remédios. No caso, para a Indústria Farmacêutica, no caso das peças de reposição, nós estamos falando do mercado secundário que é um mercado relativamente pequeno do ponto de vista das montadoras como mostraremos em seguida. Então aí também outros exemplos de peças.

Então alguns dados do setor. Com relação às firmas autorizadas, são predominantemente firmas multinacionais, então grandes empresas, por exemplo, que são parceiras da FIAT na Itália, em outros países e também se instalam aqui e isso vale para outras montadoras, enquanto os fabricantes independentes são predominantemente nacionais.

A gente está falando aí de cerca de 600 firmas nas autorizadas, 1500 nas nacionais e eu acho que uma questão interessante, essas firmas independentes já estão estabelecidas no mercado a mais de 40 anos. A gente tinha uma estimativa em 2010 de cerca de 50.000 empregos nesse mercado, nesse segmento, então na medida em que de alguma forma você coíbe a produção de peças, você está ameaçando esses empregos e um ponto interessante é a questão de capilaridade de distribuição.

Quando a gente fala nas firmas autorizadas de maneira, elas em geral, elas vendem para grandes, para concessionárias que estão em cidades de porte médio ou maiores. Se você está em um município pequeno, que não tem uma concessionária, por exemplo, não tem uma concessionária de uma marca específica, muitas vezes você só vai conseguir repor uma peça em uma oficina e nesse sentido, as montadoras independentes têm uma capilaridade até maior do que as montadoras, desculpe, do que as fabricantes autorizadas.

Aqui são dados do IBGE, só para a gente entender qual a importância relativa das peças do ponto de vista da montadora. Então, olhando aí em termos de valor agregado, os veículos, eles representam mais de 76% do faturamento das montadoras, 24% seriam as peças. E quando a gente olha dentro das peças, o segmento de peças de reposição, ele está aí com cerca de 15 por cento. Então, em grandes números, mais ou menos três por cento do faturamento das montadoras devem estar aí nesse segmento de peças de reposição no qual há concorrência com os fabricantes independentes.

Acho que o ponto de mostrar esses números é que a gente não entende que uma vez em que você consegue o direito de propriedade industrial para o carro, ele faz sentido no mercado primário a gente entende que faz sentido o INPI conceder esse direito no mercado primário, agora não faz sentido que esse direito se estenda ao mercado secundário na medida em não nos parece necessário, não está claro que seria necessário você ter esse direito no mercado secundário para produzir os carros.

Aí um dado também interessante, a gente tem uma frota média no Brasil de nove anos, então boa parte dos carros já está acima de dez anos e é justamente para esses carros que a fabricante autorizada não vai conseguir ou muitas vezes vai desativar o fornecimento de peças.

Então, talvez para quem tem um carro novo de um a três anos esse segmento nem seja tão relevante, na medida em que a idade do carro aumenta e há muitos casos assim na frota Brasileira, a fabricação independente se torna muito mais importante. Então, vamos dizer, onde que a fabricação independente se torna mais importante? Os municípios menores em que você, essas fabricantes tem maior capilaridade, carros com idade mais antiga e é claro consumidor que tem eventualmente uma renda menor e que quer pagar um preço mais barato. Isso a gente vai mostrar na sequência também.

Bom, os danos que a gente entende que são provocados. Pena de maneira esquemática, em uma situação ideal, você tem uma concorrência entre os

fabricantes que são ligados as montadoras e fabricantes independentes, essa concorrência ela é saudável na medida em que quando você tem concorrência no mercado a tendência é que os preços baixos. Na medida em que as montadoras conseguem os registros desindustrial dessas peças no INPI, elas passam a ter monopólio na venda dessas peças. Com esse monopólio a tendência é que o preço dessas peças suba, então acho que isso é ruim para o consumidor.

De maneira aí também esquemática, a montadora, ela faz o registro de DI da peça de reposição, isso causa uma restrição e quais são os efeitos? O consumidor paga mais caro, você pode ter um desabastecimento do mercado, o consumidor tem que esperar mais tempo pelos reparos, isso é um problema que a gente tem acompanhado recentemente pelos Jornais, pela Televisão, os senhores com certeza tem acompanhado.

E do nosso ponto de vista, isso você acaba estimulando as práticas ilegais porque na medida em que você tem a concorrência no mercado, o consumidor que quer procurar um produto mais barato, e ele pode ir em uma loja que venda peças por exemplo, e vai comprar uma peça de reposição fabricado por uma produtora independente, que segue adequadamente as normas. De maneira geral essas peças são mais baratas que as peças das montadoras ou das fabricantes autorizadas.

Na medida em que você restringe a concorrência nesse mercado, você também acaba estimulando esse mercado, vamos dizer ilegal, que pode ser um mercado de pirataria ou até de roubo de peças. Você só vai ter as peças mais caras e infelizmente você acaba tendo uma procura por essas peças mais baratas que não são legais.

Eu não vou gastar muito tempo aqui, mas essa questão de que com o monopólio as peças ficam mais caras ela é clara aí na teoria econômica.”

Com relação à concorrência entre montadoras e fabricantes independentes de autopeças, destacou que:

“Então, a nossa análise, é que com relação a informalidade, é que na medida em que você tem concorrência entre fabricantes autorizados e fabricantes independentes, o consumidor tem um leque maior de opções. Ele pode ir a uma loja que vende peças de reposição e optar por produto seja da fabricante independente, seja da autorizada.

De maneira geral, o fabricante independente tem um preço mais atrativo para o consumidor, a observação que a gente fez olhando algumas coletas de preços foi essa, que em geral o produto independente ele é mais barato.

Cabe ao consumidor escolher o que ele quer. Se ele quer, tem pessoas que preferem só fazer a troca, todas as revisões na concessionária e só querem as peças que a concessionária troque, e certamente nesse caso serão peças de fabricantes autorizados.

Têm outros consumidores que poder ter, por exemplo, um mecânico de confiança com que conserta o seu carro há muitos anos e esse mecânico que conhece as peças que pode, por exemplo, comprar uma peça independente que seja uma peça de qualidade, que cuja peça, passe por vistoria com qualidade técnica. E também é uma opção, é uma opção do consumidor.

Na medida em que você restringe o mercado e passa a ter a opção só de peças fabricadas pelas montadoras ou por empresas autorizadas, você está restringindo o leque de opções do consumidor, e de maneira geral, o consumidor vai ter que pagar mais caro.

Em alguns casos infelizmente, a gente entende que a opção de alguns consumidores pode ser por procurar os desmanches ou mercados informais, então nesse sentido ao você restringir a competição no mercado, você está estimulando a informalidade e isso, na medida em que você estimula a informalidade, também você acaba de aumentar furtos, roubo e também os desmanches ilegais. Então, são incentivos que a gente chama de incentivos perversos nesse mercado.

Com relação às principais ações, a gente entende que o, vamos dizer, a nossa conclusão geral é que os temas de defesa da concorrência e propriedade intelectual, eles são complementares. Então faz sentido, ou seja, o objetivo final de ambos é você aumentar o bem estar geral da sociedade. Então faz sentido você ter no mercado primário, o que você não possa, uma montadora copiar, ou uma fabricante independente copiar aquele veículo igualzinho uma da outra, isso aí a gente acha que é legítimo.

Agora a gente não acha que seja razoável e o CADE deu voto nessa mesma direção, estender este direito para o mercado secundário, que é um mercado de peças de reposição no qual você, faz sentido, e é assim em outros países, na Europa, por exemplo, faz sentido você ter um mercado secundário em que exista competição entre produtores independentes e os fabricantes autorizados. A ação que a gente entende que deve ser tomada é que você permita competição nesse mercado secundário e com isso, como falamos aí, desestime essa informalidade.

Para o consumidor, eu acho que, é muito importante e eu acho que isso é importante para as próprias fabricantes independentes que você tenha

produtos certificados que você possa garantir que são produtos de qualidade, acho que isso é bom tanto para o consumidor quanto para as próprias fabricantes independentes, que tem um produto de qualidade.

Se você tiver uma certificação adequada, não há nenhum problema em você ter no mesmo mercado produtos da fabricante independente e da autorizada. Ambos foram certificados e o consumidor pode utilizar.

Então, acho que aqui a gente falou um pouquinho dessa relação de causalidade entre o monopólio, esse incentivo perverso que leva ao aumento da informalidade.

Conclusões aí de maneira geral, então aquilo que a gente falou no início a definição do mercado, a dimensão produto, deve considerar a segmentação nas dimensões peça e veículo, você não tem o mercado agregado, a gente passou aqui aquela definição da ABNT, a gente pode deixar essa apresentação com os senhores.

Esse mercado de peças de reposição não é um mercado de pirataria, muito pelo contrário, são firmas estruturadas, firmas legais que pagam seus impostos, é um mercado que está estabelecido.

Com relação às estruturas, a estrutura do mercado, a gente tem um mercado em que você tem grandes empresas, firmas autorizadas que tem a maior parte desse mercado, e competidores menores que produzem concorrência nesse mercado e logo você estimula uma queda nos preços.

Teve aqui um slide interessante, um levantamento que a gente fez com a ajuda da ANFAPE, dois tipos de carro, Gol geração três e Ford Fiesta, um sem DI e o outro com DI. E agente comparou o preço com relação à independente para capô e para para-lama. E o que acontece? Quando tem, o carro tem essa proteção de DI, ou seja, quando, no lado, vamos dizer no Gol a gente tem uma concorrência e no Ford Fiesta você teria um monopólio.

O que acontece? Aí é que a tendência é que o preço seja maior do produto. Então por exemplo, a gente vê que no capô enquanto do Gol no independente seria 300, no Gol geração três onde tem concorrência, no mercado autorizado seria 544 e o Ford Fiesta aonde não tem concorrência, aonde há um monopólio seria em 1.098. Isso é o preço de 2010, a gente não pode, não é uma comparação exata, são dois carros diferentes, mas só para a gente ter uma ideia, que quando você tem um monopólio, a tendência é que o preço seja muito mais alto.

Fizemos também uma comparação semelhante para para-lama e isso está no parecer que foi apresentado ao CADE, então também no mercado independente 125, no caso do Gol onde tem concorrência já é um preço

maior 225, mas novamente aí eu acho que assim, o consumidor, ele pode optar, ele tem, ele pode optar por ir só na concessionária ou ele pode ir em uma oficina em que ele tem confiança e que usa peças de reposição. Agora em alguns casos, no caso quando tem o DI, você não tem a opção, você tem o monopólio e a tendência é que o preço seja maior. Recorrentemente quando a gente faz essa comparação olhando para uma determinada peça, o carro que tem, que não tem DI, ou seja, onde você tem competição e o carro, a peça de carro para qual você tem um monopólio da autorizada, quando você tem o monopólio o preço costuma ser muito maior. Então, vamos dizer que esse é o grande efeito do ponto de vista concorrencial. Acho que o exemplo principal era esse, a gente tem mais algumas ilustrações aqui na apresentação, mas nada que a gente já não tenha passado. Aqui a decisão do CADE, só para o conhecimento dos senhores. Então foi enquadrado nesse artigo 20, de infração da ordem econômica, os atos que sobre por qualquer forma, manifestados tenham por objeto ou possam produzir seguintes efeitos ainda que não sejam alcançados. Limitar, falsear ou de qualquer forma prejudicar a livre concorrência, dominar o mercado relevante de bem aos serviços, aumentar arbitrariamente os lucros. Então isso não fomos nós.”

Com relação ao desenvolvimento do processo no CADE, informou que:

“Ele teve essa avaliação e encaminhou o processo para a Superintendência Geral aonde você tem hoje a investigação desse caso. (...) Sim, em razão dessas conclusões. Também o artigo 21, que fala em criar dificuldades à constituição ou funcionamento ou desenvolvimento de empresa concorrente ou de fornecedor adquirente ou financiador de bens e serviços. E aí, isso o relatório do Relator, na época o Conselheiro Ragazzo, a mera obtenção dos Registros de Desenho Industrial pelas representadas, ainda que tenha obedecido ao procedimento da lei não afasta por si só a possibilidade que tais registros sejam exercidos de modo abusivo, na medida em que desvirtua os fins sócios econômicos que amparam o direito. As exclusividades conferidas representadas pelos registros em questão que impedem a concorrência por parte das fabricantes independentes

garantem às montadoras um monopólio na reposição dos produtos, monopólio esse que no qual os consumidores estão presos. A conjugação desses fatores permite que as representadas exerçam seu poder de monopólio no mercado de reposição das autopeças em questão de forma severa com potenciais danos significativos à concorrência e aos consumidores na forma de maiores preços menos opções e piores condições de venda. Efeitos esses que seriam muito provavelmente evitados ou atenuados caso fosse permitida a concorrência dos FIAPs.”

4.5. Oitiva Senhor Júlio César Luchesi de Freitas – realizada na Terceira Reunião, em 23.04.2013

Em seguida, foi ouvido o Sr. Júlio Cesar Luchesi de Freitas, Presidente da Associação Brasileira de Comerciantes e Recicladores de Automóveis Descontinuados, o qual explicou acerca dos leilões de veículos batidos:

“Boa tarde a todos, aos Deputados, plateia, é um prazer estar aqui e ter essa oportunidade de poder esclarecer alguns pontos aos senhores. Pela minha experiência na linha final que são oficinas, funilarias, o que nós percebemos hoje, que as oficinas mecânicas, funilarias que prestam serviço às seguradoras e todas as outras, passaram a não ser mais oficinas, ela são estacionamentos a espera de peças de reposição que às vezes demoram até 90 dias para se obter um para-lama, um farol. Muitas vezes hoje a seguradora, não trabalho para seguradora, estou falando de experiência minha de leilões de veículos, qualquer um dos senhores pode presenciar em um leilão como o Sodré Santoro, veículos assegurados com pequenas avarias, um farol quebrado, um para-choque quebrado sendo leiloado. Por quê? Porque esse veículo foi, a seguradora pagou o sinistro para o cliente porque infelizmente, não é que não seja viável consertar esse veículo, é que não há peças. E não vamos dizer aqui só da Ford, da Fiat, da Volks, como de todas as outras, principalmente também as montadoras recém-chegadas. O mercado de peças é muito complicado. Modelos.

Nesta oportunidade, fora apresentado um vídeo² de três minutos, que comprova que há um prejuízo ao consumidor, de que há falta de peças, de que há um preço elevado, e que evidentemente que isso é um reflexo direto nos crimes contra o patrimônio, roubo e furto de veículos e receptação de peças roubadas e furtadas.

4.6. Oitiva Dr. Gilberto Nonaka - Promotor de Justiça do Ministério Público do Estado de São Paulo – realizada na Quarta Reunião, em 07.05.2013, bem como do teor da Ação Civil Pública ajuizada pelo MP após representação da Fenabrave

O Promotor do Ministério Público do Estado de São Paulo foi convidado para comparecer à reunião da CPI, realizada no dia 07 de maio de 2013. Em princípio, foi indagado das seguintes questões:

“Primeira pergunta. O Ministério Público do Estado de São Paulo, eu já vou passar em mãos para o senhor. O Ministério Público do Estado de São Paulo ajuizou ação civil pública contra quais montadoras e em que ano? Não vai precisar o senhor anotar, eu passo depois aqui, pode ser? Confirmar quais as montadoras foram alvos da ação civil pública. Segunda questão, o inquérito civil foi instaurado a partir de uma representação por parte de quem? Justificativa segundo informações foi a FENABRAVE, Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores que alegou que as montadoras de veículos estariam empreendendo práticas abusivas e desleais contra seus distribuidores concessionários e acarretando desta forma prejuízo aos consumidores finais. Terceira, quais foram as práticas denunciadas pelas próprias concessionárias contra as montadoras? A quarta é, as concessionárias autorizadas são obrigadas a comprar as peças diretamente das montadoras em razão da observância de um chamado Índice, entre aspas, de Fidelidade junto às montadoras. V. Exa. Sabe informar o que é este Índice de Fidelidade? Quinto. No acórdão que deu provimento ao agravo de instrumento reconhecendo a ilegitimidade ativa do Ministério Público do Estado de São Paulo para propor a ação civil pública contra as montadoras, o Desembargador Manoel de Queiroz Pereira Calças relatou relativamente aos consumidores finais, é público e notório que não sendo eles obrigados

² Os vídeos referidos neste texto serão transcritos abaixo.

a adquirir peças na rede autorizada, encontrarão no mercado Independente que tenha a mesma qualidade e preço muito menor em comparação com as peças genuínas. O sexto, final. V. Sa. Sabe que coincidentemente eu, não, aliás, as ações da Ford Volkswagen contra o mercado Independente se iniciaram em 2007, logo após o arquivamento da ação civil pública. Portanto, vou passar às mãos do senhor as perguntas, o senhor poderá explicar para nós, por gentileza.”

Em resposta, o D. Promotor de Justiça respondeu nos seguintes termos:

“Excelentíssimos Senhores Deputados, demais presentes. Eu atuei na Promotoria do Consumidor no período entre 2000 e 2006, quando deixei a Promotoria para atuar na Administração Superior do Ministério Público, fui assessor no Centro de apoio ao Consumidor e depois na Corregedoria Geral do Ministério Público retornando à Promotoria do Consumidor em 2011. Esta ação teve como base o inquérito civil instaurado a pedido, por representação da FENABRAVE. A FENABRAVE representou na Promotoria e nós instauramos o inquérito civil em razão do abuso das montadoras em relação ao preço de peça que era imposto à rede de distribuição, essas quatro montadoras e a primeira pergunta eu já respondo, é a General Motors, Volkswagen, Ford e Fiat. A representação dizia respeito a essas quatro montadoras. Então, em razão do abuso do preço cobrado pelas peças, imposto à rede de distribuição, às concessionárias, elas eram obrigadas a cobrar um preço abusivo que girava segundo a representação entre 80 a 600% do preço que era cobrado na rede de distribuição, que não as concessionárias. Em razão disso nós instauramos o inquérito em 2011 e este inquérito tramitou na Promotoria por cerca de três anos e ao final eu acabei ajuizando a ação civil pública em razão de ter constatado realmente este abuso cobrado pelas peças. A reclamação da FENABRAVE representando as concessionárias é porque existe essa questão da fidelidade que a concessionária só pode vender peça da própria montadora, não pode vender peça outra que não é da montadora. Colocava-se na ocasião a possibilidade de vender a chamada peça genérica que seria uma peça idêntica como ocorre com o medicamento genérico, mas isso não foi o objeto da ação civil pública. O objeto da ação civil pública foi a questão do abuso cobrado nas peças.

A ação foi ajuizada, eu acompanhei esta ação um período, mas depois eu acabei como já me referi no início, acabei deixando a Promotoria do Consumidor, e depois apenas tomei conhecimento que a ação teria sido julgada extinta sem apreciação de mérito por se entender que o Ministério Público não tinha legitimidade.

Esta questão, em razão de ter sido convidado aqui para participar desta CPI, eu acabei tendo que analisar essa ação e eu vi que a princípio, analisando pelo espelho da ação que nós temos na Promotoria, salvo engano, a Procuradoria Geral ainda não tomou conhecimento desta decisão. Embora ela seja de 2007, ela ainda não tomou ciência e isso eu já levei ao conhecimento também da Procuradoria de Interesse Difuso que vai solicitar lá e verificar. E se ela não tomou ciência significa que não houve o trânsito julgado com relação a esta decisão cabendo aí eventualmente algum recurso.

As práticas abusivas relatadas pela FENABRAVE dizia respeito a esta cobrança abusiva das peças que se impunham à rede de concessionárias e quando, aí eu vou fazer uma observação, que quando eu instaurarei o inquérito já se discutia muito o abuso cobrado do preço das peças pelas concessionárias. E sempre se pegava com alguma peça, olha eu pago nesta peça na rede de distribuição tanto e porque eu pago tão mais caro quando esta peça é comprada na concessionária? E sempre que a investigação se iniciava desta forma no final se chegava à conclusão ou qualquer motivo que não se tratava da mesma peça,

Aí o que eu fiz? Na investigação que eu levei a efeito no inquérito civil, eu comecei de forma diferente. Eu comecei analisando o seguinte, quem fabrica a peça que é vendida na concessionária e na rede de distribuição? Então eu fui pelo fabricante da peça e chamando esses fabricantes na Promotoria de Justiça ouvindo a respeito dessas, se havia uma diferença de peça, se havia algum motivo para se cobrar mais caro na concessionária e mais barato na rede de distribuição, e o que se chegou à conclusão diante de vários volumes que tem este inquérito civil, é que não havia motivo algum para se cobrar um preço muito maior na rede de concessionárias que como menciona a representação girava de 88% a 600% a diferença de peças, não havia motivo algum para isso. Daí porque se ajuizou a ação, porque o Código prevê, o Código de Defesa do Consumidor, como uma prática abusiva a imposição de preços abusivos, o reajuste abusivo de preços.

A questão aqui relatada é que teria ocorrido depois da extinção em 2007, eu não posso dizer nem sim e nem não exatamente porque como disse este

inquérito já não, eu já não, essa ação civil eu já não acompanhava mais. Então eu não sei o que aconteceu depois da extinção, depois que o Tribunal de Justiça julgou extinto o processo sem apreciação de mérito. Mas é certo que havia uma discussão no inquérito civil sobre o ferramental usado para fabricação da peça onde as montadoras alegavam que o ferramental lhes pertencia e não poderia ser usado para fabricar a mesma peça para a rede de distribuição.

Os fabricantes das peças diziam o contrário, diziam não, o mesmo ferramental que é usado nós usamos também, só não colocamos a logomarca da montadora na peça que é vendida na rede de distribuição, mas a peça é a mesma, até porque o Código de Defesa do Consumidor proíbe que se faça uma peça de segunda, vamos dizer assim, de segunda categoria para ser vendida pela rede de distribuição. Teria que ser vendida as mesmas peças.”

Na sequência, o Promotor foi indagado pelos Deputados acerca do trâmite da Ação Civil Pública. Nesta oportunidade, o Promotor entregou cópia da ação civil pública referida da reunião.

Tendo tomado conhecimento dos termos da Ação Civil Pública ajuizada pelo Ministério Público do Estado de São Paulo, por meio de seu representante, Dr. GILBERTO NONAKA, que à época atuava na Promotoria do Consumidor desta Capital (processo autuado sob número 107843/04, distribuído à 40ª Vara Cível do Foro Central da Comarca da Capital do Estado de São Paulo), esta CPI entende por relevante relatar alguns termos e fundamentos debatidos de parte a parte nesta ação, tudo, adicionalmente às informações verbais já prestadas pelo Dr. Gilberto Nonaka. A CPI, também diligenciou com vistas a obter maiores informações sobre esta Ação Civil Pública, extinta em fase recursal pelo E. Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo, por se entender, em linhas gerais, que o Ministério Público não teria legitimidade para a defesa dos interesses que se pretendia tutelar.

Segundo informado pelo Dr. Gilberto Nonaka como se viu, ainda não teria ocorrido intimação do Ministério Público acerca de tal decisão ou, tendo ocorrido, o processo de todo modo encontrar-se-ia no Conselho Superior do Ministério Público para eventuais providências.

Independentemente da fase processual e do deslinde do feito, o objeto da discussão ocorrida na referida Ação Civil Pública interessa ao tema tratado nesta Comissão, tanto assim que o Dr. Gilberto Nonaka foi convidado a agregar informações e assim bem o fez.

No relatório que inaugura referida ação, o D. Promotor de Justiça relatou, em transcrição que se faz, o seguinte:

“(…) O incluso inquérito civil, que acompanha a presente inicial teve início com representação formulada pela FENABRAVE - Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores dando conta de que as empresas res. montadoras de veículos estariam empreendendo práticas abusivas e desleais contra seus distribuidores (concessionária) e acarretando, por consequência, prejuízos aos consumidores finais.

Tais práticas abusivas e desleais consistiriam na venda de peças de reposição a preço excessivo, impossibilitando que a rede de concessionárias de cada uma das marcas viesse a cobrar do consumidor final um valor justo por elas.

A representação veio instruída com documentos comprovando que as concessionárias das empresas rés acabam tendo que cobrar pelas peças de reposição originais preços entre 88,35% e 619,76% a maior do que a mercado de reposição independente”

Tal discrepância de preços é absolutamente coerente com tudo o quanto foi levantado por esta Comissão em relação ao abismo existente entre o valor das peças originais e o valor das peças de reposição advindas do mercado independente.

O Douto Promotor foi além em sua peça considerando como notório o fato:

“O fato relatado na representação não traz qualquer novidade, por ser de conhecimento antigo e notório. Quem nunca ouviu alguém dizer que prefere consertar seu veículo numa oficina de confiança, do que levá-lo a uma concessionária, haja vista os preços praticados?”

Daí o questionamento no inróito desta peça, no sentido de se saber quem teria coragem de deixar seu veículo para conserto em uma concessionária de qualquer marca das empresas rés, sem antes fazer um prévio orçamento.

Evidente que o corajoso correria a servo risco de ter que pagar pelo conserto preço superior ao valor do próprio automóvel”.

Citando trecho de matéria publicada pela Revista Quatro Rodas:

“No teste de Longa Duração de QUATRO RODAS, o preço de algumas peças chamou a atenção. Pode uma palheta do para-brisa custar 115 reais? Poder pode, mas não deve. Tanto que, numa loja independente, uma da mesma marca sai por 14,80 reais. E que tal uma correia dentada por 82 Reais?”

Indigesto, não? Pois encontramos a mesma a 12,60 reais”, dizia a reportagem de maio passado. Reclamação feita partimos para a parte mais importante: buscar a resposta para essa diferença tão absurda quanta arraigada no mercado de reposição.

Depois de um mês de investigação, ouvindo montadoras, fabricantes e lojistas, mostramos como a mesma peça sai do fabricante com três valores diferentes. Daí, ela parte por trilhas tortuosas em que as montadoras surgem como principal responsável pelos disparates. “Elas adotam uma grande margem de lucro para compensar o pouco ganho que tem com a venda de veículos”, afirma Luiz Carlos Vieira, diretor-executivo da Associação Nacional dos Distribuidores de Autopeças (Andap). Elas também se aproveitam da legislação que as transforma em intermediárias obrigatórias para grande parte das compras de feitas por concessionárias – situação questionada na justiça pelas revendas autorizadas”.

Relatando a defesa apresentada pelas montadoras, destacam-se algumas teses que, como será oportunamente destacado nas conclusões desta Comissão, em princípio conflitam com muito do que estas mesmas montadoras disseram na CPI. Por enquanto, a transcrição do teor da referida Ação Civil Pública:

“A VOLKSWAGEN DO BRASIL LTDA (fls. 535/546) também negou as práticas abusivas, esclarecendo, em síntese, que no mercado de reposição haveria os seguintes tipos de peças:

- a) peças originais genuínas, que são de sua fabricação ou produzidas sob sua responsabilidade;*
- b) peças de reposição que, ainda que atendam as suas especificações, não são de sua fabricação e nem foram produzidas sob sua responsabilidade (peças do mercado paralelo);*

c) peças de reposição que foram fabricadas por terceiros e rejeitadas pela montadora (peças rejeitadas);

d) peças fabricadas por terceiros em contrafação, cujas especificações e níveis de qualidade são desconhecidos (peças feitas em contrafação)

e) E peças usadas e que são recuperadas (remanufaturadas ou recondiçionadas),

Assim, diante da classificação apresentada e considerando que o consumidor não é informado, ele poderia estar adquirindo "uma peça rejeitada ou mesmo uma peça fabricada em contrafação, que não atenda as especificações do seu veículo, não cumpra padrões aceitáveis de qualidade, afete o desempenho ou a durabilidade do veículo ou, o que é meio grave, coloque em risco a segurança de ocupantes do veículo ou de circunstâncias".

E finalizando alegou que, "apesar do permissivo legal para fazê-lo, não obriga a sua rede de concessionários a utilizar exclusivamente peças de reposição originais".

Por último, a FIAT AUTOMOVEIS S.A. (fls. 604/616) também negou as práticas abusivas, aduzindo, em síntese que as peças genuínas não são iguais as de fornecedores independentes; disse que o consumidor poderia optar pela aquisição da peça genuína ou não, consertando seu veículo na concessionária, não havendo qualquer forma de "venda casada" ou imposição de compra".

Ainda em relação ao caso em tela, dentre outros pedidos, liminares e finais, formulou-se pedido contra suposto índice de fidelidade que seria exigido pelas montadoras perante as concessionárias. O pedido liminar foi indeferido em primeira instância houve Recurso de Agravo de Instrumento (AGRAVO DE INSTRUMENTO 951087- 0/9, distribuído à 29ª Câmara de Direito Privado do E. Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo).

O Agravo de Instrumento, quando julgado, trouxe temática diretamente correlata ao tema tratado nesta Comissão, qual seja, a liberdade de escolha do consumidor. Como será aprofundado ainda neste relatório, neste caso, a existência de um mercado independente concorreu a favor das montadoras, senão vejamos:

“(…)

Por outro lado, o parágrafo 4º do artigo 173 da Carta da Republica preceitua: "A lei reprimirá o abuso do poder econômico que vise a dominação dos mercados, a eliminação da concorrência e ao aumento arbitrário dos lucros".

Na mesma linha de orientação, o paragrafo 5º do artigo 173 preconiza: "A lei, sem prejuízo da responsabilidade individual dos dirigentes da pessoa jurídica estabelecerá a responsabilidade desta, sujeitando-a às punições compatíveis com sua natureza, nos atos praticados contra a ordem econômica e financeira e contra a economia popular".

Por fim, no artigo 174, a Carta Federal determina que: "Como agente normativo e regulador da atividade econômica, o Estado exercerá, na forma da lei, as funções de fiscalização, incentivo e planejamento, sendo este determinante para o setor público e indicativo para o setor privado".

Em função de tais dispositivos constitucionais que albergam a ordem econômica com matiz capitalista e neoliberal ou social-liberal, o legislador ordinário regulamentou os instrumentos indispensáveis para garantir a liberdade de competição e livre iniciativa e, simultaneamente reprimir o abuso do poder econômico, estabelecendo as práticas que se entremostram incompatíveis com o regime adotado, prevendo duas categorias diversas de comportamentos ilícitos: a infração a ordem econômica e a concorrência desleal.

A Lei nº 8.884/94 — Lei Antitruste e de infrações a ordem econômica — prevê as infrações que configuram abuso do poder econômico, que estão arroladas nos artigos 20 e 21 do referido diploma legal (...)."

Vale dizer, os mencionados dispositivos legais tratados (artigos 20 e 21 da Lei Antitruste) se coadunam com as práticas indicadas pelo CADE quando inaugurou processo administrativo contra algumas montadoras de veículos (Ford, Fiat e Volks).

"Ademais, no que concerne ao pressuposto do "periculum in mora", que se mostra indispensável para o deferimento da liminar na ação civil pública, deve ser entendido como o fundado receio de suportarem os consumidores lesão grave e de difícil reparação.

No caso em exame, como é público e notório, qualquer consumidor de autopeças que não quiser adquirir autopeças de reposição da marca original de seu veículo nas concessionárias autorizadas, por entender que o preço é abusivo, poderá encontrar, com certeza, nas milhares de lojas revendedoras de autopeças independentes de nosso país, reconhecidamente um mercado extremamente competitivo, produtos de qualidade similar às denominadas autopeças originais, havendo inclusive, informações à disposição de todos os consumidores no sentido de que autopeças de determinadas marcas são produzidas pelos mesmos fabricantes que produzem as chamadas autopeças originais para as montadoras de veículos: as denominadas "peças homologadas".

(...)

O mesmo raciocínio se aplica a pretensão relativa ao índice de fidelidade, no sentido de se determinar às montadoras para que se abstenham de exigir a observância de cláusula contratual, livremente convencionada, no sentido de que as revendedoras autorizadas de veículos possam comercializar autopeças de reposição que não tenham a garantia e marca da fabricante dos veículos.

Impende destacar que as medidas liminares requeridas pelo Ministério Público, configuram temas inseridos na competência exclusiva do Conselho Administrativo de Defesa Econômica — CADE -, nos termos da Lei nº 8.684, de 11 de junho de 1994, autarquia federal a quem compete tomar as medidas legais para a prevenção e a repressão às infrações contra a ordem econômica, sob a ótica dos postulados constitucionais da liberdade de iniciativa, livre concorrência, função social de propriedade, defesa dos consumidores e repressão ao abuso do poder econômico. Outrossim, sendo a Conselho Administrativo de Defesa Econômica — CADE -, Órgão judicante com jurisdição em todo território nacional, é ele o órgão previsto na lei infraconstitucional que tem competência exclusiva para, juntamente com a Secretaria de Direito Econômico — SDE — averiguar, investigar e decidir sobre a prática de infrações a ordem econômica, especialmente aquelas elencadas nos artigos 20 e 21 da lei de

regência, podendo, se for o caso, instaurar processo administrativo e impor as penalidades cabíveis, sendo certo que as decisões do CADE constituem-se em títulos executivos extrajudiciais, que poderão ser executadas na via judicial, a teor do artigo 7º, XIII c.c. o artigo 60 da Lei nº 8.884/94"

Por fim, nesta reunião fora aprovada a expedição de ofício à Procuradora, para prestar esclarecimentos e o andamento da referida Ação Civil Pública.

4.7. Oitava Sr. Arnaldo Mamede – realizada na Quarta Reunião, em 07.05.2013

Na Quarta Reunião, realizada no dia 07 de maio de 2013, também foi ouvido o Sr. Arnaldo Mamede, que informou ser proprietário da empresa Universal Automotive Systems S.A., que atua no mercado há 35 (trinta e cinco) anos.

Com relação aos produtos investidos pela empresa, informou que a empresa tem um direcionamento para mercado de reposição, normalmente esse investimento tem dois direcionadores principais, o primeiro é a falta do produto no mercado, o outro é o preço da peça que está sendo praticado pelo mercado.

Especificamente no que tange à suposta cartelização das montadoras, o depoente informou que respondem a um processo judicial movido pela Ford.

Com relação a certificação de qualidade, informou que é certificada ISSO e TS também e já passaram por algumas avaliações específicas de algumas montadoras, como a Volkswagen, que possui uma norma chamada VDA. Neste sentido, apresentou o seguinte posicionamento:

"Boa tarde a todos. A Universal é uma empresa do seguimento de autopeças diretamente para o mercado de Reposição, é uma empresa que já existe há 35 anos. Este ano nós estamos vivendo o trigésimo sexto ano da empresa. É uma empresa de capital nacional e nós atuamos somente no mercado de Reposição como foco de negócios.

Então, além disso, nós também eventualmente fornecemos algumas peças para algumas montadoras, pequenas montadoras, mais direcionadas com fabricantes de ônibus, principalmente onde nós fornecemos peças também.

A segunda pergunta aqui, como a empresa decide em quais produtos irão investir? Como a nossa empresa tem um direcionamento para mercado de Reposição, normalmente esse investimento tem dois direcionadores principais, o primeiro é a falta do produto no mercado.

Recebemos essas informações através da nossa equipe de representantes que está espalhada pelo Brasil inteiro e com base nisso nós vamos identificar o produto para ser desenvolvido. E também nós fazemos no conjunto de análises outro direcionador é o preço da peça que está sendo praticado pelo mercado, que nesse momento é o preço que está baseado na concessionária. Então, como é um preço que traz uma oportunidade de investimento, nós procuramos fazer este investimento.

Quais são os investimentos necessários para a produção de um determinado item, quanto tempo é necessário. Normalmente para se produzir um item nós temos que desenvolver os ferramentais desse produto e determinado produto é mais complexo do que outro, então, normalmente um prazo habitual é de seis meses a um ano que se demora para desenvolver um produto tendo em vista os altos investimentos que ocorrem.

Algumas vezes, além dos ferramentais tem que se adquirir também equipamentos para permitir a produção. Então é um momento importante para a empresa porque o investimento é caro também.

A Universal comercializa seus produtos apenas em São Paulo ou distribui para todo o Brasil? A Universal é uma empresa com atuação no mercado Nacional, nós hoje atendemos cerca de 2200 municípios no Brasil. Esses municípios perfazem praticamente 95% do PIB. A empresa tem mais de 30 mil clientes no Brasil, portanto a gente tem uma capilaridade muito importante aí na atuação.

Em relação ao Comércio Externo os senhores são exportadores ou importadores de algum produto? Quanto essas operações significam para o negócio? A Universal é uma empresa que também exporta e importa. A importação representa mais ou menos 2,5 a 3% do custo de compra da empresa e a exportação representa de 5% a 6% do valor de venda da empresa, do faturamento da empresa.

A Universal exporta hoje para cerca de 18 países, entre esses países nós exportamos América Latina, América Central, América do Norte, México, Estados Unidos, nós exportamos para a Europa, Alemanha, Espanha, Noruega, Finlândia. Exportamos para o Oriente Médio, Emirados Árabes, para a África, África do Sul. Então a empresa tem uma boa capilarização na atividade e hoje nós também fazemos negócio com 18 países no mundo.

A sua empresa participa de feiras no setor de autopeças desde quando? E quando ocorrem esses eventos as montadoras e fabricantes independentes convivem no mesmo evento. A Universal participa praticamente de todas as feiras relativas ao nosso seguimento no Brasil e também no exterior. Nas principais feiras que ocorrem no mundo nós também participamos. Sempre estamos presentes, muitas vezes expondo e outras apenas com a presença na visita à feira.

Sobre esta questão de que a montadora e fabricantes independentes convivem no mesmo evento, tem o exemplo claro que ocorreu agora nesta última Feira AUTOMECA que ocorreu agora em abril no Anhembi, a própria GM tinha um stand lá, estavam apresentando os seus produtos na Feira e esta Feira é uma feira típica para o mercado de Reposição. Então este convívio até ocorre de alguma maneira.

A sua empresa responde ou já respondeu a algum processo judicial ou notificação extrajudicial que tenha conseguido ou tenha tentado impedir a produção e comercialização de alguma peça? Nós hoje estamos respondendo a um processo que está sendo movido pela Ford. É um processo que se refere a uma maçaneta do carro Ecosport, por ironia até do destino, essa peça não é e nem nunca foi fabricada por nós, era uma peça fabricada por uma multinacional que é a mesma empresa que fornece para a própria Ford. E nós fomos um dos autuados por esta notificação e estamos respondendo a um processo por conta disso. Um processo, um processo.

A Universal possui alguma certificação de qualidade para os seus produtos? Sim, a nossa empresa é certificada ISO, nós temos TS também e já passamos também por algumas avaliações específicas de algumas montadoras como a Volkswagen, tem uma norma que se chama VDA. Então a nossa empresa é uma empresa que trabalha sobre um padrão definido de qualidade.

É possível produzir autopeças baseadas na norma da ABNT? É sim, é possível porque as normas da ABNT na verdade não foi construída pela ABNT, a ABNT não faz as normas, ela absorve as normas de alguma empresa ou grupo de empresas e com base nessas normas é que os produtos são certificados. Então é possível sim, tanto é que nós produzimos já com este mesmo conceito.

As normas da ABNT em todas as frentes que tem trabalhado a construção dessas normas tem sempre presença de todas as montadoras. Então as normas questão sendo construídas da ABNT são parte integrante do

processo das próprias montadoras, então é possível ser produzido desta forma.

Agora, a ironia de tudo isso é que a montadora não é obrigada a seguir estas normas questão sendo construídas pela ABNT.

(...)

“A questão das normas da ABNT que está ocorrendo é um processo de certificação das autopeças. Essas normas estão sendo construídas neste momento para cada tipo de produto. Então não existe ainda norma para todos os produtos, portanto, na construção destas normas normalmente participam as empresas interessadas naquele tipo de produto. E essas empresas em comum acordo é que constroem as normas que serão aplicadas na construção do produto.

A Volkswagen também participa destes fóruns para a construção destas normas como as outras montadoras também fazem. O que eu quis dizer é que estas normas questão sendo construídas, que vão receber o selo do INMETRO na autopeça, as montadoras não precisarão segui-las no seu processo de produção.”

Por fim, apresentou as seguintes considerações:

‘A grande maioria dos produtos, das peças dos carros é livre para serem fabricadas, não existe nada que possa impedir o mercado de produzi-las, não existe nenhum registro por estas peças. Não tem patente, não tem nada, a grande maioria não tem.

Algumas poucas peças, principalmente as que são de apelo visual do veículo é que a montadora tem nos últimos tempos, poucos anos atrás que ela iniciou este processo de fazer o registro do desenho industrial. Então, e o nosso entendimento que o registro dessas DI, deveria ser aplicado ao mercado primário que é o mercado da produção do veículo, portanto uma montadora não vai produzir as mesmas peças que está na outra montadora, e não para o mercado de Reposição.

Porque o mercado de reposição ele acima de tudo tem um fator muito importante que é o de complementação do trabalho que a montadora já faz na distribuição dos seus veículos.

Haja vista que nós, como eu disse, nós estamos em 2200 municípios, nós temos presença, e a montadora hoje talvez não tenha em 50, 100 municípios. Eles têm várias concessionárias aqui em São Paulo, nos grandes Municípios enquanto em outros municípios não tem nenhum agente, não tem nada da montadora que possa prestar um serviço para o

consumidor. Então o nosso serviço é extremamente importante até mesmo para dar valor ao bem que a montadora produz, porque nós complementamos o trabalho das montadoras.”

4.8. Oitiva Dr. Leonardo Peres da Rocha e Silva - representante GM – realizada em 11.06.2013 (GM)

No dia 11 de junho de 2013, foi realizada a oitiva dos Dr. Leonardo Peres da Rocha e Silva, especialista na área da defesa da concorrência, indicado pela General Motors do Brasil, que apresentou informações do trâmite da averiguação preliminar proposta em face das montadoras Ford, Fiat e Volkswagen, no âmbito da antiga Lei Antitruste, Lei nº 8.884/94, e que foi alterada pela Lei nº 12.529/2012. Neste ponto, destacou que essa mudança da legislação provavelmente levou a um atraso no processo.

Com relação à análise do processo, informou que:

“A discussão não é simples, é bastante complexa. De um lado existe a legislação federal que determina, que permite que as empresas façam o seu registro de direito (ininteligível), ou seja, façam o registro do desenho industrial da peça do veículo e por outro lado há a Defesa da Concorrência, a Legislação de Defesa da Concorrência impedindo que as empresas abusem de sua posição dominante no mercado. Esse é o tipo estabelecido na legislação.

Ou seja, quando a empresa detém um poder de mercado, uma posição dominante, há uma séria de questões mais técnicas de definição, se a empresa tem ou não uma posição dominante no mercado, mas descaracterizada esta posição dominante o que a lei proíbe é o abuso dessa posição dominante e o que está sendo investigado pela Superintendência Geral do CADE hoje é justamente a existência ou não de abuso por parte dessas três empresas Fiat, Ford e Volkswagen.

Portanto, a discussão ainda está em curso e acho que o trabalho da CPI de certa forma contribuiu para esta investigação, mas o que nós temos a dizer é que esta alteração legislativa, essa discussão continua porque justamente há a necessidade de se aprofundar a análise de que até que ponto a empresa que é legalmente, que devidamente fez o registro do seu desenho industrial, da peça desenvolvida por ela juntamente com outra empresa ou não, ela tem o direito de proteger esse seu direito de propriedade intelectual, defender este seu registro de desenho industrial.

E o que a Superintendência Geral do CADE precisa fazer no momento é saber até que ponto o exercício legítimo deste direito de propriedade intelectual pode ser considerada um abuso da posição dominante dessas empresas no mercado.

Então, o que é importante salientar aqui do ponto de vista da General Motors, é que o sistema de Defesa da Concorrência foi recentemente alterado e tem hoje na Superintendência Geral o órgão competente para as investigações e é muito importante que as discussões sejam feitas com todos os elementos com as empresas podendo apresentar as suas defesas com a representante no caso a ANFAPE podendo também oferecer os seus argumentos.

O debate como eu disse não é simples, há discussões a respeito disso em vários países, na Europa e Estados Unidos também. Então, no caso específico da General Motors o que agente tem é que a GM não registra o desenho intelectual das peças que compõem os seus veículos, então há uma discussão no caso das outras três montadoras sobre esta atividade e o que isso representa, e que não significa que já se tenha uma conclusão a respeito dos efeitos no mercado a respeito desta prática.

A investigação existe, a investigação continua. Me parece que houve um entendimento a respeito de como estaria e qual seria o trâmite atual desta investigação, por isso achei interessante trazer aos senhores estes comentários iniciais a respeito da nova legislação em defesa da concorrência, do papel da Superintendência Geral do CADE e também do que se espera que seja feito.

Acabando o processo da Superintendência Geral do CADE, qualquer que seja a conclusão haverá uma revisão desta decisão por parte do Tribunal Administrativo do CADE, então, o papel da Superintendência Geral hoje é fazer a investigação, recolher os dados das defesas das empresas e depois fazer a sua análise, chegar a um parecer final a respeito da recomendação que fará o Tribunal Administrativo se entender que as empresas não abusaram de sua posição dominante, não incorreram a uma prática anticompetitiva, pedirá o arquivamento do processo administrativo, se entender por outro lado que houve sim, algum ato que é contrário à legislação vigente, então recomendaria a aplicação de penas pelas condutas das empresas. Isso de novo é feito pelo Tribunal Administrativo, é feito pelo CADE, Tribunal Administrativo do CADE que tem na verdade pela legislação atual a competência para impor as penalidades que eventualmente julgar cabíveis.

Seriam estes os esclarecimentos iniciais que me foram solicitados a respeito da tramitação dos processos da área de Defesa da Concorrência, apenas ressaltando a complexidade da análise desse conflito aparente, mas de áreas complementares do Direito. Direito Empresário Intelectual, capacidade e legalidade dos registros dos desenhos industriais (ininteligível) a saber se os registros de determinado desenho industrial pode representar um abuso de posição dominante e todos os elementos que isso acarreta em termos de análise mais complexa dos órgãos envolvidos.

(...)

Na verdade, como eu estava comentando sobre o andamento do processo, nós tivemos então, nos autos da averiguação preliminar, porque nós temos pela Legislação, pelo menos pela legislação anterior, pela Lei 8884/94. Essas duas fases claras de processo, uma fase de averiguação preliminar e uma fase de processo administrativo.

Na fase de averiguação preliminar de acordo com o legislador seria uma fase inicial em que haveria alguns indícios e que as empresas poderiam apresentar seus esclarecimentos para que a autoridade formasse ou não a sua convicção sobre a necessidade de um aprofundamento da investigação da abertura de processo administrativo.

Neste caso foi exatamente o que aconteceu. Na fase de averiguação preliminar a Secretaria de Direito Econômico chegou à conclusão de que não havia indícios de infração à ordem econômica, não havia indícios de abuso de posição predominante por parte das empresas investigadas e remeteu o processo para o CADE, ainda sob a (ininteligível) da Lei 8884/94. No CADE então, foi distribuído como o Deputado Capez indicou, ao Conselheiro Relator na época, o Conselheiro Carlos Ragazzo que proferiu o seu voto e foi acompanhado pelos demais conselheiros que compõem o CADE, e entendeu que haveria sim, a necessidade de uma continuidade da investigação, da continuação do processo administrativo. A alegação para a continuidade desta investigação é justamente a diferença ou sensibilidade do exercício legítimo do Direito de Propriedade Intelectual do registro do desenho industrial. No caso específico as partes precisam demonstrar e podem e estão fazendo isso no processo administrativo que hoje está sendo conduzido, apresentando as suas alegações, seus argumentos a respeito do equilíbrio que existe entre o exercício do seu direito à propriedade intelectual, ao desenho industrial já que investiram no desenvolvimento, na criação daquele novo produto e

que, portanto, precisam ter a proteção que a lei permite que é a proteção a este desenho industrial desenvolvido.

E nessa investigação, é importante dizer também que foi aventada a possibilidade de cobrança de preços abusivos e também a adoção de medidas judiciais que tecnicamente se chama (ininteligível) que seriam medidas judiciais ao abuso do direito de petição em que eventualmente algumas empresas levantam assuntos irrelevantes ou de forma abusiva ao Poder Judiciário e geram custos excessivos aos seus concorrentes ou criam situações irreais

Com relação às práticas das montadoras, exarou o seguinte entendimento:

“A GM entende que existe o direito legalmente resguardado ao registro do desenho industrial das peças, mas obstante o desenho industrial quando registrado qualquer mudança desse desenho, dessa peça gera um novo direito a um novo registro de desenho industrial. Então, os custos envolvidos no registro do desenho industrial e na sua tentativa de proteção no entendimento da GM monetariamente não é algo que se deve investir. Quer dizer, é uma posição hoje da GM.”

(...)

Eu acho que esta é a investigação a que se propõe hoje ao CADE, é justamente o limite do exercício legítimo de um direito e até que ponto ele gera ou não prejuízos à concorrência naquele mercado específico. Ou seja, pode ser ou não caracterizado como uma prática anticoncorrencial. Então, o conceito em si da necessidade de análise até que ponto exercício de um direito legítimo pode ferir outro princípio ou outro bem protegido pela legislação que no caso é a concorrência, deve ser feito.

Então o debate está aberto, as empresas estão apresentando os seus argumentos e a investigação está sendo feita com base nos argumentos apresentados pela ANFAPE como representante.

No que tange à possível caracterização de monopólio, o depoente informa que **“ele já existe”**. Assim, conclui que a legislação não proíbe o monopólio. Mas o abuso de posição dominante, decorrente deste direito.

Assim, informa que a GM respeita o direito do consumidor em optar pela compra de uma peça genuína e uma peça similar, nos seguintes termos:

“Nesse ponto específico acho que preciso falar do processo na GM. A GM faz um investimento grande na qualidade das peças, nas peças genuínas que são vendidas por suas concessionárias e distribuidoras e, portanto, o interesse é que o consumidor tenha a melhor informação possível do produto que é desenvolvido pela GM e o consumidor tenha então a possibilidade de, identificando a informação sobre o produto feito pela GM com todo o cuidado e com a qualidade deste produto possam optar pelo produto que tem a marca da GM e o produto que tem a marca de outro fabricante.

Portanto, a GM não tem interesse nenhum em deixar fazer com que determinados fabricantes não possa comercializar a sua peça. Ela tem interesse que o consumidor adquira o seu produto porque sabe que este produto existe a qualidade GM que é reflexo de todo trabalho que é feito pela empresa para distribuição destes produtos.”

(...)

No caso da GM foi feito um estudo no passado pelo que a gente conseguiu apurar justamente das vantagens e desvantagens de se investir nos registros do desenho industrial dessas peças e na época chegou-se à conclusão que seria economicamente viável, do tipo de produção dos produtos da GM, do tipo de carro que é fabricado, de onde é que saem as especificações técnicas dos produtos colocados e montados conjuntamente com os carros da GM.

Então há uma análise sempre dinâmica. Existe o direito legalmente resguardado desse registro de desenho industrial e no momento a GM optou por não investir no registro do desenho industrial dessas peças e é assim que age no momento.

Em seguida, foi indagado acerca da Ação Civil Pública, promovida contra as montadoras, inclusive a GM, e este afirmou que possui conhecimento de tal, como se vê:

Tenho sim, Excelência. Foi ajuizada uma ação civil pública na verdade tratando de suposto abuso de preços de peças de reposição. Isso aconteceu em 2005 e essa ação houve a contestação por parte das quatro montadoras, GM, Fiat, Ford e Volkswagen, preliminares foram arguidas pelas empresas em suas defesas nessa ação civil pública.

Houve uma decisão do Juiz em relação às preliminares arguidas, houve recurso contra essa decisão do Juiz de primeira instância nos autos dessa ação civil pública, eu tenho o número aqui se V. Exa. quiser eu posso lhe passar.

Esse recurso, esse agravo de instrumento foi interposto pelas empresas, o Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo entendeu que estavam corretas as empresas ao arguírem em legitimidade ativa do Ministério Público Estadual que foi quem moveu a ação civil pública e então entendeu que a ação deveria ser extinta sem julgamento do mérito por falta de legitimidade ativa por parte do Ministério Público Estadual.

Esse agravo de instrumento então, este recurso interposto pelas quatro montadoras como houve a decisão favorável aos argumentos apresentados por parte das empresas houve o trânsito em julgado, ou seja, o Ministério Público não recorreu dessa decisão. E não tendo recorrido desta decisão, os autos foram arquivados em 2007, essa ação civil pública foi arquivada por força justamente da falta de recurso nos autos do agravo de instrumento interposto pelas montadoras nos autos desta ação civil pública.

Então existiu sim, esta ação civil pública, houve uma discussão inicial a respeito da existência ou não de violação ao Código de Defesa do Consumidor, as empresas apresentaram a sua defesa, houve este recurso em relação à preliminar de legitimidade ativa, ou seja, a capacidade do Ministério público de propor aquela ação. O Tribunal entendeu que ele não tinha a legitimidade ativa naquele caso específico e, portanto, extinguiu-se o feito sem julgamento do mérito e é essa a situação de hoje. O processo foi arquivado por falta de legitimidade ativa do Ministério Público.

Com relação aos preços abusivos investigados na referida Ação, informou o quanto segue:

“Na verdade a comparação que é feita de preços de peças na concessionária para que, e essa foi uma alegação levantada na ação civil pública de que alguém fizesse uma montagem de veículo com base nas peças de reposição o veículo custaria sete, oito vezes me parece uma comparação impossível de ser feita.

Há toda uma estrutura de custo relativo à disponibilização da peça no mercado de Distribuição que é diferente que se tem na fabricação de um veículo novo. O veículo novo tem uma carga tributária diferente da peça de reposição na concessionária, há toda uma discussão sobre volume, quer dizer, ganhos de escala, escopo, na fabricação do veículo novo que não se tem na venda de peça de reposição nas concessionárias ou nos revendedores independentes.

Então, a questão de montagem de um veículo com base nas peças individualmente compradas nos parece que ela não coloca o assunto na sua devida dimensão. Quer dizer, essa comparação nos parece impossível e foi isso o que as empresas e notoriamente a GM na defesa que apresentou na ação civil pública conseguiu demonstrar com pareceres econômicos. A comparação é de fato impossível, há toda uma estrutura de custo e de volume, de ciência, escala e de tributação que não permite esta comparação da forma como foi proposta pelo Promotor.”

4.9. Oitiva Dr. Waldemar Mistro - representante GM – realizada em 11.06.2013 (GM)

Na sequência, foi realizada a oitiva do Dr. Waldemar Mistro especialista na área de vendas, também indicado pela General Motors do Brasil, que esclareceu algumas informações acerca da certificação.

“Na verdade a GM, ela obedece inclusive a alguns testes globais que são feitos já que a grande maioria da plataforma hoje que está sendo comercializada é uma plataforma global. E só voltando à questão da aprovação de alguns itens, por exemplo, paralamas que o senhor acabou citando, esse é um item estrutural, ele acaba afetando todo o habitáculo do veículo. Esse é um item que além da estética tem um apelo estrutural aonde durante o desenvolvimento do veículo é feito crash testes com alguns veículos a fim de se obter a aprovação e a certificação da GM sobre estes itens.”

4.10. Oitiva Dr. Rogério Luiz Varga – representante da Volkswagen – realizada na Sexta Reunião, em 18.06.2013

O representante da Volkswagen compareceu à reunião da CPI junto com o seu advogado Jose Del Chiaro, e apresentou as seguintes considerações iniciais:

“Diante do que já vem sendo discutido nesta CPI, entendemos que é importante trazer algumas informações iniciais e fundamentais para o debate. São cinco os nossos principais pontos:

6. O mercado de automóveis é altamente competitivo, com cerca de 70 marcas que disputam a preferência do consumidor brasileiro.

7. Os direitos da Volkswagen são pautados na Constituição e em lei federal.

8. O registro de desenho industrial não impede os fabricantes independentes de atuarem no mercado.

9. Não há nenhuma relação entre a proteção do desenho industrial e a discussão sobre falta de peças.

10. A proteção do desenho industrial não está vinculada ao preço das autopeças.

Iniciarei com um breve comentário sobre o escopo desta CPI.

Deputado Capez, na Ata do dia 19 de março consta que a CPI teria – abre aspas – a finalidade de investigar a eventual cartelização do mercado de autopeças de reposição – fecha aspas.

Pois bem. O termo cartelização pode confundir o cidadão. Como bem sabem V. Exas., o cartel diz respeito ao acordo entre empresas concorrentes. Os fatos investigados por esta CPI claramente não dizem respeito ao ilícito de cartel previsto na Lei 12.529, de 2011, e definido também como crime na Lei 8.137, de 1990. O que se discute é a proteção do desenho industrial, também chamado simplesmente de D.I. ou design das peças. Pois bem. É preciso enfatizar que a proteção do design é pautada na Constituição brasileira e em lei federal.

A Lei da Propriedade Industrial, Lei n. 9.279, de 1996, confere uma exclusividade temporária – apenas temporária, àquele que desenvolve um design novo e original, estabelecendo, inclusive, como ilícito civil e criminal qualquer ato que implique a utilização ou reprodução não autorizada do desenho industrial. Portanto, defender o desenho industrial é defender uma opção feita, democraticamente, pelo nosso constituinte, pelo nosso legislador, levando em conta a importância da propriedade intelectual para o desenvolvimento do país.

E proteger o desenho industrial não significa, de modo algum, eliminar os fabricantes, ditos independentes, do mercado. Desenho industrial não é uma proteção contra peças de reposição não originais. Isso que precisa ficar bem claro. A originalidade e a adequação são exigências que decorrem do próprio Código de Defesa do Consumidor, que exige autorização dele, consumidor, no caso de emprego de peças não originais na reparação de um produto.

Segundo a Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT, peça de reposição original é toda aquela que apresente a mesma tecnologia e especificações técnicas da peça que integra o veículo em sua linha de montagem. Não cabe à montadora fiscalizar se os fabricantes e revendedores independentes estão cumprindo ou não a legislação. O que a Volkswagen assegura é a originalidade e adequação das suas peças,

sejam elas protegidas por desenho industrial ou não. Apenas uma ínfima parcela das peças é protegida com o registro de desenho industrial. Portanto, os fabricantes e revendedores independentes certamente não serão eliminados pela proteção do desenho industrial.

Não há nenhuma evidência de que eventual falta de peças de reposição esteja relacionada à proteção do desenho industrial. Pelo contrário. Apenas cerca de 200 peças são protegidas pelo desenho industrial, no caso da Volkswagen, para um universo de mais de 152 mil peças, contemplando 38 diferentes modelos de veículos. Eventual desabastecimento do mercado de reposição não pode, portanto, cair na conta da proteção do desenho industrial. Peças com design registrado raramente figuram nas listas das peças que levam mais tempo a serem entregues, muitas das quais são inclusive produzidas pela própria montadora.

Nesse sentido é que a Volkswagen, antecipando seu crescimento expressivo do mercado automotivo brasileiro, no ano de 2003, construiu o maior centro de distribuição de peças e acessórios da América Latina, aqui no Município de Vinhedo, no Estado de São Paulo. A empresa tem estimulado, incessantemente, a chegada de novos fornecedores ao Brasil, gerando mais empregos e impostos. De forma pioneira, disponibiliza aos seus fornecedores crédito mais barato que pode ser empregado na expansão da sua capacidade produtiva.

Por fim, quero apenas ressaltar que inexistente relação entre preço das autopeças e a proteção do desenho industrial. Os preços das peças comercializadas pela montadora variam muito e não são, necessariamente, mais altos. Deve-se destacar que o design das peças Volkswagen, desde os primeiros esboços até a sua produção efetiva, é realizado no Brasil, majoritariamente no Brasil, com vistas a atender às demandas, às particularidades da demanda brasileira. O desenvolvimento de uma peça considera o seu impacto sobre o resultado final do veículo, considera tanto a sua harmonia visual com o conjunto do carro, quanto a sua harmonia aerodinâmica e garantia da segurança de um veículo.

O preço cobrado pela montadora compreende todos os investimentos e riscos enfrentados. É preciso investir para que as peças estejam disponíveis em todo o país e, muitas vezes, há uma diferença significativa de qualidade que se reflete sobre custos. As peças comercializadas pela Volkswagen observam padrões produtivos rigorosos exigindo matérias-primas e processo produtivo de altíssima qualidade e tecnologia, muitas vezes estado da arte em âmbito mundial.

Não podemos esquecer que os automóveis podem afetar diretamente a vida das pessoas. A qualidade das peças é imprescindível para que o automóvel seja seguro e preserve a vida dos indivíduos. É a preocupação com os consumidores que nos reúne, afinal, nesta manhã.”

Em seguida, o depoente fora indagado acerca da conceituação de peça original, peça similar e peça genuína, informando o quanto segue:

“Segundo o Código de Defesa do Consumidor, a peça original é aquela que atende às especificações do fabricante. Tanto o consumidor tem a opção de escolher, de ir ao mercado de reposição, seja nas redes de concessionárias das montadoras, seja no mercado dito independente e reparar o seu veículo com uma peça que tenha a mesma especificação. O importante, neste caso, é que fique claro para o consumidor que se trate de uma peça que atenda a todas as especificações.

A peça genuína é tratada como sinônimo de peça original.”

Na sequência, o depoente informou que a Volkswagen protege apenas o design de pouquíssimas peças de um veículo, como se vê:

“Primeiro é preciso dizer que a Volkswagen, se não é a maior, é uma das maiores consumidoras, no Brasil, de autopeças. Ela compra autopeças de centenas de diferentes fornecedores estabelecidos aqui no Brasil.

A Volkswagen apenas se utilizando de uma atribuição legal criada democraticamente no Brasil e debatida no nosso parlamento, protege o design de pouquíssimas peças de um veículo. Para que V. Exas. tenham a exata dimensão do que eu estou dizendo, um veículo tem pelo menos quatro mil diferentes peças. A Volkswagen só protege, em média, 10 peças de um veículo.

Por que ela, então, elege essas 10 peças, deve ser a próxima pergunta? Por uma razão muito simples. Porque essas peças demonstram a identidade visual do veículo, é como o nosso veículo é reconhecido mundo afora. É o que chamamos de DNA da nossa marca.”

Com relação à falta de peças, em razão da propriedade intelectual, informou que, as peças mais demandadas não são peças protegidas, nos seguintes termos:

“Considerando os últimos 15 anos, a Volkswagen tem uma frota de circulante de, aproximadamente, seis milhões e seiscentos mil veículos;

produz, anualmente, 850 mil veículos. Pontualmente, a Volkswagen, por meio dos seus canais de atendimento, recebe reclamações de clientes.

É preciso pontuar que essas reclamações de peças que são mais demandadas não se referem às peças protegidas por design. Muito pelo contrário. Ao contrário de algumas informações que chegaram para esta Comissão, as peças mais comercializadas, no Brasil, não são as peças protegidas. São as peças de desgaste natural do veículo – o filtro de óleo, a vela, o pneu, nenhuma dessas peças é protegida pela Volkswagen, nem poderia, já que elas são desenvolvidas pelos fornecedores que, legítimamente, investem para oferecer o melhor para a indústria automotiva. A própria Volkswagen, caso decidisse produzir uma dessas peças, estaria sujeita à lei de propriedade industrial vigente no Brasil.”

Nesta oportunidade, fora apresentada uma reportagem³ da TV Rede Bandeirante de Televisão. Após a apresentação do vídeo, o Deputado Fernando Capez se o consumidor não deve ter o direito de escolher entre comprar uma peça original na concessionária e pagar o preço correspondente a isso ou optar por uma peça similar a um preço mais acessível, principalmente quando estão faltando peças no mercado?

Em resposta, o depoente informou o que segue:

“Na quase totalidade dos casos o consumidor tem esse direito. Três mil, novecentos e noventa peças de quatro mil são comercializadas livremente e mesmo nas peças, nas poucas peças protegidas há possibilidade de o fabricante independente inovar em design e oferecer essa opção ao consumidor.”

(...)

“a reportagem mostra uma oficina com carros desmontados. Na única menção concreta à falta de peças, a reportagem menciona vidro e uma peça da porta, o que confirma exatamente o que eu estou dizendo, são peças que não têm proteção do design.”

Na sequência, o depoente foi instado a apresentar informações acerca do processo no CADE, respondendo da seguinte forma:

“Essa é uma discussão longa iniciada no ano de 2007, por meio de uma representação formulada por alguns ditos fabricantes independentes de peça.

Houve uma investigação de mais de dois anos da então Secretaria de Defesa Econômica vinculada ao Ministério da Justiça que concluiu pela inexistência de qualquer ilegalidade na conduta das três montadoras investigadas. Esse parecer, por força de lei, é submetido ao Plenário do Cade. Antes disso ainda teve uma opinião da Procuradoria do Cade, do corpo jurídico do Cade, no sentido de que não havia nenhuma infração à ordem econômica. Esse parecer, portanto, submetido ao Plenário do Cade, pelo fato de ser uma discussão muito técnica, os autos estão instruídos com muitos pareceres de renomados especialistas do Brasil e do exterior. O Plenário do Cade achou por bem transformar aquela averiguação preliminar num processo administrativo, que é uma investigação um pouco mais completa.

Esse processo foi recém-iniciado. Essa decisão do Cade data de dezembro de 2010. Em abril de 2011, esse processo foi iniciado. No processo de notificação das montadoras transcorreram alguns meses e, em janeiro de 2012, as montadoras apresentaram suas defesas. Esse processo está em curso. Nenhuma decisão foi tomada ainda.”

Com relação ao preço das peças da Volkswagen, enfatiza o seguinte:

“Com relação à diferença de preços, a Volkswagen apura periodicamente o custo das peças que ela oferece no mercado com relação ao mercado independente. Cada pesquisa é uma fotografia daquele mercado, naquela determinada data. Portanto, elas podem variar bastante. Mas é verdade que a peça Volkswagen, em alguns casos é mais cara, sim, e é mais cara porque tem um componente de custo diferente, porque oferece um valor agregado que nós entendemos ser o melhor para o consumidor. Em outros casos, em uma parcela dessas peças, a Volkswagen busca ser competitiva. É importante também ressaltar que a peça com desenho industrial não é a mais cara. As peças mais caras não são as protegidas pelo desenho industrial, basta citar o exemplo do motor e do câmbio e do amortecedor, por exemplo, e tampouco são as peças com maior reclamação nos canais de atendimento, com relação à demora de entrega.”

Destacou, ainda, que o preço das autopeças não possui relação com o registro de desenho industrial:

“Apenas para reafirmar o compromisso da Volkswagen com a qualidade dos seus produtos e serviços oferecidos.

Uma prova de que não há nenhuma relação, entre, por exemplo, o preço das autopeças e o registro do desenho industrial são os resultados dos últimos quatro anos de uma avaliação independente pelo CESV. CESV – Centro de Experimentação em Segurança Veicular é um órgão independente, controlado por seguradoras e com assento em vários conselhos em âmbito estadual, federal etc. É um órgão com grande capacidade técnica. Ele avalia anualmente o custo de reparação de um veículo, considerando peças de reposição e mão-de-obra.

Nos últimos quatro anos a Volkswagen tem se destacado nesse ranking como uma das montadoras com menor preço de reparação dos veículos. Isso não é à toa. A preocupação dos nossos engenheiros, desde a fase de desenvolvimento de um veículo, é que esse teste reproduza a satisfação que nosso consumidor teria no pós-venda, reparando o serviço em menos horas, por isso pagando mais barato pela mão-de-obra e com preço justo pelo valor agregado que a peça original Volkswagen oferece.

Era isso. Agradeço bastante pela oportunidade e reitero o nosso compromisso de contribuir com o rico debate instalado pela Casa.”

Ao ser questionado pelo Deputado Fernando Capez com relação ao período em que as ações começaram a ser propostas pelas montadoras, uma vez que lei de propriedade intelectual é de 1996 e a Volkswagen começou a ingressar com ações contra as indústrias independentes somente em 2005, informou que:

“Primeiro, porque a lei de 1996 mudou a lógica da lei que vigia desde 1973 e há algum tempo para que a Volkswagen entendesse como instituto nacional de propriedade industrial, em quanto tempo, quais os critérios de registro etc. Essa é uma razão.

Outra razão é pelo fato de que, desde a década de 90, os carros têm mudado muito rapidamente. Se nós lembrarmos a nossa infância com as experiências que tivemos com o nosso Fusca e formos até a década de 90, o design do carro mudou muito pouco. De 90 para cá, com a abertura do mercado brasileiro, Código de Defesa do Consumidor e o aumento da competição, no Brasil, as montadoras tiveram de reagir rapidamente, atualizar de forma cada vez mais rápida os seus veículos. Portanto, só a partir da década de 90 é que o design dos veículos passou a fazer parte do

³ Os vídeos referidos neste texto serão transcritos abaixo.

critério de decisão do consumidor pela aquisição de um veículo. O design tem se tornado cada vez mais importante na percepção do consumidor. Outro ponto, Deputado, se me permite um esclarecimento rápido, é que as duas únicas ações da Volkswagen baseadas em desenho industrial não foram para atacar fabricantes independentes. Foram para exercer um direito previsto em lei. Foi uma forma de defesa contra a cópia sofrida pelas peças nas quais a montadora investiu muito dinheiro e muita tecnologia.”

Por fim, o depoente foi questionado acerca da Ação Civil Pública, proposta pelo Ministério Público, contra a Volkswagen e quanto a obrigação da concessionária poder comprar apenas da montadora. Em resposta, informou que a Volkswagen permite a comercialização de produtos produzidos ou fornecidos por terceiros.

4.11. Oitiva do Dr. João Alecrim Pereira - representante da Ford – realizada na Sexta Reunião, em 18.06.2013

O Dr. João Alecrim Pereira, Gerente de Assuntos Governamentais, compareceu à CPI, junto com Sr. Ricardo Inglez de Souza, representante legal da Ford e apresentou algumas considerações preliminares:

“Sr. Presidente, Senhores Deputados.

Em primeiro lugar, gostaria de agradecer o convite feito por esta Casa para que a Ford pudesse contribuir com a discussão em torno da questão do mercado de reposição de autopeças, no Brasil.

Como primeira montadora a se instalar no Brasil, há exatamente 94 anos, acreditamos que temos uma história significativa de contribuição ao desenvolvimento do país e, especialmente, ao Estado de São Paulo, o primeiro estado a receber nossos investimentos e que continua abrigando nossa matriz e operações importantes na América do Sul.

A Ford emprega diretamente 10 mil e 500 pessoas atualmente no Brasil, contribuindo para a geração de outros mais de 80 mil empregos indiretos na cadeia automotiva.

Temos uma rede de 536 concessionárias espalhadas por 321 municípios brasileiros que também investiram e investem recursos significativos para garantir não somente a venda de nossos produtos, mas também para garantir toda a assistência técnica necessária à prestação do serviço de qualidade e à garantia do padrão da montadora exigido por nossos consumidores.

No nosso ciclo atual de planejamento estamos aplicando R\$4,5 bilhões neste país, com investimentos significativos no Estado de São Paulo.

Acabamos de modernizar nosso complexo industrial de São Bernardo do Campo, com investimentos de mais de R\$1 bilhão, para lançar um novo carro e uma nova linha inteira de caminhões, totalmente desenvolvida no Brasil, e também começar a produzir um novo segmento de caminhões extrapesados.

Em Taubaté, no interior de São Paulo, também investimos R\$1,100 bilhão para modernizar completamente a nossa fábrica de motores e transmissões, duplicando a sua capacidade de produção para 500 mil unidades por ano e transformá-la na maior fábrica de motores e transmissões da Ford em todo mundo. Ali estamos produzindo motores econômicos, modernos preparados para atender às novas exigências de eficiência energética do Brasil e, em função de sua qualidade, esses motores estão sendo exportados para equipar veículos dos Estados Unidos.

Em Tatuí, aqui também no interior de São Paulo, a Ford mantém, há 35 anos, um dos dois únicos campos de prova da indústria automotiva, em toda América do Sul. São mais de 800 empregos diretos, diversos laboratórios, 60 quilômetros de pistas de testes utilizados para assegurar que cada veículo que lançamos, que cada peça que desenhemos e autorizamos sua produção passaram por rigorosas avaliações, foram submetidos a crash tests, estão de acordo com os padrões mundiais de segurança da Ford e também com os requisitos da legislação brasileira.

E aqui é importante destacar que um veículo é desenvolvido de forma sistêmica, com cada peça exercendo uma função importante no sistema de segurança e de proteção ao motorista e aos passageiros. Um para-choque, por exemplo, não exerce apenas uma função estética, ele é um item importante de proteção tanto para o passageiro, quanto para os outros componentes, as outras peças do próprio veículo, garantindo que em uma colisão sua deformação seja programada e o custo de reparação seja o menor possível. Um para-choque que não leva em consideração os requisitos específicos do original, por exemplo, será deformado de uma forma diferente da projetada pela montadora, ele danificará outras estruturas do veículo, levando riscos para a segurança dos passageiros. Esse mesmo raciocínio vale para as diversas outras peças, como o capô, o para-lama, as peças em geral da carroceria do veículo.

Gostaria de lembrar que o Governo Brasileiro estabeleceu recentemente um novo regime automotivo, chamado de Inovar-Auto, que tem o objetivo

de promover novos investimentos do setor automotivo, visando, no futuro, a uma melhoria da competitividade do país. Um dos requisitos do Inovar-Auto é que a empresa faça investimentos consistentes em pesquisa e desenvolvimento no Brasil e tenha um nível de compras locais bastante elevado. A Ford está entre as empresas que têm um dos maiores níveis de compras locais entre as montadoras instaladas no país. Está entre as que também têm os maiores níveis de investimento em pesquisa e desenvolvimento neste país.

Aqui no Brasil, a Ford mantém um dos seus cinco centros mundiais de engenharia e desenvolvimento de produto, com mais de mil engenheiros distribuídos entre São Paulo, Bahia e Ceará, encarregados de pesquisar, desenvolver todos os nossos produtos. Esse centro de engenharia é o responsável pelo desenho e pelo desenvolvimento de um novo produto que lançamos recentemente, que foi o EcoSport mundial, que já circula pelas nossas ruas e que também começa a ser produzido e vendido em outros mercados, especialmente na China, na Índia, na Tailândia, na Europa. Este produto nasceu aqui na prancheta brasileira, nasceu num estúdio de design brasileiro, nasceu da aspiração do consumidor brasileiro por carros cada vez melhores e da inspiração do engenheiro brasileiro de atender a este consumidor.

Esta criação brasileira, de acordo com a lei brasileira, tem o direito de ser protegida não somente contra a cópia ilegal feita aqui dentro do Brasil, mas também contra a cópia ilegal que vem de fora e que, de forma predatória, ameaça o emprego e a capacidade de criação do Brasil. Cada vez mais temos visto a importação de peças automotivas, copiadas ilegalmente, entrando no Brasil. Os fabricantes independentes, sejam aqueles autorizados pelas montadoras, sejam aqueles não autorizados pelas montadoras, não conseguirão competir com esses produtos piratas importados.

Portanto, proteger o nosso produto contra o risco da importação predatória, das cópias sem autorização, é uma das razões que nos leva a registrar nossos produtos aqui no Brasil e em todo o mundo. É por isso que o EcoSport brasileiro está registrado no Brasil e está registrado no mundo. E isso é um orgulho para os nossos engenheiros e designers que o desenvolveram, engenheiros e designers brasileiros formados nas nossas universidades – na USP, na FEI, na Mauá.

Ao defender o direito de registrar a propriedade industrial, direito que é assegurado pela Constituição Federal e pelo Código de Propriedade Intelectual estamos defendendo milhares de empregos. Estamos

defendendo a nossa capacidade de continuar investindo em inovação, a capacidade de poder gerar novos produtos e registrá-los em um país que respeita as leis de propriedade industrial, como até aqui tem sido o caso do Brasil.

Para finalizar, Sr. Presidente, gostaria de citar apenas duas coisas. A primeira é que o mercado brasileiro é um dos que tem uma das competições mais acirradas do mundo. Hoje, pelo que temos conhecimento, 62 marcas disputam esse mercado. Hoje, são mil, setecentos e cinquenta e quatro modelos à disposição do consumidor brasileiro. De todas essas marcas, apenas três escolheram proteger alguns poucos desenhos de alguns poucos modelos. Portanto, há uma extensa gama de peças que podem ser produzidas pelos fabricantes independentes e eles as têm produzido sem qualquer interferência por parte das montadoras.

A segunda e última coisa que gostaria de citar é que a Revista Quatro Rodas, publicação especializada e independente, já anunciou por diversas vezes que cestas de peças de veículos da Ford são consideradas competitivas e, em muitos casos, mais baratas do que as de outras marcas. Portanto, o fato de uma empresa proteger seus desenhos industriais, no nosso ponto de vista, não tem relação com o preço final de suas peças no mercado de reposição. Isso demonstra que o consumidor brasileiro tem uma ampla gama de opções na hora de escolher o carro que deseja, podendo optar também por aquele que tem a cesta de peças mais barata. Sr. Presidente, são essas as nossas considerações. Muito obrigado.”

Com relação à falta de peças no mercado, o depoente informou que, com relação às peças protegidas por propriedade industrial, desconhece a falta de qualquer peça:

“Destas peças protegidas por propriedade industrial, nós desconhecemos falta relevante no mercado, pelo menos no nosso centro de atendimento ao consumidor essas peças não configuram entre as peças com reclamações de falta de abastecimento.”

Com relação à reportagem apresentada, indicou que não ser possível identificar algum veículo da Ford:

“É uma oficina. De fato, não dá para identificar quais veículos ali estão sendo reparados, de quais marcas. Eu, pelo menos, não identifiquei veículos da Ford entre aqueles que estavam ali parados. É citado apenas uma lateral de um veículo, me parece que uma porta, como um

componente que estaria em falta e também é citado um vidro que estaria em falta. Então, eu não posso afirmar se algum daqueles veículos seria veículo da Ford, se alguma das daquelas peças estaria em falta. Posso afirmar que os vidros não estão em falta e as laterais de porta também não estão.”

No que tange à diferença de preço, o depoente explicou que isso ocorre por alguns fatores:

“É provável que sim, haja diferença, e explicada por diversos fatores. O primeiro deles é que nós estamos obrigados a fornecer peças de reposição em praticamente 531 municípios brasileiros, que são onde estão as nossas concessionárias. Nós temos uma rede que foi formada com altos investimentos em treinamento, em tecnologia, investimentos de infraestrutura, adequado para atender ao consumidor, investimentos de marca. Nós temos a obrigação de fornecer peças por longos períodos, essas peças são estocadas, em alguns casos, por 10 anos. Imagine você estocar juros e impostos por 10 anos, então, isso tem impacto, sim, no final do preço e é natural que esse preço da concessionária, esse preço da montadora seja diferente de uma oficina ou de uma loja independente que não tem a mesma assistência técnica, não oferece a mesma garantia, não oferece a mesma garantia do serviço prestado, não estoca essas peças por tão longos períodos. Então, há, sim, uma justificativa de preço para que ele seja diferente.”

Com relação às ações judiciais, informou que possuem conhecimento de algumas ações:

“Nós temos, Sr. Deputado, algumas ações, de fato, contra algumas empresas que fabricavam alguns componentes, não só do Fiesta, mas de outros veículos, alguns componentes com registro de propriedade industrial, registro de propriedade industrial registrado no INPI e, de fato, por essas empresas estarem violando a lei de propriedade industrial brasileira, a Ford ingressou com ações contra essas empresas para impedir que elas continuassem a fabricar esses componentes sem autorização, de forma ilegal, muitas vezes induzindo o consumidor a erro, porque essas peças produzidas não exatamente seguindo os requisitos de segurança, os requisitos de produção recomendados pela Ford, então,

essas peças estavam sendo produzidas de forma não somente ilegal, mas também de forma não adequada aos processos de produção recomendados pela Ford, e essas peças em alguns casos estavam sendo comercializadas com a logomarca da Ford, portanto, cometendo uma ilegalidade e induzindo o consumidor ao erro.”

(...)

“Com licença. Só prestar um esclarecimento em relação à pergunta do Deputado. A restrição, enfim, para produção das peças que o senhor mencionou, enfim, capô, retrovisor, calota, quando elas são protegidas por um desenho industrial a restrição da produção se dá por força da lei. Não necessariamente a liminar precisaria existir para que houvesse a restrição. É a própria legislação federal e a Constituição Federal que impõem essa restrição ao mercado.

A Ford, o que fez, em algumas ações pontuais, como dito pelo João Alecrim, foi contra algumas empresas que ao invés de procurar, enfim, a homologação junto à montadora ou procurar investir em novos desenhos ou em alguma modificação, em alguma criatividade, contratar os engenheiros contratados, por exemplo, pela Ford, copiaram, fizeram uma cópia vil, então, a liminar era focada contra essa cópia vil das peças protegidas pela Ford. A restrição vem da legislação federal e da Constituição Federal.”

Ainda, esclareceu o depoente que as ações judiciais ingressadas pela Ford visam proteger a produção de peças de reposição por fabricantes independentes:

“É preciso ficar esclarecido, Presidente, que a Ford ingressa contra essas empresas por elas estarem infringindo a lei de propriedade industrial. A Ford não ingressa contra elas por elas estarem vendendo as peças. Ingressa por elas estarem produzindo peças...”

(...)

“Enquanto a cópia for vil e não houver investimento numa diferenciação do design, seja ela mínima para que não tire o aspecto próximo ao original do veículo, se ele fizer esse investimento, ele vai poder vender no mercado de reposição, independentemente de autorização da Ford. A cópia vil...”

(...)

“É importante esclarecer, Sr. Presidente e Srs. Deputados, que, no início dos anos 2000, a maior parte das ações ingressadas pela Ford tinha uma conotação dupla: a da proteção do desenho e a proteção da marca,

porque além de copiarem os desenhos registrados pela Ford, os fabricantes independentes, que foram objeto dessas ações da Ford, também utilizavam de forma inadequada e sem autorização as marcas da montadora. Além de ser um problema marcário, induzia o consumidor a erro, pensando que ele estava adquirindo um produto original, quando aquele produto não tinha passado pelos processos...”

Neste ponto, o depoente fora indagado pelo Deputado Fernando Capez acerca da produção de autopeças sem a marca da Ford:

“O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Mas tem a marca da Ford? É uma pergunta, agora, curiosidade. Existe uma marca da Ford no para-choque, no retrovisor, no capô, tem a marca Ford?”

O SR. RICARDO INGLEZ DE SOUZA – No início dos anos 2000, muitas das marcas vendidas pelos fabricantes independentes que foram objeto das ações, eles tinham na calota, por exemplo, a marca da Ford e, nas outras peças, eles colocavam a marca da Ford nas caixas e nas embalagens das suas peças, dando a entender que seriam peças fabricadas pela Ford ou homologadas e autorizadas pela Ford.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Está errado.

E agora que são vendidas as peças, agora, de reposição, sem que esteja a marca Ford, há algum problema nisso?

O SR. JOÃO ALECRIM PEREIRA – Se são peças que copiam o desenho original há o problema e a Ford não admite esta cópia ilegal.

O SR. PRESIDENTE – FERNANDO CAPEZ – PSDB – Então, uma empresa que fornece à Ford, se for vender uma peça similar no mercado do consumidor, ela não pode fazer essa venda, ao contrário do que foi dito anteriormente?

O SR. JOÃO ALECRIM PEREIRA – Não. Eu entendi a sua pergunta não especificamente em relação às peças protegidas. Eu entendi que estávamos falando de peças de um modo geral.

As peças protegidas por desenho industrial e sob o contrato entre a montadora e o fornecedor, dependendo do contrato, se o contrato proíbe a venda para o mercado geral, paralelo, ele não poderá exercer esse direito porque não está previsto no contrato.”

Com relação às peças protegidas, o depoente informou que entende ser o seu direito legítimo:

Não. A Ford entende que o direito é legítimo, o direito de registrar a propriedade industrial. Nós não consideramos que haja um monopólio na oferta de peças e na produção de peças. Somente para citar um exemplo, a Ford, através das suas concessionárias, comercializa apenas 10% das peças consumidas por veículos e consumidores da Ford que existem no mercado. Ou seja, 90% das peças utilizadas em reparação de veículos, em manutenção de veículo, são comercializadas pelas oficinas independentes, pelas lojas de autopeças independentes. Então, não há o que se falar em monopólio, quando você tem apenas 10% da comercialização de todo um parque de autopeças do país e ainda mais considerando aí as informações que nós já trouxemos, de que dentro dessas peças apenas um número absolutamente mínimo é registrado, é registrado seguindo a legislação brasileira de propriedade intelectual e industrial e respeitando a Constituição brasileira.

Com relação à diferença de preços, pontuou o que segue:

“Sr. Deputado, como eu mencionei anteriormente aqui, a diferença de peças comercializadas, peças originais ou peças comercializadas através das redes de concessionárias em relação aos preços praticados no mercado paralelo ou nas lojas independentes, essa diferença tem uma série de justificativas, que eu gostaria de, se me permitir, repeti-las.

As concessionárias e as montadoras têm altos investimentos em treinamento de pessoal, investimento em infraestrutura. Há uma garantia de fábrica por períodos que nem sempre os independentes ou as lojas independentes oferecem, há a garantia do serviço oferecido, há um valor adicionado oferecido ao cliente, há o valor da marca que foi construída ao longo dos anos e com investimentos financeiros aplicados, há necessidade de manutenção do estoque por longos períodos, até por 10 anos ou até mais do que isso, sobre esse estoque há custos de juros incorridos, elevados, há custos trabalhistas e impostos estocados. Então, tudo isso, do nosso ponto de vista, de alguma forma justifica a diferença de preços entre produtos comercializados nesta rede de concessionárias autorizadas, com alta qualidade, daqueles preços praticados pelo mercado paralelo.”

(...)

“Sr. Presidente, eu gostaria, mais uma vez, de informar que nós discordamos da acusação de monopólio, pelas razões aqui já

apresentadas. Informar e manifestar mais uma vez aqui as razões que diferenciam o preço da peça vendida nas concessionárias, daquelas vendidas no mercado paralelo. Em muitos casos é preciso avaliar se a peça é a mesma, se foi produzida pelo mesmo fabricante, se foi produzida seguindo os mesmos critérios de produção e de qualidade. Então, essas diferenças de preços podem ter várias explicações.

Em relação à prática em outros países, varia de país para país, cada país tem a sua legislação, mas eu diria que em muitos países a Ford, sim, tem práticas semelhantes às do Brasil, obviamente, dentro daquelas que são definidas pela legislação de cada país. Eu não conheço os casos específicos de outros países. Conheço apenas o caso específico do Brasil.”

Por fim, fora juntado aos autos da CPI um acórdão em que o Ministério Público investigou com o inquérito civil público, ingressou com uma ação, apontando venda pelas concessionárias de peças de reposição com preços de 88% a mais até 619% a mais.

4.12. Oitiva do Sr. Ricardo Inglez de Souza - representante da Ford – realizada na Sexta Reunião, em 18.06.2013

O Sr. Ricardo Inglez de Souza apresentou alguns esclarecimentos com relação ao impacto que o fato de a montadora produzir com exclusividade algumas peças, sem a competição das produtoras independentes, podem causar no faturamento da indústria:

“Em relação a esse dado, Sr. Presidente, eu poderia adiantar algum dado para a Comissão, porque ela já foi debatida e discutida no âmbito do processo administrativo que tramita perante o Cade. Então, talvez eu não dê aqui as informações precisas e exatas, mas elas se encontram de uma certa forma lá, elas podem ser obtidas pela CPI de alguma forma também, diretamente no processo. E tendo em vista que essa informação foi apresentada pela Ford com um caráter de confidencialidade, que não estamos diante de uma audiência pública, eu vou transmitir para o senhor uma informação que não é, talvez, a precisa, mas que dá uma ordem de grandeza para esta Comissão poder, enfim, continuar com os trabalhos aqui, independente da obtenção dessa informação.

Esquecendo o faturamento com veículos, o faturamento exclusivamente com peças oferecidas pela Ford, as peças produzidas – e isso é uma ordem de grandeza apenas para que a Comissão tenha uma ideia, é menor, mas ele é inferior, diria bastante inferior, a 5% do faturamento, só com peças. É um faturamento muito pequeno o faturamento representado

pelas peças objeto de proteção num universo de faturamento da montadora com peças em geral, que não é também a maioria do seu faturamento.”

Informou, ainda, que independentemente do percentual que as peças de reposição possam representar, o faturamento da empresa é significativamente afetado:

“Tem impacto, sim, Sr. Presidente, independente do percentual que represente. Qualquer percentual representará, terá impacto, sim, no faturamento da empresa. Lembrando aqui que a gente está se referindo a um universo muito pequeno de peças. Mais uma vez lembrando aqui que não há proibição, não há proibição para que um fabricante independente produza peças que sejam consideradas similares. O que é preciso deixar absolutamente claro é que ele não pode fazer uma cópia ilegal, uma cópia exata de um produto que está registrado, de acordo com a lei brasileira. Não há nenhum impedimento que um fabricante desse independente invista recursos em inovação, como qualquer empresa, e faça uma peça, um componente que possa ser utilizado no veículo, obviamente, desde que esse componente não seja uma cópia idêntica da peça registrada.”

Indagado acerca da razão de as montadoras não terem entrado com ações judiciais logo quando promulgada a lei (1996), o depoente informou o que segue:

“Em princípio, pelas discussões havidas, inclusive no âmbito do processo. Obviamente, que a questão empresarial talvez o próprio João possa depois complementar, mas das discussões havidas no bojo dos processos judiciais, o que a Ford sempre informou ao Judiciário é que, primeiro, a lei é de 1996 e as ações começaram na primeira metade dos anos 2000, então, não houve assim um intervalo tão significativo, é um intervalo normal do desenvolvimento dos novos veículos, do desenvolvimento das novas peças.

Além disso, como relatado anteriormente a esta Comissão, o desenho dos automóveis passou a ter uma importância a partir do final da década de 90 e início dos anos 2000, exatamente no mesmo momento em que a Ford decidiu como estratégia empresarial passar a proteger o desenho das suas peças. Essa é a razão explicada perante o Judiciário.”

4.13. Oitiva Dr. José Eduardo Moreira - representante da Fiat – realizada na Sétima Reunião, em 25.06.2013

Na Sétima reunião da CPI, compareceu o Dr. José Eduardo Moreira, representante legal da FIAT do Brasil, junto com o Dr. Pedro Henrique Rubião do Val Maciel e o Dr. Gabriel Dias e apresentou os seguintes esclarecimentos:

“Em primeiro lugar eu gostaria de agradecer à oportunidade de nós estarmos aqui e esclarecer um ponto que me parece e merece ser mencionado. As duas comunicações que nós recebemos com relação à questão de comparecermos a esta Comissão, a primeira delas foi recebida exatamente no dia onde nós tínhamos sido convocados para comparecer. E posteriormente nós recebemos uma comunicação para essa data e fizemos um contato explicando o que tinha acontecido com relação à convocação anterior, ou seja, não existe da nossa parte, não existe da Companhia, da FIAT Automóveis nenhum tipo de questionamento ou dificuldade em relação à participação dela nesse processo. Só para deixar claro que nós estamos aqui também para colaborar em relação ao desenvolvimento desses trabalhos. Perfeito? Nós agradecemos a essa oportunidade de nos manifestarmos e contribuir para os trabalhos dessa Comissão e agradecemos, particularmente, a Sua Excelência, o Deputado Capez, e aos demais Deputados que estão presentes aqui. Suas Excelências; nossas homenagens. E gostaríamos de antes de passarmos para essa manifestação particular específica de acordo com o que foi colocado para que respondamos, gostaríamos de trazer ao conhecimento de você Vossas Excelências breves observações e alguns fatos que são relevantes. Em primeiro lugar nós gostaríamos de afirmar que a FIAT Automóveis não se envolve ou participa de quaisquer discussões ou práticas que possam dar a entender, sugerir ou desencadear qualquer ajuste entre concorrentes para controle de mercado. Nós somos, em verdade, concorrentes das demais montadoras e atuamos com muito vigor no mercado, inclusive, para garantir a nossa posição de líder neste mesmo mercado pelos últimos 11 anos; que é bom que se ressalte. E em segundo lugar, nós temos o entendimento que para falar de produção e distribuição de peças e das disposições da Constituição da Lei de Propriedade Industrial, não se deve tratar esses temas de maneira isolada, como segmentos isolados um do outro, apartados os desdobramentos decorrentes da produção e vendo a colocação desse veículo no mercado, é preciso ter em conta todo o trabalho e investimento que foram feitos no processo sob os quais discorreremos mais abaixo. Mas também deve se considerar enorme responsabilidade que repousa sobre os ombros da

montadora, notadamente naquilo que se refere à qualidade e segurança de disponibilidade do produto e peças para a sua manutenção; indo ao ponto, vamos falar inicialmente a respeito do grupo FIAT. O grupo Fiat/Chrysler hoje é composto por 19 empresas no Brasil; com plantas em Minas Gerais, São Paulo, Paraná e Pernambuco, e escritórios aqui em São Paulo. Os empregados diretos da Fiat são 20 mil e o grupo tem no país cerca de 50 mil pessoas que trabalham para atender aos nossos clientes e aos nossos consumidores. Nós temos ainda cerca de 35 mil empregados que trabalham em cerca de 600 concessionárias em todo o país atendendo os consumidores em todo o território nacional. Considerando os empregos diretos e indiretos envolvidos na produção e atendimento dos produtos da marca Fiat no Brasil e América Latina nós temos 155 mil pessoas envolvidas. Em 2011 ressaltamos que depois de investir seis bilhões de reais no período de 2008 a 2010, a Fiat iniciou outro ciclo de investimentos, da ordem de 10 bilhões, no período de 2011 a 2014 para ampliar a capacidade da fábrica de 950 mil unidades em Betim e mais 250 mil unidades em Goiana, no Estado de Pernambuco. Tecnicamente, através do pólo de desenvolvimento, a FIAT Automóveis utiliza as mais modernas tecnologias na execução de todas as etapas de projetos e desenvolvimento de um automóvel, o que mais recentemente pode ser demonstrado no caso do desenvolvimento do modelo Grand Siena, um reconhecido sucesso de design e de vendas em todo o país. Nós tivemos cerca de oito meses de trabalho na concepção de design do veículo, e associados ao trabalho de engenharia, motor, câmbio, suspensão e outros equipamentos e também o trabalho no centro de estilo quanto no desenvolvimento no interior do veículo, cores e texturas para bancos e painéis. Para os senhores terem uma ideia, para que Vossa Excelência tenha uma ideia, esse desenvolvimento do estilo do carro ele acontece em paralelo com o trabalho de engenharia. Nesse caso, especificamente, foram empregados 26 meses em arquitetura de sistemas materiais, peças, equipamentos e layout de engenharia, seguido de modelos matemáticos e testes virtuais. Construiu-se um carro de teste para confirmar os testes virtuais, neles são realizados testes de resistência, torque, potência, consumo, segurança, aerodinâmica, suspensão, freios, iluminação, parte elétrica, temperatura e dentre outros testes que são feitos. E esse protótipo é então avaliado para determinar se os objetivos iniciais foram alcançados. Se não foram, o projeto retorna ao início para ajuste, repetindo todo o processo e todos os custos envolvidos. Para o caso específico do Grand Siena, foram envolvidos cerca de 500

profissionais de engenharia e 750 mil horas de trabalho empregadas levando ao desenvolvimento de 47 novos componentes com centenas de novos cálculos matemáticos. Cinco mil novos desenhos de peças foram feitos de aproximadamente 400 veículos de testes que foram utilizados para verificação do processo construtivo e em colocação em pré-produção. 71 mil testes virtuais e físicos foram feitos e os veículos rodaram, vejam os senhores, cerca de dois milhões de quilômetros em testes de confiabilidade. Isso é o suficiente para dar 200 voltas ao redor da Terra. Isso num único e exclusivo modelo, no processo de desenvolvimento desse veículo. Apenas para o desenvolvimento do Grand Siena foram investidos cerca de 700 milhões de reais, incluindo concepção de design, engenharia, preparação de produção, campanha de comunicação e adaptação, treinamento e preparação técnica para rede de 600 concessionárias para vender o novo produto. O que tem que ficar claro aqui é que quando se coloca um novo produto no mercado, você não está simplesmente colocando um carro à venda, você está colocando a sua identidade, você está colocando a sua marca para apreciação do consumidor, para apreciação do público. Então você tem que garantir a ele que você está colocando um produto que além de satisfazer o aspecto de design, ele também satisfaz o aspecto relacionado à segurança. O que nós fazemos é colocar no mercado, para o consumidor e cliente da marca Fiat, um produto que represente o que há de mais atualizado em termos de tecnologia, segurança e estilo, e que apresente um diferencial em relação aos demais produtos do mercado. Design, como os senhores sabem, é um tempo diferencial que se tem entre os diversos produtos colocados no mercado e representam um fator relevante na tomada de decisão na compra dos automóveis. Deve-se observar também que esse processo de concepção e design ele não é um fim em si mesmo, não basta o carro ser bonito, ele tem que ser confiável, ele tem que ser resistente, tem que garantir integridade e segurança dos seus usuários. Esses pontos e essa ação continua dos processos de produção da Fiat levam a um aumento de confiança que o consumidor deposita nos nossos produtos. Em decorrência também dos investimentos que são feitos em relação aos serviços de pós-venda com a capilaridade existente para o atendimento através das nossas redes de concessionárias que é devidamente treinada, continuamente capacitada e, além disso, é decorrente da confiança e certeza quanto a existência e disponibilidade dessas peças de reposição originais adequadas para serem aplicadas no veículo e de forma tempestiva, ou seja, na medida da necessidade de utilização e aplicação

dessas peças nos veículos. Para garantir que esse atendimento seja feito, a Fiat conta, hoje, com o centro de distribuição e redistribuição de peças que nós temos em 16 alocações espalhadas no país. Nós temos o centro principal que é em Betim; e temos 15 outros espalhados no país que replicam a distribuição dessas peças. Com esses centros de atendimento de distribuição e redistribuição de peças, nós atendemos as nossas 600 concessionárias, mais de 600 concessionárias, nós já estamos com 605 aproximadamente e temos ainda um portal de relacionamento com os reparadores independentes, as oficinas independentes, e nós temos 80 mil reparadores independentes cadastrados em nosso sistema em todo o território nacional. Nós temos em estoque nesses nossos centros 12 milhões de peças que são relacionadas a 54 mil desenhos disponíveis para entrega imediata. Atualmente, isso nos custa um valor, em média, de 140 milhões de reais só do custo de estoque, sem se contar o custo financeiro, o custo de perda de oportunidade em relação a esse valor, em relação ao curso de movimentação, estocagem e segurança contra danos, fogo, vigilância, seguro, etc. Essa estrutura, com os seus consequentes custos, nos permite atender a quase totalidade dos pedidos de peças em até um dia após seus registros no sistema. Com isso, garantimos que não haja a falta de peças e componentes para produtos Fiat no território nacional. Nós somos uma empresa que cresce e se desenvolve atendendo ao sistema legal brasileiro, nós temos 35 anos de existência e participação no mercado automobilístico brasileiro. Nós não fazemos concessão nenhuma quanto a observação das determinações legais no que se refere aos nossos direitos e também às nossas obrigações. Nós confiamos no sistema legal brasileiro, na legislação brasileira que protege os investimentos realizados em prol do consumidor e também do país, evitando a apropriação indevida porque não mostra o mesmo comprometimento e observância às leis existentes. Obrigado pela atenção e nos colocamos à disposição de Vossas Excelências para qualquer esclarecimento que se faça necessário. Muito obrigado.”

Com relação ao faturamento, em relação às peças de reposição de veículo, o depoente respondeu que essas peças correspondem a aproximadamente 14% do faturamento com peças de reposição, que tem proteção.

Na sequência, o depoente foi indagado acerca da aplicação da Lei Ferrari, informando o quanto segue:

“Na realidade, se o senhor me permite, Excelência, essa é uma discussão conceitual, mas essa questão dessa reserva dessa exclusividade ela tem uma razão econômica. O setor automobilístico é um setor que demanda investimentos de altíssima relevância. Então quando as empresas se propõem a se tornarem concessionárias elas têm que ter, em função desse investimento, uma garantia de que elas vão ter capacidade de fazer a recuperação desses investimentos durante um determinado período. Então o que a lei faz e garante isso, e isso é uma lógica econômica e que vem desde muitos anos, inclusive até de origem francesa, que foi a base utilizada para o desenvolvimento Ferrari, ela vem trazendo essa conotação de exclusividade em função desse aspecto que tem. Agora do ponto de vista de que há um diferencial em relação aos preços da concessionária em relação ao reparador independente, eu concordo com o senhor. Mas essa diferença existe não por si mesma. Existe um diferencial do ponto de vista de qualidade do que é empregado na produção dessas peças; das garantias que são colocadas, que são prestadas pela companhia, dos aspectos relacionados, como eu disse aqui, à estocagem. Esses custos de estocagem, a capilaridade, o treinamento que é dado para que esses consumidores possam ter o seu veículo funcionando em condições equivalentes àquelas em que a fábrica coloca um produto no mercado, visando sua tranquilidade de garantia das famílias, das pessoas, das crianças que estejam nesse meio de transporte. Então existe uma razão em função dessa situação.”

Indagado acerca do posicionamento da General Motors com relação ao mercado de autopeças, afirmou o depoente:

“Se o senhor me permitir, Excelência, eu respeito, evidentemente, o ponto de vista que o senhor está colocando. Mas nós da Fiat, nós competimos no mercado, nós não discutimos qual é a estratégia e nós não sabemos qual que foi o posicionamento estratégico que a General Motors adotou para poder trabalhar nesse modelo de negócios. Nós temos o nosso modelo de negócio. E em cima desse nosso modelo de negócios, nós, como eu disse, observando o que a legislação determina. Nós observamos as questões da legislação da Lei Ferrari, observamos as questões dos nossos contratos com as nossas concessionárias para poder fazer a distribuição e atendimento dos nossos consumidores. É basicamente essa...”

Com relação a diferença de preço nos mercados original e independente, o depoente informou que:

“Nós temos conhecimento, mas não temos análises. Nós sabemos, inclusive por alegações que são feitas de que existiria essa discrepância. Mas nós entendemos, até mesmo como nós nos manifestamos com o processo que está em andamento em Brasília, no CADE; que essa análise é uma análise em que ela não tem um princípio comparativo que justifique uma avaliação em relação ao valor que cada peça apresenta, seja ela a peça pirata, como o senhor mesmo colocou, o senhor trouxe a discussão aqui, seja a peça do mercado paralelo desse mercado que o senhor disse também e que existe e que distribuiria essas peças não sendo parte da robauto. Além do mercado de distribuição. O que a gente tem que ter em mente a esta questão desse mercado é que a discussão que nós temos no CADE hoje em dia, diz respeito a um aspecto legislativo que protege os nossos interesses no momento em que a gente coloca um produto com qualidade no mercado. A discrepância de preço que o senhor está colocando em relação a cada um desses mercados, nós não temos como avaliar, como eu disse, porque nós sabemos o que nós produzimos, nós sabemos a nossa responsabilidade em relação aquilo que nós colocamos no mercado. Nós sabemos o que nos custa fazer essa distribuição, então não existe uma base comparativa. Eu não posso dizer porque eu não sei como esses produtos são feitos, com que material que ele é feito, com que distribuição, qual é a relação que existe entre os seus empregados com relação a essa empresa, como é que fica a situação do ponto de vista fiscal e tributário. Eu não tenho nenhuma referência com relação a isso.”

Ainda, com relação ao exercício do poder de compra pelo consumidor, o depoente informou que o consumidor está protegido pelo Código de Defesa do Consumidor, nos seguintes termos:

“O SR. JOSÉ EDUARDO MOREIRA – Não, eu não concordo, não. Sabe por que, Excelência? Porque é o seguinte, o consumidor que optar, o Código de Defesa do Consumidor permite que ele opte por colocar no veículo dele o produto que ele quiser. No nosso ponto de vista, o consumidor está protegido; do nosso ponto de vista como Fiat Automóveis, no momento em que ele compra uma peça da Fiat Automóveis; porque essa peça tem a qualidade necessária para manter a integridade do veículo. Perfeito? Quando o consumidor assume o risco, e

isso é permitido pelo Código de Defesa do Consumidor, de utilizar a peça que ele quiser.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – A Fiat não permite. A Fiat ingressa com ações de busca e apreensão para que ele não consiga exercer essa opção. Esse é o objeto da CPI.”

(...)

O SR. JOSÉ EDUARDO MOREIRA – É.. O consumidor pode comprar a peça que ele quiser. Agora o que nós não concordamos é com o fato de que essas peças sejam peças reproduzidas integralmente com base em desenhos que nós registramos. Por que isso? Porque existe uma legislação que nos permite fazer essa proteção. Esse que é o ponto. Então com base nesse aspecto é que nós fazemos a proteção e que nós nos protegemos contra essa situação de oportunismo em relação a utilização dos nossos desenhos.”

(...)

O SR. JOSÉ EDUARDO MOREIRA – Olha, Excelência, o que eu posso dizer para o senhor é o seguinte, nós temos uma preocupação muito forte com relação ao consumidor. Mas como eu disse, ele tem opção de escolha de ir ao mercado e comprar as peças que ele entender de colocar no carro dele. Nós colocamos disponíveis todas as nossas peças originais. As peças que são as peças protegidas, que são essas peças que nós discutimos aqui com relação à propriedade industrial e estamos discutindo também lá em Brasília, essas são peças que não é permitida a reprodução dessas peças, por uma questão, como eu disse, estrutural. A preocupação com o consumidor em relação à utilização dessas peças que o senhor está colocando aí em paralelo ou pirata, ela existe na medida em que a gente entende que isso pode causar um prejuízo maior para o consumidor quando ele utiliza uma peça que pode colocar em risco a segurança dele. Mas nós não podemos falar pela opção do concessionário. E nós também não podemos intervir com relação à distribuição dessas peças desde que elas não sejam registradas. Eu queria colocar aí. As peças que não são registradas, as empresas podem colocar. As peças que são registradas, se elas tiverem um diferencial, se as empresas tiverem condições de fazer investimento, de inovar, de melhorar o grau de sustentabilidade, essas peças, desde que elas sejam diferentes e que nós registramos, elas podem ser colocadas no mercado, mas elas têm que ser diferentes.”

(...)

O SR. JOSÉ EDUARDO MOREIRA – Realmente eu não tenho uma opinião formada sobre isso. Mas o que eu gostaria de dizer é que com relação a essa situação do consumidor ter a opção, ele já tem essa opção garantida pelo código de defesa do consumidor; com relação a questão das inspeções, das vistorias que são feitas e da atuação da autoridade pública, eu reconheço que realmente é um dever e uma obrigação, mas o nosso papel, e é o que nós fazemos, e é o que nós procuramos fazer de melhor, é colocar aquilo que o consumidor deseja dentro de uma condição de segurança, de qualidade, de condição de reparação e de ter a disponibilidade da peça, de ter capilaridade e todo estoque que nós fazemos para poder garantir isso. Quer dizer, quando nós colocamos esses produtos no mercado, nós estamos garantindo ao consumidor a opção dele escolher entre um produto que é o produto que você tem a garantia

da empresa e a hipótese que ele pode escolher para utilizar no veículo dele. É um risco que ele assume.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Então ele pode escolher outras hipóteses. Ele não é obrigado a comprar só na concessionária. Ele tem outras opções. Ele pode escolher outras hipóteses.

O SR. JOSÉ EDUARDO MOREIRA – Até onde nós sabemos, sim, porque existe um mercado que coloca peças que são similares no mercado.

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – E a Fiat não se opõe a essas peças similares?

O SR. JOSÉ EDUARDO MOREIRA – Se essas peças não forem peças que estejam protegidas pelo desenho industrial como nós temos debatido desde sempre, nós não temos o que fazer em relação a esse tema. Mas como eu digo, a discussão aqui está colocada em relação a eventual proteção das peças e a criação de um cartel no mercado em função disso.”

Com relação às peças protegidas, o depoente indicou que possuem aproximadamente 10 peças protegidas:

“Deputado, hoje nós temos aproximadamente 10 peças protegidas por modelos que nós produzimos. 10 em cada modelo. E basicamente são 10 peças do mesmo tipo. Por exemplo, para-choques, para-lama, lanterna, tampa traseira, capô, faróis. Então essas 10 peças em algo em torno de 17 modelos que nós temos hoje. Fora o fato de que nós também fornecemos essas mesmas peças para os veículos e que estão fora de produção, hoje o que temos são 10 veículos fora de produção que estão dentro daquele período de 10 anos que nós fornecemos peças.”

O depoente fora questionado acerca da razão que fez com que a Fiat demorasse 10 anos para começar a ingressar com ações de busca e apreensão. Em resposta, o depoente informou que a Fiat teria ingressado com apenas uma ação, em 2005:

“Na verdade, Excelência, nós tivemos uma ação que foi promovida contra uma empresa que estava produzindo, salvo engano, calotas. Foi única e exclusivamente uma ação.”

Com relação à falta de peças e dificuldade de encontrar algumas peças no mercado, o Deputado Fernando Capez solicitou ao depoente que fizesse um comentário sobre a função social da propriedade e em que ponto poderia estar havendo que não há um choque ou o princípio da

função social da propriedade e o exercício do direito de propriedade intelectual dificultando o acesso do consumidor às peças de reposição, o que foi feito nos seguintes termos:

“Com relação a esse tema, a posição que nós temos é a seguinte, existe uma política de estado, e essa política de estado é inserida na Constituição Federal no que se refere à questão da propriedade intelectual. A lei de propriedade industrial ela trata também da questão da propriedade industrial de maneira a atender aquela necessidade da política de estado. O que eu entendo é que a função social da propriedade industrial ela tem que existir, mas tem que ser analisado qual é o bem maior que está por trás dessa discussão. No momento em que a lei de propriedade industrial nos garante o direito de exclusividade durante um determinado período, o que ele procura garantir é que em última análise as empresas tenham possibilidade de produzir, ter o seu investimento recuperado, ter um retorno e possam reinvestir em um processo contínuo de inovação, de construção de tecnologia, de desenvolvimento do país como um todo. No momento em que isso é observado, no nosso entendimento, se espalham os benefícios dessa política para o país como um todo, agora do ponto de vista da questão relacionada à propriedade intelectual como um bem em si mesmo e como essa propriedade intelectual afetaria ou deixaria de afetar o mercado, a própria lei de propriedade industrial traz um elemento que ele é significativo porque a caracterização de utilização indevida de abuso de direito, no caso da propriedade industrial, ela se daria se as empresas, e isso está expressamente colocado lá, se as empresas tivessem o registro e o registro por si mesmo e não utilizasse esse registro, não produzissem e simplesmente fizessem um bloqueio da utilização dessa tecnologia.”

Nesta oportunidade, fora apresentada uma reportagem⁴ da TV Rede Bandeirante de Televisão. Após a apresentação do vídeo, o Deputado Fernando Capez indagou se não seria uma estratégia das montadoras de desabastecer o mercado para compelir o consumidor a adquirir produtos novos permanentemente. Neste sentido, informou que:

“Eu não posso fazer nenhuma afirmativa em relação a isso. O que eu posso garantir, como eu disse, é que nós seguimos a legislação nacional de forma absolutamente respeitosa. Não existe nenhum tipo de estratégia nesse sentido. Com relação à questão das peças que estão colocadas ali, eu também não sei de quando que é essa reportagem, 2011? Mas o que se

⁴ Os vídeos referidos neste texto serão transcritos abaixo.

vê ali é uma quantidade de veículos muito grande e eu não consegui identificar nenhum produto nosso na apresentação. O que eu posso dizer em relação a isso aí é que da nossa parte nós fizemos um investimento brutal para que isso não acontecesse. Nós estamos, como eu disse, investindo em estocagem de peça, atendimento, logística e fazendo um atendimento praticamente imediato de todas as demandas que são feitas.”

Com relação ao preço de mercado das autopeças, o depoente informou que:

“Dentro desse conceito, o que eu posso dizer para o senhor é o seguinte, quando nós colocamos um produto no mercado para atender a necessidade de um consumidor, todos os requisitos técnicos de segurança, de aplicação, eles são observados. Também disse que nós não temos elementos para avaliar a qualidade do que está sendo colocado no mercado por outros fabricantes. Nós também não temos nenhum elemento que nos diga qual é a composição de custos para produzir esse produto que é utilizado e que é empregada. Então eu não tenho referência para poder fazer esse comparativo. Nós não temos esse tipo de informação. O que nós sabemos é que o produto que nós colocamos no mercado nos garantimos e assumimos responsabilidade pela qualidade que é aplicada nele.”

4.14. Oitava Dr. Ricardo Medeiros de Castro - representante do CADE – realizada na Oitava Reunião, em 13.08.2013

Na oitava reunião, fora convocado o Sr. Dr. Ricardo Medeiros de Castro, Coordenador Geral de Análise Antitruste da Superintendência Geral CADE, Conselho Administrativo de Defesa Econômica, para prestar informações acerca da averiguação preliminar nº 08012.002673/2007-51, representada pela Associação Nacional dos Fabricantes de Auto Peças - ANFAPE, em face das principais montadoras do país, Volkswagen, Fiat automóveis e Ford Motors Company do Brasil.

Inicialmente, o Sr. Ricardo apresentou informações do Direito Antitruste, bem como um quadro geral da composição do CADE, funcionamento e questões institucionais. Na sequência, indicou os fundamentos da representação e do Voto do Conselheiro Ragazzo, bem como o trâmite do processo até o momento, nos seguintes termos:

“Bom, o Processo começa, de fato, em quatro de abril de 2007, com uma representação da Associação Nacional dos Fabricantes de Autopeças em face das três montadoras mencionadas pelo Deputado Fernando Capez,

que são Volkswagen, Fiat e a Ford. E segundo essa denúncia, essas empresas estariam usando a propriedade intelectual delas de desenho industrial de forma abusiva, elas estariam utilizando esses desenhos industriais para conseguir monopolizar o aftermarket. Na verdade, de acordo com a representação, os desenhos industriais deveriam ser utilizados apenas no foremarket.

O que é o foremarket? É o mercado primário que corresponde à comercialização de carros novos, de veículos novos, e de acordo com a representação, o desenho industrial serve para fazer essa diferenciação dos carros novos e impedir que uma montadora copie o carro da outra montadora, mas não para impedir a concorrência no aftermarket que é o mercado de peças de reposição no qual além das montadoras, atuam também os fabricantes independentes de autopeças.

De acordo com a representação, são justamente esses FIAPs, que são justamente os Fabricantes Independentes de Auto Peças que deixam e que transformam a concorrência nesse aftermarket, porque o consumidor após comprar um carro passa a ter o efeito lock in, quando ele compra o carro, de fato o consumidor tem diversas opções a favor dele e ele pode escolher uma das opções de automóveis, de carros e não gerar esse desenho industrial que foi dado à montadora por ter sido inovadora nesse aspecto de design, o monopólio em relação às autopeças, e aqui eu vou citar textualmente o parecer da representante, a denúncia.

Parece ser evidente que quando uma montadora registra um desenho industrial, ela o faz para proteger-se de seus concorrentes, que são as outras montadoras, ou seja, o registro por uma montadora pelo design de um veículo que é o sucesso de vendas só pode ser formulado e aceito para que as demais montadoras se abstenham de produzir veículos idênticos com o mesmo design.

O registro de um Paralamas somente tem razão de existência para que outra montadora não venha a copiá-lo em seus produtos e isso é, em seus veículos. Essa é, em última análise, a função social, obediente ao interesse social previsto constitucionalmente da concessão de registros de design para as montadoras, com o que pode-se afirmar que o aftermarket, seja na pessoa dos fabricantes, seja na pessoa dos varejistas, não concorre com as montadoras na função primeira e principal dessas que é de industrializar e vender um veículo.

Então, também foi juntado aos autos uma ação civil pública movida pelo Ministério Público de São Paulo, e nessa ação civil pública foi entendido que o Ministério Público, não era uma parte legítima propor essa ação

tendo em vista que de fato havia, de acordo com o entendimento do Tribunal, possibilidade de concorrência no aftermarket dado que existem essas peças independentes. Obviamente que há concorrência de fato no aftermarket desde que não exista, a princípio, esse registro e que as empresas buscam a proteção desse registro contra as empresas do aftermarket, as montadoras.

Foi aberta uma averiguação preliminar pela Secretaria de Direito Econômico, nessa averiguação preliminar as representadas alegaram que o Sistema Brasileiro de Concorrência era incompetente para tratar dessa matéria porque isso seria afeto apenas ao INPI e não ao Sistema Brasileiro de Defesa da Concorrência. Esse seria um tema que não poderia ser tratado pelo CADE.

E isso, um segundo grande argumento que era ilegitimidade passiva da ANFAP também elas destacam que não fizeram nada de errado, porque a Lei de Propriedade Intelectual a 9279 não determina contra quem vai ser imposto esse registro, esse desenho industrial, na realidade a Lei não determina que vai ser apenas no mercado relevante afetado pelas partes. Seria, de acordo com a argumentação das requerentes, objeto desse tipo de intervenção qualquer mercado e não havendo uma restrição legal, tudo o mais seria permitido, não seria um ato ilícito.

Enfim, elas reforçam este argumento e dizem que a suposta conduta investigada não seria, nem em tese, anticompetitiva.

O Conselheiro Ragazzo e aqui já chegando a questão do Deputado, divergiu tanto da representante como, porque ela divergiu, essas são as argumentações da representante que foram aceitas pela Secretaria de Direito Econômico e pela Procuradoria do CADE.

O Ministério Público concordou com a representante, entendeu que de fato haveria um abuso nessa aplicação dos desenhos industriais contra as montadoras e o Conselheiro concordou com esse ponto de vista, que de fato a aplicação desses desenhos industriais no aftermarket seria uma prática abusiva e argumentou justamente que a princípio isso seria, existem direitos e esses direitos ainda que registrados, ainda que constante em títulos como o de desenho industrial e títulos patentários existe uma série, uma gama de práticas anticompetitivas que podem derivar de registros específicos, por exemplo, uma emboscada patentária quando uma empresa mente que tem uma patente para o Governo, o Governo vai lá e estabelece um Standart para uma determinada indústria e em um momento posterior essa indústria, a empresa diz, olha, eu menti lá atrás, na realidade eu tinha uma patente e em razão disso todas as

empresas do mercado estão devendo para mim, e esta é só uma das possibilidades de ter prática anticompetitiva decorrente de registros lícitos.

Ele mencionou dois casos europeus, um caso que foi o IMS e o segundo que foi o Caso Maguil primeiramente entendido pela Comissão Europeia e posteriormente pela Corte Europeia.

Nesse caso, embora as partes, o que era o caso Maguil? As partes elas teriam direito autoral sobre a programação de determinados canais de televisão a cabo e outra parte no mercado queria criar um novo produto. Como se tem um folheto da NET aqui no Brasil, a empresa queria colocar vários canais no mesmo dia e mostrar qual seria a programação do dia para vários canais diferentes, só que obviamente ela precisava utilizar o direito autoral desses outros canais, desses folhetos específicos.

A Corte entendeu que embora os canais de televisão tivessem licitamente adquirido o direito de divulgar a programação deles em folhetos específicos, haveria uma obrigação do ponto de vista concorrencial de não se impedir a inovação e não se aumentar o escopo do desenho industrial que essas empresas tinham obtido em um primeiro momento.

Então, com base nesses argumentos e no argumento do lock in também, que o consumidor fica preso e não possui, pelo menos por durante 15 anos a possibilidade de buscar uma alternativa mais barata para as suas autopeças, que o exercício do direito poderia ser abusivo por parte de determinadas empresas que tivessem desenhos industriais em seus carros e quisessem exercer esses direitos não contra o foremarket, mas sim o aftermarket.

Enfim, esse em suma eu acho que é o âmago do voto do Conselheiro Ragazzo, ele foi com uma averiguação preliminar, ele disse olha, esse processo não pode ser arquivado como a Secretaria de Direito Econômico desejava então, eu acolho o recurso de ofício e peço para voltar à instrução.

Voltou à instrução para a Superintendência nós tivemos alguns problemas de citação das partes, e também as partes alegaram uma diversidade de temas preliminares para serem analisados pela Superintendência.

Esses temas já foram analisados e já foi feita uma audiência no início desse ano em que se ouviu diversas testemunhas do processo e, enfim, o que falta no processo agora, as empresas que foram oficiadas para apresentar uma série de informações também. As últimas informações que chegaram ao processo e nós pedimos desde os preços de peça, quais foram as ações que cada empresa apresentou no Judiciário. Se os

registros obtidos no INPI tinham o seu objeto analisado pelo INPI, e esse é um ponto necessário a destacar, porque ao contrário das patentes, nem todo desenho industrial tem um mérito analisado pelo INPI, só se a parte realmente solicita a análise do desenho industrial que o INPI julga o mérito ou não.

E é possível, inclusive, que alguns desenhos industriais desses que de fato são levados ao Judiciário possam ser anulados porque o INPI discorda do mérito quando da análise do seu mérito pode até não existir se não tiver ninguém que solicite a análise do mérito por parte do INPI. Enfim, nós estamos analisando tanto os estudos de Direito Comparado, os estudos econômicos que foram juntados.

As partes solicitaram ainda mais um mês e isso não foi algo formalizado no processo, eu até gostaria que as partes formalizassem, mas me foi feito um pedido informal porque elas ainda querem juntar um último parecer.

Este é o estado em que se encontra o processo e eu ficaria feliz de responder qualquer questão da CPI a respeito.”

Em seguida, o depoente fora indagado a esclarecer o procedimento da análise do processo, e assim o fez:

“O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – No voto, Conselheiro Ragazzo diz, voto pelo provimento do recurso de ofício com consequente retorno dos autos à SDE, Secretaria de Defesa Econômica, para instauração do processo administrativo, mas não há mais esse órgão a partir de 2011, então, como ficou? O processo administrativo corre perante qual órgão e por entre esse órgão que está havendo esses procedimentos, depois que houver uma decisão de órgão haverá um recurso para o CADE, eu peço mais explicitado.

O SR. RICARDO MEDEIROS DE CASTRO – Quem sucedeu do ponto de vista de análise instrutória dos processos à Secretaria de Direito Econômico foi a Superintendência Geral do CADE. Então, é a Superintendência Geral e a minha Coordenação em especial que está analisando esse caso. O Conselheiro Ragazzo não está, ele é o Superintendente Geral, mas ele não está mais analisando esse caso e quem está analisando o caso junto comigo, dado que o Conselheiro Ragazzo proferiu esse voto, é o Superintendente Adjunto que é o Superintendente Geral Substituto Diogo Thompson Andrade.”

(...)

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Então, a Superintendência Geral atualmente está concluindo a instrução com manifestação das partes e posteriormente vai enviar para o Tribunal decidir o processo instruído. Foi dado algum parecer?

O SR. RICARDO MEDEIROS DE CASTRO – Sim. A Superintendência dá o parecer, seja pelo arquivamento do caso ou pela condenação dos representados e é distribuído para um Conselheiro Relator e ele analisa o caso também, ele pode mandar para a Procuradoria Geral, ela faz o seu parecer, o Ministério Público Federal também faz o seu parecer novamente e o Conselheiro Relator com base nos pareceres da Superintendência e Procuradoria Geral e do Ministério Público profere seu voto que é analisado pelos demais Conselheiros do CADE.”

(...)

O SR. PRESIDENTE FERNANDO CAPEZ – PSDB – Então, pelo que eu entendi, as partes pediram informalmente mais 30 dias. Após esta etapa das delegações finais que será feito o parecer final da Superintendência, e aí encaminhado ao Ministério Público para depois retornar ao Tribunal?

O SR. RICARDO MEDEIROS DE CASTRO – Nós temos que analisar se de fato, se a gente precisaria de mais um ato instrutório, se teria mais alguma prova a ser produzida no processo, e concluída a etapa de instrução do processo nós mandamos o processo pro Tribunal e para distribuição para algum Relator.”

(...)

“Bom, esse processo de fato se iniciou em 2007 e teve muitas idas e vindas neste processo como ele começou por uma ação preliminar e ele chegou a julgamento no tribunal porque a todos, pelo menos a Secretaria de Direito Econômico que é dominus litis do ponto de vista de instrução do processo administrativo entendeu que deveria ser arquivado o caso, que nem se deveria dar prosseguimento ao caso. O Tribunal teve outro entendimento e determinou o prosseguimento do feito. Agora, em relação, ou seja, o processo está aberto de 2007 e estas discussões existem desde 2007.

Em relação ao término e complicado dar qualquer tipo de previsão seja porque há questões instrutórias ainda sendo feitas e também, ainda que por ventura a Secretaria, a Superintendência Geral profira o seu parecer, existem vários outros. Existe o Conselheiro Relator que pode fazer a sua instrução complementar individual no processo, o Ministério Público Federal também tem o tempo de análise do seu parecer, a Procuradoria do CADE tem o tempo do seu parecer e todos os outros Conselheiros podem pedir vista dos autos após ele ser pautado para julgamento.

Então, é complicado, não que eu não quisesse dar esta resposta, mas eu não teria como sinalizar qual seria o término do processo. Agora, o que pode ocorrer, eu também fico em uma situação complicada porque eu não posso adiantar sob, o nosso julgamento, a nossa conclusão sob pena de estar prejulgando o caso ou ter este tipo de alegação, mas teoricamente ela tanto pode ser absolvida e não acontecer nada. É possível ser condenada a pagamento de multa e também é possível haver uma solução intermediária que seria talvez o licenciamento de determinados registros. E é possível acontecer diversas, enfim, variáveis que podem determinar o que o Conselho vai entender como, se é necessário remédio para esse determinado tipo de situação, e em sendo necessário remédio qual tipo de remédio vai ser aplicado.”

Com relação ao voto do conselheiro Ragazzo, apresentou informações complementares:

“o voto do Conselheiro Ragazzo separa três condutas e entende que duas delas ele não haveria porque continuar investigando, a primeira é *shameleigation* ou seja, as empresas estariam dando fatos falsos, atuando de má fé no Judiciário para conseguir algum tipo de patente ou desenho industrial que elas não tinham, e na verdade isso não se verificou. De fato as empresas, realmente, possuíam esses desenhos industriais e por isso o Conselheiro entendeu que não haveria *shameleigation* ou má fé anticompetitiva no Judiciário. Agora, a discussão de preço excessivo, ela não é algo pacífico no Conselho, e aqui eu acho que é interessante apontar três tipos de opinião que existem sobre preço excessivo.

A primeira delas que eu vou colocar, eu vou colocar os pontos que são radicais primeiro. Há uma que é liberal e entende que preço excessivo é uma redundância, porque preço é uma medida de equilíbrio e se tratar de um equilíbrio excessivo, e aí eu estou falando não de uma prática derivada de um cartel, um preço excessivo derivado de um cartel, não estou falando de um preço excessivo derivado de uma venda casada, de um contrato de exclusividade, eu estou falando da simples prática de precificar. Eu tenho os meus produtos e gostaria de colocar um preço X. Existe tanto a teoria liberal que diz que não é possível, nunca, interferir na precificação em relação aos consumidores, existe uma teoria que é muito intervencionista e esta é aplicada até pelo Ministério Público em alguns casos judiciais.

Eu particularmente discordo dessa tese que aplica a Lei de Economia Popular dizendo que há uma limitação de 20% de lucro no Brasil. Quantos são os setores de lucros que possuem mais do que 20% de lucro e mesmo assim nós não fazemos nada, e eu acho que não devemos fazer nada, porque se mais do que 20% de lucro for punido, vários investimentos vão sair do Brasil e é possível que não se remunere muitos ativos importantes.

E também é importante ressaltar que esta Lei de Economia Popular não é aplicada a Bancos que podem usar e abusar desse preço podem colocar juros e crédito especial a 40, 50 ou 60%, mas se uma pessoa coloca juros, empresta para outra pessoa a 25 ou 30% é acusada de usura real ou pecuniária e chamada de *agiota* e por isso punida.

Nesse caso aqui também existe uma solução intermediária que foi mencionada no voto do Conselheiro Vinicius, que entende que em algumas circunstâncias é possível sim haver preço excessivo direcionado contra os consumidores. Por exemplo, propriedade intelectual, imagine que existe uma propriedade intelectual sobre um medicamento que salva a vida de milhões de brasileiros e, justamente esse medicamento, a empresa não se nega a vender mas vende a um trilhão de reais, quantos brasileiros vão morrer? E aí é uma questão de justiça mesmo, de excessividade do preço. Essas duas denúncias foram afastadas pelo Conselheiro Ragazzo tanto a de preço excessivo quanto a de *shameleigation*, ele só está analisando o exercício abusivo da imposição desses direitos de propriedade intelectual no *aftermarket*.

Quanto à falta de peças, eu tenho as partes, algumas alegaram nos testemunhos que foram apresentados na Secretaria, mas as empresas refutaram, disseram que não havia falta de peças e que as peças pelo menos que estavam sendo registradas não eram essas, caso tenha por ventura, faltado alguma peça, não eram esses os objetos de falta na sociedade. Até se houvesse alguma informação a respeito de falta de peças, seria uma informação interessante para ser também colocada no processo e discutida com as partes.”

Neste cenário, destacou a posição feita no âmbito do SBDC, em contraposição ao que fora apresentado pelo Conselheiro Ragazzo:

“Sim, este caso é extremamente complexo, não é um caso simples como uma discussão específica de cartel, como uma discussão até mesmo das

práticas unilaterais comuns que se verificam no mercado como exclusividade, venda casada, fixação de preço de revenda, e uma série de outras práticas que podem afetar a concorrência, por que?

Porque se pressupôs aqui que a prática era lícita e se está analisando uma prática lícita, tanto é que o Conselheiro Ragazzo também analisa que a princípio essa prática seria lícita desde que utilizada, o registro e a, enfim, o monopólio decorrente deste registro para a peça específica e não para todo o mercado, aqui fosse aplicado apenas ao *aftermarket* e não *foremarket*. Quer dizer, o contrário o *foremarket*, não *aftermarket*, mas isso de fato não se encontra na legislação.

Então, a Secretaria de Direito Econômico à época entendeu que pela legislação atual seria possível, e aí ela não fez nenhuma análise teleológica da norma como o Conselheiro Ragazzo fez. Ela simplesmente leu a letra fria da lei e considerou que dado que a lei é omissa a esse respeito, não caberia ao CADE a autoridade antitruste se manifestar ou limitar esse tipo de direito, não via um processo antitruste, ela até considerou a possibilidade de haver uma discussão no âmbito do Legislativo, mas afastou a possibilidade de se interferir (ininteligível) por meio de uma análise de conduta anticompetitiva que pode levar a uma condenação.

Esses casos, por exemplo, que eu discuti da Comissão Europeia que é o Caso Maguil, ele inclusive a solução que foi dada foi o licenciamento compulsório e não necessariamente a punição das empresas que fizeram esse tipo de prática dada a controvérsia que existe no mundo a respeito, e nós solicitamos também os estudos de Direito Comparado porque este tema não é pacífico nos Estados Unidos e na Comissão Europeia.

Eu creio que a Secretaria de Direito Econômico usou os entendimentos de ambos a esse respeito sobre a possibilidade de uso desses registros de desenho industrial, inclusive no *aftermarket*, mas acredito que alguns outros países discordam dessa interpretação dos Estados Unidos, da União Europeia, mas isso nós ainda estamos checando e fazendo a nossa pesquisa interna para só depois se manifestar a respeito do mérito (ininteligível).”

Com relação ao preço abusivo, destacou os seguintes pontos:

“Agora, é possível que exista preço, a discussão que se tem é que preço abusivo é uma conduta por si só ou se preço abusivo pode ocorrer de

outras condutas. E o que a gente afasta, pelo menos, e tem uma discussão no Conselho se é possível ou não o Conselheiro Ragazzo, à época da sua estada no Conselho atual Superintendente Ragazzo, o Conselheiro Ragazzo entendia que não havia uma prática de preço abusivo por si só, independente de outras condutas.

O Conselheiro Vinicius na época entendia que havia sim e era possível haver práticas abusivas de preço abusivo por si só. Nesse caso a gente nem está tratando dessa discussão de há ou não preço abusivo por si só porque há uma conduta unilateral e é decorrente, se há ou não algum preço abusivo ele é decorrente desta conduta de registros industriais no aftermarket.

Então, o que a gente está analisando é se a imposição de registro industriais no Aftermarket é lícita ou não. E isso de fato a gente não chegou a uma conclusão e não pode chegar porque senão a gente vai estar adiantando o mérito e vai estar prejulgando o caso e isso não, pelo menos eu não posso lhe dizer agora o que a gente está achando ou não e ainda há provas a serem analisadas.

O que vocês tiverem de documentos e questão seja de falta de peças, seja de demonstração que há diferença nos preços entre peças de reposição de independentes e de peças de reposição das empresas montadoras e todo outro tipo de prova que esteja de posse da Comissão que pode ser bem elucidativo ao nosso processo e pode enfim, nos auxiliar a chegar a uma compreensão a respeito da licitude ou ilicitude da conduta.

Mas eu repito que não é uma prática que se quer até hoje foi investigado uma prática semelhante a esta no Conselho e há uma dificuldade mesmo de compreensão de como vai ser levado enfim, a instrução, parecer e próprio julgamento do caso dado o ineditismo desta discussão.”

Ainda, fazendo uma análise com o direito comparado, o depoente informou que essa discussão foi resolvida na Europa mediante modificação legislativa.

“Só antes de responder a esta pergunta, eu acho que é interessante só ressaltar o ponto que acredito eu, não vi o documento e também nós estamos em uma análise como eu tinha mencionado sobre o que acontece no exterior e fazendo esta análise de Direito Comparado que não é tão fácil assim.

Mas se não me engano essa discussão que teve na Europa foi modificada por meio de modificação legislativa e não vi um processo administrativo

antitruste salvo melhor juízo. Não sei se é este o caso ou não, mas se não me engano foi uma mudança legislativa que houve na Europa.”

Por fim, informou quais os caminhos e soluções podem trazer a decisão do CADE:

“Mas enfim, sobre a questão que o senhor tinha mencionado que é o que pode acontecer em relação à decisão do CADE. É possível de fato que o CADE entenda que essa prática não deva ser analisada em um processo administrativo e sim uma alteração legislativa como essa, é possível que o CADE condene as empresas e aí claro, não posso antecipar absolutamente nada.

(...)

Esta condenação poderia tanto levar a uma punição com uma multa administrativa que pode chegar a 20% do faturamento dessas empresas de acordo com a legislação atual, a legislação antiga previa até 30% do faturamento das empresas. Também é possível haver uma série de outras penalidades e até mesmo a possibilidade de autuação, como por exemplo, o licenciamento destes direitos de forma obrigatória, compulsória como permite a Legislação Antitruste quando há algum tipo de abuso de direito de propriedade intelectual.

Obviamente que é possível também que se declare a ineficácia destes direitos em relação a determinados usos ou determinadas, porque o licenciamento compulsório não é simplesmente a destruição do direito de propriedade intelectual, há a necessidade de negociação a respeito de determinados termos que vão ser discutidos privadamente. O que vai ter é uma obrigação de negociação compulsória caso se decida por esta via.

Como foi feito, por exemplo, no Caso Maguil, mas é possível que se declare ineficácia de direitos, é possível que se entenda ou que se restrinja o escopo deste direito, é possível enfim que se tenha uma grande possibilidade de intervenção, lógico se o Conselho entender que este é o caminho a ser seguido.”

Ao ensejo do depoimento do Dr. Ricardo Medeiros, vale relatar em seguimento que também veio ao conhecimento desta Comissão Parlamentar decisão proferida pelo, à época, Conselheiro Relator no CADE da Averiguação Preliminar 08012.00267312007-51, concluindo pela abertura de Processo Administrativo de investigação a ser conduzida no âmbito do Sistema Brasileiro de Defesa da Concorrência, especificamente, pela Secretaria de Direito Econômico (SDE), para apuração de violação, pelas montadoras representadas, Fiat, Ford e Volks, de possível

violação aos artigos 20, incisos I, II e IV, e 21, incisos IV e V, da Lei 8.884/94, então em vigor. Tais práticas seriam as seguintes:

Art. 20. Constituem infração da ordem econômica, independentemente de culpa, os atos sob qualquer forma manifestados, que tenham por objeto ou possam produzir os seguintes efeitos, ainda que não sejam alcançados:

- I - limitar, falsear ou de qualquer forma prejudicar a livre concorrência ou a livre iniciativa;**
- II - dominar mercado relevante de bens ou serviços;**
- III - (...);
- IV - exercer de forma abusiva posição dominante.**

Art. 21. As seguintes condutas, além de outras, na medida em que configurem hipótese prevista no art. 20 e seus incisos, caracterizam infração da ordem econômica:

- IV - limitar ou impedir o acesso de novas empresas ao mercado;**
- V - criar dificuldades à constituição, ao funcionamento ou ao desenvolvimento de empresa concorrente ou de fornecedor, adquirente ou financiador de bens ou serviços;**

A conclusão do Eminent Relator foi feita com base, essencialmente, nos seguintes fundamentos transcritos abaixo:

259. Por tudo quanto exposto, tem-se, em suma, relevantes indícios de que:

(i) Embora o direito de propriedade industrial e o direito da concorrência sejam, em regra, complementares, na medida em que prezam por diferenciação, competitividade e inovações, em prol da coletividade, o exercício de um direito de propriedade industrial, por vezes, pode revelar-se ilegítimo e configurar um ilícito anticoncorrencial, passível de intervenção da autoridade antitruste;

(ii) A conduta anticompetitiva pode decorrer tanto de fraudes ou abusos no procedimento de registro do direito de propriedade industrial quando de abusos no exercício do direito em si. A mera obtenção dos registros de desenho industrial pelas Representadas, ainda que tenha obedecido ao

procedimento da Lei de Propriedade Industrial, com aval do INPI, não afasta, por si só, a possibilidade de que tais registros sejam exercidos de modo abusivo, na medida em que se desvirtuem dos fins sócio-econômicos que amparam o direito;

(iii) A exclusividade conferida às Representadas pelos registros de desenho industrial das autopeças em questão, que impede a concorrência por parte das Fabricantes independentes de Peças Automotivas – FIAP's, garante às montadoras um monopólio na reposição dos produtos, monopólio esse no qual os consumidores estão presos, em razão de um efeito lock-in;

(iv) A concorrência no mercado primário de venda de veículos não é suficiente para garantir preços, opções e condições de venda competitivas no mercado secundário de reposição de peças, uma vez que, no momento da compra do veículo, assimetrias de informação e escolhas enviezadamente otimistas fazem com que o consumidor não considere como fator relevante de decisão as condições do mercado de reposição, ao menos no que se refere às peças objeto deste feito;

(v) A conjugação desses fatores permite que as Representadas exerçam seu poder de monopólio no mercado de reposição das autopeças em questão de forma severa, com potenciais danos significativos à concorrência e aos consumidores, na forma de maiores preços, menos opções e piores condições de venda, efeitos esses que seriam muito provavelmente evitados ou atenuados caso fosse permitida a concorrência dos FIAPs;

(vi) Por outro lado, a exclusividade da Representadas diante dos FIAPs não parece se justificar: (a) pela necessidade de recuperar investimentos de P&D sobre as peças objeto do processo, já que tais custos aparentam ser baixos, são mais que recuperados no momento de venda do veículo e, mesmo diante de uma abertura do mercado aos FIAPs, os lucros das montadoras no mercado de reposição permaneceriam significativos; (b) pela necessidade de se manter incentivos à inovação, pois, além de haver plena recuperação dos gastos em P&D, o lançamento de novos produtos nesse setor está voltado ao mercado primário de venda de veículos, e não ao mercado secundário de peças de reposição; (c) pela necessidade de garantir qualidade e segurança das peças, pois, além de não estar

comprovado que os produtos dos FIAPs apresentem problemas desse tipo, sendo também empresas legalmente responsáveis por suas próprias falhas, registros de desenho industrial não têm por objeto nem garantem qualidade e segurança de produtos, havendo meios mais adequados de perquirir esse objetivo; (d) pela necessidade de impedir que peças independentes sejam falsamente comercializadas como originais, pois tal objetivo pode ser alcançado por meio de outras normas, sendo irrelevante a manutenção ou não da imposição dos registros de desenho industrial sobre os FIAPs para atingir esse propósito; e (e) pela necessidade de se evitar práticas de 'cream skimming', já que não há evidências de que a manutenção de estoques de autopeças pelas Representadas gere custos extras em relação aos FIAPs, nem que não seja lucrativa;

(vii) Tais conclusões levam a crer que a imposição dos registros de desenho industrial em questão diante dos FIAPs por parte das Representadas, impedindo a concorrência desses agentes, tem o condão de gerar danos significativos à concorrência, danos esses não justificados por objetivos de inovação, de recuperação de investimentos, de apropriação, de manutenção de competitividade ou outros, provocando, assim, um resultado líquido negativo sobre o bem estar da economia e dos consumidores;

(viii) Na medida em que produz tal resultado negativo, a imposição dos registros de desenho industrial das Representadas diante dos FIAPs revela-se: (a) um exercício abusivo do direito de propriedade industrial em questão, na medida em que se desvirtua dos fins sócio-econômicos estabelecidos pela própria norma constitucional que ampara esse direito, que tem por objetivo "o interesse social e o desenvolvimento tecnológico e econômico do País (art. 5º, XXIX)); (b) juridicamente desproporcional, pois compromete severamente o direito à livre concorrência, o direito dos consumidores e a repressão ao abuso de poder econômico, sem contrapartidas em termos de benefícios visados pelos direitos de propriedade industrial; e (c) uma potencial infração à lei nº. 8.884/94, pois consubstancia abuso de posição dominante com o fim de impedir ou dificultar a atuação de concorrentes, com potenciais efeitos danosos à ordem econômica;

(ix) Tal conduta é passível de intervenção por parte do CADE, que é autoridade competente para constatar e punir abusos de poder econômico,

ainda que decorrentes de direitos de propriedade industrial e, mais especificamente, de registros de desenho industrial, já que, além de o CADE estar legalmente compelido a tanto, não há imunidade antitruste para desenhos industriais e o INPI não é competente para empreender tal exame;

(x) Em se reconhecendo o ilícito antitruste, independente de medidas judiciais e legislativos eventualmente cabíveis, a providência adequada e necessária por parte do CADE para eliminar os efeitos nocivos à ordem econômica seria, além de multa cabível, determinar às Representadas a não imposição, aos FIAPs, dos registros de desenho industrial em questão, nos termos dos arts. 23 e 24, V, da Lei de Defesa da Concorrência. A imposição dos registros a outras montadoras fabricantes de veículos pode ser mantida, não se fazendo necessário o licenciamento compulsório dos registros de desenho industrial;

(xi) Não se verifica indícios relevantes de conduta de preços abusivos ou sham litigation. A prática a ser apurada e eventualmente punida é a de abuso de posição dominante com o fim de impedir ou dificultar a atuação de concorrentes (arts. 20, incisos I, II e IV e 21, incisos IV e V, da lei 8.884/94)"

Os raciocínios utilizados pelo Eminent Relator do Processo Administrativo referido acima auxiliaram em muito a compreensão do tema pelos membros da Comissão.

Por exemplo, quando trata do possível ilícito cometido pelas montadoras, distingue-se o que seria o exercício regular de um direito, tese advogada pelas empresas então representadas, o abuso deste direito, nestes termos:

"46. A validade no procedimento de obtenção do registro do direito de propriedade industrial não afasta, de modo algum, a possibilidade de que, uma vez obtido o registro, o titular exerça de modo abusivo o direito por ele adquirido. Ao contrário, a atuação do agente inicialmente dentro de um escopo de juridicidade, o revestimento lícito⁵ do direito, a prerrogativa jurídica legítima de que aparentemente goza o titular, são características intrínsecas ao ato abusivo. O abuso do direito, naturalmente, pressupõe um direito a ser abusado. O agente, efetivamente, é titular de um direito, legalmente adquirido. É o exercício irregular desse

direito que caracteriza a abusividade. A ilicitude da prática não está na detenção do direito, mas sim na extrapolação de seus limites segundo a finalidade da norma que o ampara. A doutrina cita como exemplo ilustrativo o proprietário de um terreno que, com o fim de defender seu legítimo direito de propriedade, eletrificou suas cercas, vindo, posteriormente, a causar a morte de uma criança em consequência (o que caracterizou abuso de seu direito de defesa da propriedade)".

Na mesma linha, o Relator destaca a necessidade de se realizar um juízo ponderado, verificando se esta abusividade não está trazendo mais malefícios aos consumidores e à sociedade de uma maneira geral:

"56. Trata-se de uma análise de acordo com a regra da razão, que contemple e pondere os efeitos positivos e negativos de se manter a imposição dos desenhos industriais diante dos FIAP vis à vis liberar a utilização dos desenhos por esses agentes. Como dito, as eficiências dinâmicas advindas da propriedade industrial podem suplantar as ineficiências estáticas decorrentes desse exercício. Por isso condutas pretensamente anticompetitivas envolvendo direitos de propriedade industrial geralmente não são condenáveis per se (ver seção 3.2). Deve-se, contudo, verificar, no caso concreto, se de fato a manutenção dos desenhos industriais em questão diante dos FIAPs esta a gerar mais benefícios do que malefícios ao bem-estar da economia e dos consumidores".

Ainda sobre os efeitos das práticas sobre os consumidores:

"(...) Tais ponderações, condizentes com a definição de mercado relevante empregada no caso, implicam o seguinte: em vigorando plenamente os registros de desenho industrial das montadoras sobre as autopeças de reposição em questão, de modo a vedar a atuação de FIAPs relativamente a produção dessas peças, toda vez que o proprietário de um veículo da marca Fiat, Ford ou Volkswagen tiver que trocar uma autopeça desse veículo, ele precisará, necessariamente, adquirir essa peça, respectivamente, da Fiat, da Ford ou da Volkswagen. Em outras palavras, essas montadoras terão o monopólio do fornecimento das autopeças de reposição de seus veículos. Tal monopólio, vale lembrar, poderá vigor por

ate 25 anos, nos termos da Lei de Propriedade Industrial¹, tempo esse maior que a vida média do próprio veículo".

(...)

"Como grande parte dos monopólios não regulados, o monopólio exercido pelas montadoras relativamente às autopeças de reposição tem, do ponto de vista estático, a potencialidade de gerar efeitos perversos sobre os consumidores e o bem-estar da economia. Os proprietários de automóveis, uma vez adquirido o veículo, terão apenas uma opção de fornecedor de peças, sendo obrigados a se submeter às opções, aos preços e às condições impostas pela montadora".

Em síntese, foram estes os fundamentos utilizados pelo à época Conselheiro, atualmente Superintendente Geral do CADE, para concluir pelos abusos verificados pelas montadoras Representadas, com destaque aos malefícios aos consumidores e à sociedade de uma maneira geral.

4.15. Oitiva Dr. Paulo Arthur Góes - representante do PROCON – realizada na Nona Reunião, em 27.08.2013

A reunião realizada no dia 27 de agosto de 2013 foi convocada para oitiva do Sr. Dr. Paulo Arthur Góes, Diretor Executivo da Fundação PROCON, Fundação de Proteção e Defesa do Consumidor. Sem prejuízo, antes da oitiva do representante do PROCON, fora mostrado um vídeo⁵, para que o convidado se utilize do vídeo para responder algumas questões que serão feitas.

Após a apresentação do vídeo, o deputado Osvaldo Vergínio formulou as seguintes questões:

"O PROCON não está ciente da problemática acerca da tentativa de algumas montadoras de mobilizar o mercado de peças invocado o direito sobre o design das mesmas?

Como pode ser visto na apresentação, existem inúmeras matérias jornalísticas que tratam da falta de peças de reposições, gerando um grave problema para a sociedade. A pergunta é, O PROCON estabeleceu alguma ação contra as montadoras?

⁵ Os vídeos referidos neste texto serão transcritos abaixo.

Como também foi verificado na apresentação, o PROCON recebe um número baixíssimo de reclamações de consumidores em relação às montadoras, quando comparados com outros sites, o senhor sabe informar a razão disso?

Sabe informar se chegou ao conhecimento do PROCON a pesquisa do portal do site IG a respeito do grave problema que afeta as montadoras, as dez marcas de carros que dão mais dor de cabeça ao brasileiro? Se sim, sabe o que foi feito?

Qual o tempo médio da espera pelo consumidor para solucionar seus problemas após reclamação do PROCON?

A sexta questão, o Artigo 21 do CDC estabelece no fornecimento de serviços que tentam objetivo a reparação de qualquer produto conceder-se implícita a obrigação do fornecedor de empregar componentes de reposição originais, adequadas e novos, ou que mantenha especificações técnicas do fabricante, salvo quando a este último, utilização em contrário do consumidor. A pergunta seria se é possível afirmar se o consumidor for plenamente informado, se poderia ele optar por outras peças similares não sendo originais.

A Volkswagen, a Ford e a Fiat proibiram a fabricação de peças similares no Brasil, inclusive através de liminares. Essa é a questão. Pergunta, o senhor não acredita que os consumidores deveriam ser informados previamente pela montadora, já que em alguns casos eles estão “amarrados” obrigatoriamente na aquisição de peças originais?

A Política Nacional e Relações do Consumo tem por objetivo o atendimento das necessidades do consumidor a respeito da sua dignidade, saúde, segurança, a proteção de seus interesses econômicos a melhoria da sua qualidade de vida, bem como transparência e harmonia das relações de consumo atendidos os seguintes princípios, inciso sexto, do artigo quarto do CDC estabelece coibição e repressão eficientes de todos os abusos praticados no mercado de consumo, inclusive a concorrência desleal, inclusive a utilização indevida de inventos e criações industriais das marcas e nomes comerciais e signos. Pergunta, com vistas no artigo quarto inciso sexto do CDC poderia configurar ilícito contra o consumidor a atual prática das montadoras?

Verificamos que há exemplos do que acontece com o site reclame aqui, pelo menos as quatro principais montadoras não respondem ou não resolvem as reclamações também ao PROCON. Pergunta, o que está sendo feito para coibir essas práticas? Não seria essa a razão pela qual o consumidor não tem levado sua reclamação ao PROCON?

Portanto, algumas perguntas e também o vídeo. Eu estou sem óculos também, está meio complicado. E dentro do vídeo e essas perguntas que vou passar as suas mãos, se você puder fazer uma explanação, e também as repostas e as perguntas que os Deputados vão fazer ao senhor.”

Em resposta, o Dr. Paulo Arthur Góes informou que:

O PROCON tem acompanhado o trabalho, importantíssimo trabalho dessa Comissão Parlamentar de Inquérito porque ela trata de um assunto que é fundamental para todos os consumidores não só do Estado de São Paulo, mas de todo o país, que é a questão da qualidade de produtos, do pós-venda de produtos e das práticas comerciais que tem sido adotadas por determinados fornecedores e, em especial aqui, no segmento automobilístico.

O PROCON, e já passando aqui, eu pretendo apresentar para os senhores e vou oficialmente trazer a essa CPI todos os dados que vou transmitir aqui aos senhores, mas o PROCON considera que a posição de determinadas empresas no sentido de proteger, entre outras de colocaria essa proteção, a sua propriedade industrial, tem a nosso ver, se demonstrado como uma prática ou exercício, a nosso ver, irregular ao Direito, portanto, há um abuso do Direito de Propriedade Industrial aqui.

A propriedade deve ser protegida, as patentes devem ser estabelecidas e mantidas, mas há que se ter razoabilidade e bom senso sempre tendo em vista o que? A compatibilização entre o desenvolvimento econômico e tecnológico e a proteção dos nossos consumidores, aliás, essa é uma regra chamada regra de ouro do nosso Código de Defesa do Consumidor, e o princípio base lar do nosso Código de Defesa do Consumidor.

O princípio do equilíbrio e da harmonia das relações de consumo, que pressupõe o que? Que haja uma compatibilização entre os interesses econômicos e a proteção do consumidor. E quando nós verificamos que os consumidores têm ficado muitas vezes meses aguardando a solução de um problema em um veículo, em um produto como um veículo automotor, hoje não pode ser considerado um bem supérfluo na vida de qualquer cidadão, pelo contrário, é um bem sem dúvida alguma essencial, há de se perguntar se essas práticas estão, portanto, consoantes com os próprios princípios que orientam a ordem econômica do nosso país. Se por um lado temos a liberdade iniciativa, por outro temos também a proteção do consumidor.

Dito isso, eu considero importante já entrando aqui, e eu vou procurar responder em bloco essas indagações e me colocar na disposição de todos

os nobres parlamentares aqui para as indagações que forem feitas. Dizer em primeiro lugar que o PROCON São Paulo e um aliado aqui dessa CPI, dessa Casa e tem o objetivo comum com todos os senhores e senhoras aqui de proteger o nosso consumidor e evitar que abusos como esse sejam cometidos.

A Fundação PROCON atua basicamente em três ou quatro frentes, a primeira frente é mais visível do PROCON, que todos aqui devem conhecer muito bem, é a frente da conciliação, da solução dos problemas, do âmbito conciliatório. Outra frente bastante visível da Fundação PROCON é a fiscalização do mercado de consumo, dentro das suas competências e dentro do que prevê a legislação.

Outro eixo é a educação para o consumo, e esse é um eixo fundamental, refletido aqui nas indagações quando se fala, por exemplo, na questão das indagações e por fim, a questão da municipalização da Defesa do Consumidor.

No que tange ao sistema automobilístico ou em especial, às montadoras e importadoras, esse é um setor que historicamente, desde a edição do nosso Código de Defesa do Consumidor lá em 1990, vigente desde 1991, tem apresentado muita resistência em relação a determinados aspectos da Lei de Proteção do Consumidor.

Os senhores sabem muito bem que o nosso Código de Defesa do Consumidor é considerado uma das Leis mais modernas e avançadas no mundo, inspirado, sobretudo, no modelo europeu e reconhecido em todo o mundo como uma das Leis mais avançadas.

Mas ainda há em alguns casos uma mentalidade de atraso, Vossa Excelência. Mas em alguns pontos, também não podemos dizer que não avançamos em nada, em alguns aspectos até avançamos, alguns poucos no que tange a esse setor, por exemplo, a questão do recall.

Me recordo quando, já estou no PROCON há mais de 20 anos, não vou dizer a minha idade para não me denunciar aqui, mas enfim, lá nos anos de 1990, a coisa mais difícil era termos um recall na TV, hoje, eu não sei se isso é bom ou ruim, mas nós vemos muitos por aí. Pelo menos do ponto de vista de transparência não podemos dizer que não está tendo recall.

Mas um dos pontos ainda, Excelência e nobres Deputados, que permanece e que sofre grande resistência por parte do setor, é a questão do produto com defeito, do produto com vício, e aqui, já entrando nos dados da Fundação PROCON São Paulo, de todas as reclamações que chegam à Fundação PROCON, referentes a automóveis ou veículos,

aproximadamente, entre 48 e 50% das demandas se referem justamente ao vício do produto, ou ao produto com defeito.

E aqui a dificuldade do consumidor é, como foi colocado, a reparação do defeito, às vezes a espera, mas a repetição desse defeito, e a dificuldade, muitas vezes, de fazer valer a lei no sentido de que, não sendo reparado o defeito, não sendo consentado o produto, ele possa exercer seu direito previsto lá no Artigo 18 do nosso Código de Defesa do Consumidor que é a troca daquele produto. Quão difícil não é para o consumidor conseguir extrajudicialmente a substituição do automóvel com defeito, ou seu dinheiro de volta, isso está intimamente ligado aqui com essa questão.

E aí, entrando nos dados mais uma vez da Fundação PROCON, nós tivemos no ano passado, comparados no primeiro semestre de 2012 com o primeiro semestre de 2013, nós vemos que as reclamações dos consumidores saíram de 414 reclamações que tivemos no primeiro semestre e 2013, para 513 reclamações, algo em torno de 25%. É um número em termos nominais, em termos absolutos, é um número baixo se comparado ao grande volume de reclamações que o PROCON recebe.

E aqui a pergunta, por que o PROCON recebe tão poucas reclamações, não é? É um número aparentemente baixo, mas não podemos esquecer, e há de se relativizar de certa forma esses números, porque um automóvel ainda é, sim, um bem que não é, cujo acesso não é franqueado à uma boa parte da nossa população, esse é um ponto a ser destacado. Não é como, por exemplo, um celular.

Nós temos hoje mais celulares no nosso país do que habitantes, o automóvel é o contrário, embora a indústria venha produzindo cada vez mais, nós vemos que os automóveis ainda são bens de acesso que não são de acesso a uma boa parte da nossa população. E segundo, esses dados da Fundação PROCON São Paulo se referem a uma base territorial, e que base territorial é essa? Praticamente capital do Estado de São Paulo, onde as pessoas vem e fazem suas reclamações.

Não estão contemplados aqui, por exemplo, ainda, os dados dos PROCONs municipais, São Paulo tem mais de 250 PROCONs municipais. Então, a princípio podem parecer poucos os números, mas não são. E considerando a essencialidade desse bem, a conduta que vem sendo adotada por essas empresas, não está condizente com o que prevê a nossa legislação de proteção ao consumidor, e o que o PROCON tem feito nesses casos?

O PROCON acolhe inicialmente as demandas dos consumidores, buscando a solução do problema daqueles consumidores no âmbito

individual, no plano individual. O índice de solução dessas demandas, no caso específico de automóveis, desses produtos, ele perfaz hoje em média 50%.

Ou seja, 50% das demandas que chegam ao PROCON são resolvidas na fase administrativa, 50% nós não conseguimos resolver e elas desaguam no Judiciário. Isso tem levado o PROCON a fazer o que, Excelência? Nós temos aplicado a Lei, e feito aquilo que está ao nosso alcance.

Apenas em relação às quatro principais montadoras que foram citadas aqui, fabricantes, o PROCON já aplicou algo em torno de 12 milhões em multas. Somadas as multas de todas as empresas, há algo em torno de 52 milhões em multas aplicadas, e multas que geram, já faço aqui o esclarecimento, que geram discussões não só no âmbito administrativo da Fundação PROCON porque essas multas são processadas no âmbito administrativo com recursos, quando não são pagas, são escritas na dívida ativa do Estado de São Paulo, e o PROCON escreve todos os seus débitos que não são pagos na dívida ativa e são consequentemente executadas pela nossa Procuradoria Geral do Estado.

Eu diria que nos últimos 10 anos, do total de multas aplicado, nós registramos, em termos de pagamento, algo em torno de 12 milhões, há muito ainda o que ser cobrado dessas multas.

E além das multas que são aplicadas pelo PROCON, porque, não para o caso individual, Excelência, mas quando o PROCON identifica que há uma repetição nesses casos, nós reunimos aquilo em um processo e aplicamos as multas previstas na Legislação. Mas, além disso, o PROCON tem trabalhado em parceria com o Ministério Público do Estado de São Paulo e, subsidiado com as suas reclamações e em as suas informações, ações de caráter coletivo, ações de âmbito coletivo.

É assim, por exemplo, na ação civil pública movida pela Promotoria de Defesa do Consumidor da Capital, cujo titular da ação é o Promotor, Dr. Gilberto Nonaka, que talvez já tenha até sido ouvido aqui nessa ilustre Comissão. Contra, por exemplo, a Nissan Motors que estabelece prazos e multas. Assim também no inquérito civil que tramita nesse mesmo (ininteligível) no Ministério Público do Estado de São Paulo contra a Volkswagen. Como assim também em outro caso civil que tramita no Ministério Público, contra a JAC Motors.

Então, o PROCON tem procurado também trabalhar em parcerias, mas agora no eixo da Educação e o da Informação, que é o eixo mais importante, porque o da prevenção existe uma grande dificuldade senhores.

A grande dificuldade é conseguir reunir e sistematizar as informações. Nós, a Fundação PROCON São Paulo buscou junto ao SINDIREPA o Sindicato de Reparadores, estabelecer critérios para a realização de uma pesquisa para identificar quais seriam os produtos, as peças com menor índice de abastecimento.

Nos deparamos com imensas dificuldades, grande heterogeneidade de fornecedores no mercado de mecânicas, oficinas e enfim. E aqui, há a nosso ver Excelência, uma margem em um campo de oportunidades. De oportunidades pra se avançar na Defesa do Consumidor, e essa Casa que tem tido uma ação exemplar, uma atuação exemplar na elaboração de importantes Leis no Estado de São Paulo com relação a Proteção e Defesa do consumidor, pode mais uma vez dar uma contribuição substantiva no que tange, porque?

Porque o nosso Código de Defesa do Consumidor é uma Lei avançada, mas como dizem os juristas, ele é uma norma de princípios, principiologicamente. Às vezes é preciso checar mais alguns detalhes. E aqui há a nosso ver uma oportunidade para se avançar na questão do direito à informação que deve chegar aos consumidores, e aqui respondendo a questão proposta da informação para o consumidor daqueles fabricantes ou daqueles produtos que não tem peça de reposição similares no mercado e, ainda também, porque não?

E fico aqui, peço vênica, para deixar registrada minha sugestão com relação a algumas possibilidades além daquelas que já são franqueadas pelo nosso Código de Defesa do Consumidor para o consumidor, como por exemplo, a obrigatoriedade do carro reserva gratuito sempre que ultrapassar do prazo legal, a fixação de multa diária pela falta da peça de reposição se ultrapassado também o prazo legal de reparo, algumas questões que se abrem para que se avance na proteção do consumidor.

Com relação às dez marcas, o PROCON São Paulo não recebeu oficialmente a notícia do portal, não foi instado oficialmente do Portal IG, mas digo, daquelas, das dez marcas ali listadas a grande maioria já foram multadas e multas pesadas pela Fundação PROCON.

No que tange ao direito de escolha do consumidor que é colocado aqui a partir do Artigo 21 do nosso Código de Defesa do Consumidor, mais uma vez, a questão da informação. As montadoras tem sim que informar os seus consumidores, elas deveriam inclusive colocar no seu site o preço médio das peças de reposição, essa é uma possibilidade que se abre também.

No que tange a Política Nacional de Relações de Consumo, a prática, ou métodos comerciais coercitivos ou desleais, o nosso Código de Defesa do Consumidor assegura a proteção do interesse econômico do consumidor, e a compatibilização, mais uma vez, da propriedade industrial, do interesse econômico com o interesse do consumidor.

E com relação, por fim, às práticas das montadoras no que tange a Fundação PROCON, o PROCON trabalha, o nosso índice médio de atendimentos das demandas, de solução das demandas no PROCON, hoje, medido e apurado, isso consta no nosso PPA e auditado pelo Governo do Estado e pelo Tribunal de Contas, é de oitenta e nove por cento. Ou seja, de cada dez consumidores que vem ao PROCON, praticamente nove têm a sua demanda resolvida, a grande maioria na fase preliminar. Como eu disse no caso das montadoras o índice é baixo, e o PROCON tem trabalhado em conjunto com o Ministério Público e tem aplicado as multas.

E reitero, temos aqui uma grande chance, porque o trabalho dessa CPI certamente repercutirá não só no Estado de São Paulo, mas em todo o país. Esperamos, inclusive que nas instâncias que defendem a concorrência nesse país como é o caso do nosso Conselho Administrativo de Defesa Econômica, o CADE, que surtam as medidas necessárias e profundas para que se altere esse cenário, e com isso, fico aqui a disposição para as indagações de todos os senhores. Muito obrigado.

Com relação ao uso abusivo do direito industrial pelas montadoras, o depoente se manifestou no sentido de que há um excesso na utilização desse direito:

“Essa é uma discussão que está hoje em, muito do CADE, não é? Conselho Administrativo de Defesa Econômica. As montadoras me parecem, algumas delas, têm o amparo de decisões judiciais para que assim procedam, mas no nosso entendimento há um excesso aqui no que se refere à proteção industrial que tem prejudicado sim, os consumidores. Esta discussão é uma discussão de toda a nossa sociedade e neste caso entendemos que o nosso Conselho Administrativo de Defesa Econômica tem a faca e o queijo nas mãos para coibir estas práticas.

(...)

É, esse é o ponto, o que está em discussão no Conselho Administrativo de Defesa Econômica é o abuso de posição dominante no mercado. Existe um monopólio dessas empresas.

A questão é, está sendo, há um abuso? Existe uma posição dominante, há um abuso desta posição? Que gera ineficiência ao mercado, preços maiores ao consumidor, enfim, é isso que está em discussão.

E, a nossa contribuição para esta discussão, eu quero deixar aqui, vou oficialmente encaminhar a essa ilustre CPI, ilustre Comissão Parlamentar de Inquérito são os dados da Fundação PROCON São Paulo. Nós vamos encaminhar aqui a lista das empresas com as reclamações, os motivos, os índices de solução. E se me permite Excelência, e eu não falei isso quando respondi as perguntas, mas se me franquearem esta possibilidade eu gostaria de transmitir aos senhores o ranking das montadoras, posso colocar esta informação?

Em 2013, no primeiro semestre nós temos em primeiro lugar em termos de reclamações a empresa Hyundai, em segundo lugar, a empresa Hyundai com 69 reclamações e o índice de solução de 65%, a empresa Hyundai.

Em segundo lugar a Volkswagen do Brasil com 62 reclamações e 56% de solução. Em terceiro lugar a General Motors com 58 reclamações e 50% de solução, em quarto lugar a Fiat Automóveis com 43 reclamações e 58% de solução.

Em quinto a Ford com 32 reclamações e 63% de solução. E eu tenho até as 10 aqui que eu vou deixar para a Comissão para que isso possa e isso também será enviado ao Conselho Administrativo de Defesa Econômica.”

Posteriormente à oitiva do Dr. Paulo Góes, a Fundação PROCON informou à Casa que o item “falta de peças de reposição” aparece em oitavo lugar no ano de 2012 entre os motivos de reclamações formuladas, subindo para o quinto lugar no ano de 2013 até o momento.

Sobre demandas em geral iniciadas por consumidores em face de montadoras de veículos, o PROCON informou que, no primeiro semestre de 2012 aparecem, pela ordem de reclamações (cinco primeiros), General Motors, Volkswagen, Fiat Automóveis, Ford e Peugeot Citroen. No segundo semestre, igualmente pela ordem de reclamações (cinco primeiros), aparecem Hyundai, Volkswagen, General Motors, Fiat Automóveis e Ford.

Especificamente em relação ao problema de falta de peças – considerando veículos novos e usados - o PROCON informou que, no período de janeiro de 2012 a junho de 2013, as reclamações foram feitas, também por ordem de reclamação (cinco primeiros), contra a Volkswagen, Ford, Nissan, Renault e General Motors.

No mesmo período (janeiro/2012 a junho/2013), mas considerado o problema de falta de peças apenas para veículos usados, o PROCON informou exclusivamente os quatro maiores em termos de reclamações sendo, pela ordem, Ford, Volkswagen, Peugeot e Nissan.

4. Dos vídeos exibidos na CPI e da pesquisa realizada pela CPI por meio de sua assessoria

Nos termos do quanto apresentado durante as reuniões da CPI, foram apresentados alguns vídeos que demonstram o monopólio das montadoras, conforme transcrição abaixo:

1) Reportagem exibida pelo Telejornal BOM DIA BRASIL, da Rede Globo, no dia 16.01.2013:

Pauta - Faltam peças de reposição para carros

(Renata Vasconcellos - âncora) - Outro problema para o consumidor. Está cada vez mais difícil achar peças de reposição. Veja a reportagem de Alessandro Torres.

(Alessandro Torres - repórter) - Uma batida leve e uma dor de cabeça por tempo indeterminado.

(Mariana Ribeiro - estudante) - Eu gostaria muito de reparar a minha lanterna, mas o prazo de entrega dela eram 3 meses, e aí ficou, passaram 3 meses, 5 meses, 6 meses e 1 ano, e aí eu acabei não trocando.

(Alessandro Torres - repórter) - Ninguém gosta de passar muito tempo sem poder dirigir o próprio carro, mas às vezes um defeito numa única pecinha como essa aqui, pode manter o veículo parado por dias ou até meses numa oficina, tempo necessário para localizar a peça no mercado brasileiro ou até na fábrica no país de origem. Nesta oficina em Fortaleza, carros importados chegam a passar 2 meses a espera de uma peça. No Recife peças de funilaria e acabamento como retrovisores e para-lamas podem demorar até um ano para chegar, o problema também atinge a parte mecânica, para o cliente não ficar com o carro parado, esse comerciante passou a fabricar algumas peças. Segundo a Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores, 5 milhões e meio de veículos foram emplacados só no ano passado, para o presidente da FENABRAVE do Ceará, as indústrias de autopeças precisam produzir o suficiente para suprir a fabricação de carros e ainda fazer estoque para reposição.

(Fernando Pontes - presidente da FENABRAVE do Ceará) - Sem dúvida nenhuma o crescimento da indústria de autopeças ela não está compatível ainda com o crescimento da indústria de automóvel, as montadoras.

2) Reportagem exibida pelo Telejornal BOM DIA BRASIL, da Rede Globo, no dia 26.02.2013:

Pauta - Consertar o Carro Pode Demorar até Meses em São Paulo

(Chico Pinheiro - Âncora) - Quem vai fazer algum conserto no carro precisa de uma dose maior de paciência. Os sucessivos recordes na venda de carros não foram acompanhados pela indústria de autopeças não. E o resultado é que o tempo de espera nas oficinas aumentou muito, hein Carla?

(Carla Vilhena - repórter) - Aumentou chico. Era um problema exclusivo dos veículos importados, mas agora já está virando rotina também para os nacionais. Quem tem que levar o carro para a oficina, além dos gastos com o conserto, vai ter que pagar um aluguel de outro carro, porque a espera para o seu ficar pronto tem sido longa, tem sido até de meses. Vamos ver na reportagem de Neide Duarte.

(Neide Duarte - repóter) - Dos 50 carros que estão nesta oficina, 10 estão esperando por peças que as montadoras deveriam entregar. André é dono de um deles. O carro está aqui desde o dia 20 de dezembro, as peças foram pedidas no dia 10 de janeiro para a montadora e só chegaram quase um mês depois. O carro é nacional, o comum seria chegar no máximo em 2 dias.

(André - cliente) - Tive que alugar um carro e pagar R\$ 1.500,00 por mês de aluguel do carro para poder trabalhar, ir ao mercado fazer as coisas do dia a dia, está me gerando um prejuízo muito grande.

(Neide Duarte - repórter) - Este é o carro que está há mais tempo nesta oficina esperando por uma peça de reposição. A peça que está faltando é o cinto de segurança, justamente do motorista, sem ele o carro não pode andar. A oficina mecânica pediu esse cinto de segurança pra concessionária no dia 01 de novembro do ano passado.

(Caê Marques - dono de oficina) - o cliente vem para cima da gente pensando que o problema é com a gente, na verdade eles não entendem que o problema está na montadora, a montadora não tem peça para abastecer as oficinas independentes.

(Neide Duarte - repórter) - o sindicato das oficinas mecânicas que representa 90.000 associados em todo o Brasil, costumava receber cinco reclamações por mês de oficinas que

sofriam com falta de peças, desde agosto do ano passado essas queixas subiram para 1,50 por mês.

(Luiz Sérgio Alvarenga - dir. Assuntos institucionais SINDIREPA) - Houve um incremento muito grande nas vendas de automóveis individuais no país, o governo estimulou muito com isenções, benefícios fiscais, crédito e essa demanda gigantesca que foi colocada no mercado talvez não tenha sido feito um bom trabalho de suporte de estoque dessas peças para abastecer um caso de uma reparação.

(Neide Duarte) - O representante das indústrias de autopeças relaciona a falta de peças para atender a demanda dos carros usados com o aumento excessivo da produção de carros novos.

(Antônio Carlos Bento de Souza - Conselheiro do SINDIPEÇAS) - Há um incremento na produção de veículos e esse incremento tem acontecido de uma maneira, eu diria, muito rápida. É provável que tenha sido uma demanda não prevista.

(Carla Vilhena - repórter) - As quatro maiores montadoras do país, a Fiat, Ford, GM e Volkswagen negam que haja problemas no abastecimento de peças, elas reconhecem no entanto que pode haver casos pontuais de quebra no fornecimento. Agora Renata e Chico, será que vai ficar igual o problema dos eletrodomésticos? Agora na oficina mecânica eles vão dizer para a gente assim: olha não vale a pena consertar não, a sra. Vai e compra outro.

(Renata/Chico - âncoras) - que é isso né! Não dá para deixar na calçada. Não dá para descartar também, tudo tem que ser reaproveitado.

(Renata - âncora) - a gente vê que as reclamações estão aí, não podemos botar a culpa na demanda. A montadora que vende carro importado tem que disponibilizar peças.

(Chico - âncora) - tem que ter peças antes de vender o carro.

3) Reportagem exibida pelo Jornal da BAND, no dia 19.03.2013:

“Conserto de carros batidos pode levar meses”

(ricardo boechat - âncora) - a espera pelo conserto de um carro batido pode levar meses, o problema recorrente é a falta de peças para reposição. As oficinas disseram que as montadoras não tem estoques e priorizam os veículos em fabricação.

(henri karam - repórter/sp) - o carro de sérgio está parado na oficina há um mês por falta de uma peça para consertar a porta que ficou danificada numa batida.

(sérgio dias - repres. Comercial) - para tirar o carro daqui, só com uma alternativa, colocar a peça que está avariada, senão, não tem prazo de entrega para tirar o carro daqui.

(renri karam - repórter/sp) - agora veja esse trecho de uma reportagem exibida pelo jornal da band em janeiro de 2011. (arquivo) - o problema da falta de peças atinge todo o país, antes os vilões eram os carros importados, mas agora é difícil encontrar até componentes simples para carros nacionais. Mais de (2) dois anos se passaram e o problema persiste, só nesta oficina (7) sete carros estão parados por falta de peças, este é o caso mais grave a espera pelo vidro trazeiro já dura mais de (3) três meses. Com o crescimento da frota nos últimos anos o problema tem se agravado, o ritmo de produção é acelerado e a preferência e pelos carros novos, então sobram menos peças para reposição. As mais difíceis de se encontrar são as de acabamento e designer que possuem patente e a fabricação é controlada pelas montadoras. No sindicato que representa as oficinas de todo país, o número de reclamações de falta de peças cresceu (3.000%) três mil por cento.

(antonio fiola - pres. Do sindicato) - nós tivemos um custo que foi drasticamente aumentado pela falta de peça. Tem que disponibilizar carro, motorista para sair rodando ao bel-prazer, aí aonde vai encontrar uma verdadeira peça.

(henri karan - repórter/sp) - as montadoras admitem problemas pontuais, mais negam que exista desabastecimento. O advogado do idec, diz que o código de defesa do consumidor deixa claro que o fabricante deve manter um estoque de peças de reposição.

(daniel santana - advogado do idec) - o consumidor não pode ser lezado diante de uma má programação do fabricante e não possuir peças suficiente em estoque para ofertar ao consumidor.

(henri karan) - quem tiver prejuízo com o carro parado, pode processar a empresa por perdas e danos.

4) Reportagem exibida pelo Jornal do SBT, no dia 30.10.2012:

(KARYN BRAVO) - Para fazer consertos, a maioria dos proprietários de veículos prefere levar o carro na oficina mecânica e não a concessionária.

(CARLOS NASCIMENTO) - Os principais motivos são: a desconfiança no serviço e o preço das peças e também o da mão de obra.

(LARA MOTA) - Renato comprou um carro no fim do ano passado, e apesar de estar na garantia, mandou consertar no mecânico e não na concessionária. O que pesou na escolha foi o preço.

(RENATO GONÇALVES - EMPRESÁRIO) - O problema é que é feito o mesmo serviço por um valor que se não for o dobro é muito próximo ao dobro.

(COSTABILE GALLO - DONO DA OFICINA) - A oficina não, já tem um custo pouco menor, nós diminuímos nosso lucro e temos mais clientes.

(LARA MOTA - REPÓRTER) - Renato não é exceção. Um estudo feito por uma consultoria internacional revela que 90% das pessoas que compram um carro zero no Brasil evitam as concessionárias na hora de arrumar o veículo.

(CLIENTE) - O custo do veículo na autorizada é muito caro.

(CLIENTE) - Eu só levo na concessionária para não perder a garantia.

(CLIENTE) - Um para-brisa, por exemplo, na concessionária é R\$ 800,00 reais e numa oficina eu paguei R\$ 180,00.

(LARA MOTA - REPÓRTER) - De acordo com o levantamento, o preço alto é o que afasta 43% dos clientes das concessionárias, 36% citaram baixa confiabilidade, 33% puseram a culpa nos serviços mal executados, (fonte: Roland Berges Consultoria). Outras razões citadas para fugir das autorizadas foram: demora no conserto, pouca oferta de serviços e horário de atendimento. Para o responsável pelo estudo essa é uma chance para as concessionárias diminuírem a dependência da venda de carros zero km para aumentar o número de outros serviços.

(LARA MOTA - REPÓRTER) - A divulgação do estudo acontece no momento em que novas montadoras anunciam a vinda ao Brasil, essas sabem que tem que investir no pós-venda para conquistar os clientes. São as marcas já consolidadas que tem que se adaptar para não perder espaço no mercado.

(ANTONIO CÁSSIO DE LIMA MORAES - GER. DA CONCESSIONÁRIA) - Hoje eu trabalho com a seguinte filosofia: o primeiro carro o cliente compra da marca, o segundo carro ele compra no pós-venda.

(LARA MOTA - REPÓRTER) - Os responsáveis pelo pós-venda afirmam que o preço alto é lenda e que as garantias oferecidas compensam a diferença com relação ao mercado paralelo. Com as concessionárias acordando para essa nova realidade, os serviços prestados pelas autorizadas podem ser mais uma porta de entrada para novos clientes.

(FUNCIONÁRIO DA CONCESSIONÁRIA) - O futuro é o pós-venda.

5.) Além dos vídeos apresentados durante as reuniões da CPI, a Comissão tomou conhecimento da seguinte matéria veiculada no Jornal do Carro e que consta da documentação acostada ao Procedimento:

BOLSA DE PEÇAS E SERVIÇOS São Paulo, 25 de setembro 2013 | O ESTADO DE S. PAULO |

PEÇAS	Disco de freio (dianteiro)	Pastilha de freio (dianteira)	Pastilha/lonã de freio (traseira)	Kit de embreagem	Amortecedor (par dianteiro)	Amortecedor (par traseiro)	Filtro de ar	Filtro de combustível	Filtro de óleo	Jogo de velas	Farol (lado esquerdo)	Pára-choque dianteiro	Palhetas (par dianteiro)
CHEVROLET CELTA LT 1.0 MPFI VHCE 8V FLEXPOWER 4P													
Independente	57	26	73	200	257	161	10	14	12	36	191	--	30
Concessionário	275	209	150	427	609	314	18	29	18	53	403	482	64
CHEVROLET CLASSIC LS 1.0 MPFI VHCE 8V FLEXPOWER 4P													
Independente	57	26	57	200	257	161	11	14	12	36	132	263	30
Concessionário	277	209	140	436	615	306	17	29	18	55	416	348	58
CHEVROLET ONIX LT 1.4 MPFI 8V FLEX 4P													
Independente	112	70	--	--	432	340	--	15	--	48	258	--	--
Concessionário	292	143	246	709	495	418	62	28	20	74	407	434	72
CITROËN C3 GLX 1.4 16V FLEX 4P													
Independente	97	60	87	389	500	378	27	17	35	52	--	--	47
Concessionário	382	269	285	358	631	519	43	23	33	92	580	610	185
FIAT UNO VIVACE 1.0 8V FLEX 4P													
Independente	112	56	--	186	500	318	23	15	15	--	147	--	41
Concessionário	219	131	241	377	388	273	32	15	18	57	350	322	61
FIAT PALIO ATTRACTIVE 1.0 MPI 8V FLEX 4P													
Independente	71	40	113	186	--	185	19	14	15	49	--	306	130
Concessionário	235	122	105	362	427	292	23	15	18	58	620	605	61
FIAT IDEA ATTRACTIVE 1.4 MPI 8V FLEX 4P													
Independente	88	31	80	186	406	236	14	14	15	48	219	--	--
Concessionário	246	280	193	406	480	269	21	15	18	58	699	693	129
FORD KA 1.0 MPI 8V FLEX 2P													
Independente	62	51	58	383	309	276	25	16	15	57	290	--	155
Concessionário	--	130	174	678	376	371	43	24	25	69	325	671	60
FORD FIESTA HATCH SE 1.6L 8V FLEX 4P													
Independente	95	63	83	368	277	200	25	26	21	54	--	573	58
Concessionário	272	408	261	704	500	780	50	25	22	70	727	917	182
FORD ECOSPORT FREESTYLE 1.6 16V FLEX 5P													
Independente	95	83	77	--	--	200	28	12	18	56	--	--	58
Concessionário	357	199	80	683	533	361	63	41	21	70	530	774	76
HONDA FIT LX 1.4 16V FLEX AUT. 4P													
Independente	142	59	--	--	568	379	25	21	17	227	398	--	126
Concessionário	405	280	274	--	632	424	53	31	32	302	731	547	523
HONDA CIVIC EXS 1.8 16V FLEX AUT. 4P													
Independente	140	84	63	--	380	428	29	--	17	227	--	--	140
Concessionário	590	244	304	--	929	450	74	31	32	405	1.003	703	43
HYUNDAI HB20 COMFORT PLUS 1.0 12V FLEX 4P													
Independente	--	--	--	--	--	--	27	--	22	--	--	--	53
Concessionário	333	154	176	401	409	320	--	12	18	48	415	533	126
HYUNDAI TUCSON GLS 2.0 16V MPFI 2WD AUT. 4P													
Independente	175	76	86	--	718	720	31	65	20	52	169	--	41
Concessionário	787	357	293	--	927	1.314	50	138	20	72	879	792	159
MINI COOPER S 1.6 16V FLEX AUT. 4P													
Independente	301	64	--	--	596	418	33	18	15	50	613	--	53
Concessionário	232	112	335	--	381	239	77	31	19	55	1.530	834	46
NISSAN MARCH 1.0 16V FLEX 4P													
Independente	96	80	--	--	--	--	--	15	20	66	--	--	39
Concessionário	358	133	149	--	404	358	38	16	16	56	455	475	99
PEUGEOT 207 XR 1.4 8V FLEX 4P													
Independente	59	53	69	405	406	275	--	--	18	48	367	236	63
Concessionário	353	180	253	394	367	276	48	25	35	82	349	546	67
RENAULT SANDERO EXPRESSION 1.6 8V HI-FLEX 4P													
Independente	--	42	98	395	339	275	47	13	21	69	229	--	35
Concessionário	221	151	281	713	459	371	88	35	33	80	422	586	55
RENAULT DUSTER DYNAMIQUE 1.6 4x2 16V HI-FLEX 4P													
Independente	199	--	--	--	356	518	--	18	21	59	520	--	35
Concessionário	302	166	158	575	451	424	34	33	32	89	622	--	55
TOYOTA ETIOS SEDAN X 1.5 16V FLEX 4P													
Independente	--	77	--	--	--	--	--	--	28	--	--	--	60
Concessionário	172	90	88	702	398	370	30	22	25	77	530	350	30
TOYOTA COROLLA XEI 2.0 16V FLEX AUT. 4P													
Independente	142	77	66	--	493	--	56	15	20	--	735	250	106
Concessionário	--	140	153	--	--	348	47	22	29	257	901	562	57
-MC-VOLKSWAGEN GOL G5 1.0 MI 8V TOTAL FLEX 4P													
Independente	83	58	18	273	--	231	34	16	15	54	203	518	36
Concessionário	295	210	28	530	393	304	16	14	18	76	378	569	57
VOLKSWAGEN FOX 1.0 MI 8V TOTAL FLEX 4P													
Independente	84	55	--	273	412	--	34	19	17	53	275	225	--
Concessionário	346	345	28	475	484	523	16	24	18	64	455	956	77
VOLKSWAGEN JETTA TSI 2.0 HIGHLINE TIP 4P													
Independente	--	115	161	--	646	310	88	--	19	108	1.150	--	129
Concessionário	862	--	379	1.361	1.400	907	88	131	73	385	--	1.280	194

Pesquisa realizada pelo **InformEstado**

Preços médios em R\$

SERVIÇOS DE MÃO DE OBRA	COMPACTO		HATCHBACK		SEDA PEQUENO		SEDA GRANDE		MONOVOLUME		UTILITÁRIO	
	Independente	Concessionário										
Alinhamento	49	59	49	60	50	62	53	88	59	88	59	88
Balanceamento	14	13	14	13	14	14	14	18	14	15	14	15
Hora de funilaria	124	68	124	8372	124	78	70	97	124	67	124	67
Hora de pintura	--	78	--	--	--	80	--	93	--	73	--	73
H mão-de-obra mecânica	93	174	93	171	93	177	93	206	93	183	93	183
Limp. Sist. Arrefecimento	63	144	63	148	63	141	63	173	63	200	63	200

Fonte: **InformEstado** *Kit de Embreagem: Platô + Disco + Rolamento Veículos Ford, Honda e Toyota utilizam corrente de distribuição em vez de correia dentada -- Não disponível/sem cotação

Peças - Concessionárias: (Chevrolet) Absoluta (Irmirim) f: 3959 7000, Anhanguera (Lapa) f: 3839 0000, Carrera (AlphaVille) f: 4002 1515, Carrera (Vl. Lobos) f: 3649 2125, Cotac (Suzano) f: 4744 8500, Palazzo (Lapa) f: 3612 6008, Viamar (SBC - Rudge) f: 4367 8000, Viamar (Tatuapé) f: 2672 7600 (Citroën) Itavema Europa (Carrão) f: 2090 1670, Louvre (Guarulhos) f: 2468 5555, Lyon (Brás Leme) f: 3855 3838, Saint Bernard (S. Bernardo) f: 4126 4200 (Fiat) Amazonas (Butantã) f: 3767 2600, Itavema (Barra Funda) f: 3618 2120, Ponto (Itaquera) f: 2044 7000, Sinal (Carandiru) f: 2224 2499, Sinal (Diadema) f: 4072 6000, (Ford) Avante (Freguesia) f: 3933 7000, Avante (S. Miguel) f: 2030 7000, Forte (Jundiaí) f: (11) 4523 3000, Mix (Centro) f: 3363 3639, Superfor (Butantã) f: 3723 4986, Superfor (Lapa) f: 3613 9041, Végo Motors (S. Roque) f: (11) 4784 4600, (Honda) André Ribeiro (S. André) f: 3228 3231, André Ribeiro (S. Bernardo) f: 4128 2847, Dealer (Berrini) f: 2112 2555, HPoint (Morumbi) f: 3740 1544, HPoint (Pinheiros) f: 3030 1500, Hville (AlphaVille) f: 4196 4444, Norte-vel (Vl. Guilherme) f: 2790 4999, SP Japan (Cambuci) f: 2179 0955, (Hyundai) CAO (Moema) f: 5053 3116, Nobre (Mogi) f: 4723 7300, (Mitsubishi) Brabus (Ceasa) f: 3723 2085, Brabus (Nações) f: 5696 9400, Cardinal (Barra Funda) f: 3616 8700, Itamotors (AlphaVille) f: 4166 9999, MegaMit (Guarulhos) f: 2464 4014, MitNorth (Anhembi) f: 2128 5000, (Nissan) AR Motors (Nações) f: 5525 9944, Armando (S. André) f: 2761 6363, Grand Brasil (Bandeirantes) f: 3048 1100, Itavema (Leopoldina) f: 3647 1601, Sinal Japan (Mooca) f: 2081 8261, Tóquio (S. André) f: 4993 5000, Tóquio (Wash. Luis) f: 2344 1616, (Peugeot) Alpes (S. Bernardo) f: 4336 7000, Port Andrea (Itú) f: (11) 4013 7411, Port Andrea (Sorocaba) f: (15) 3229 2800, (Renault) Armando (S. Bernardo) f: 2761 6200, Estoril (Santos) f: (13) 3229 1800, Grand Brasil (Itaim) f: 3018 3097, Itavema France (Guarulhos) f: 2423 8000, Maggi Le Norm (Itú) f: (11) 2118 5500, (Toyota) Caltabiano (Berrini) f: 5502 2500, Inter. Japan (Butantã) f: 3732 1800, Nippokar (Campinas) f: (19) 3014 7333, Tsusho (Mogi) f: 4795 5555, Tsusho (São José) f: 5586 5555, (Volkswagen) Paris (Centro) f: 3351 4800, Frankfurt (Vl. Leopoldina) f: 3943 1133, Zamara (Butantã) f: 3813 3255, Lajes Independentes: Koga-Koga f: 2020 1000, Mercador (Matriz) f: 2997 3542, Serviços Oficial (mão-de-obra) (Chevrolet) Francisco (E. da Rocha) f: 4441 5900, Primavera (S. Caetano) f: 2722 0300, (Citroën) Montparnasse (S. André) f: 4433 6700, Normandia (Tatuapé) f: 2020 8000, Fiat Augusti (Ceasa) f: 3318 8888, Sinal (S. Bernardo) f: 4338 8000, (Ford) Horizonte (Mogi) f: 4791 7700, Mix (AlphaVille) f: 4165 7800, Sonnervig (Oeste) f: 3871 8040, (Honda) Norte-vel (Vl. Guilherme) f: 2790 4

6. A própria CPI, por meio de sua assessoria, tendo constado a falta dos seguintes itens nos seguintes varejistas:

PEÇA	CÓDIGO	MONTADORA	COMERCIANTE	TELEFONE
LANTERNA TRAS DIR ECCO 2006	2N1513404AA	FORD	SUPERFOR PIN	3069-1800
			FORTE VEICULOS	3839-3023
			SUPERFOR LAPA	3613-9000
TAMPA TRAS ECCO 2006	2N15N40010AV	FORD	SUPERFOR PIN	3069-1800
			FORTE VEICULOS	3839-3023
			SUPERFOR LAPA	3613-9000
LANTERNA TRAS ESQ FIESTA 2006	256513A603CF	FORD	SUPERFOR PIN	3069-1800
			FORTE VEICULOS	3839-3023
			SOUZA RAMOS	2643-8000
LANTERNA TRAS ESQ RANGER 2008	5L5513B505BA	FORD	SOUZA RAMOS	2643-8000
			AVANTE VEICULOS	2030-7020
			SOUZA RAMOS	2643-8000
RETROVISOR ESQ FOCUS 2010	6S4517683AA	FORD	SOUZA RAMOS	2643-8000
			AVANTE VEICULOS	2030-7020
			SUPERFOR LAPA	3613-9000
FAROL DIR FOCUS 2010	8M5113100AE	FORD	SOUZA RAMOS	2643-8000
			SUPERFOR PIN	3069-1800
			SUPERFOR BUT	3723-5000
P/LAMA DIR FOCUS 2009	8M51A16009AE	FORD	AVANTE VEICULOS	2030-7020
			SUPERFOR PIN	3069-1800
			SUPERFOR BUT	3723-5000
PAINEL TRAS ECO 2013	8N15N40320AA	FORD	SANDRECAR	4979-3000
			SUPERFOR PIN	3069-1800
			SUPERFOR BUT	3723-5000
PORTA DIANT ESQ FIESTA 1998	XS61A20125AA	FORD	SANDRECAR	4979-3000
			CAOA OSASCO	3699-8000
			CAOA JABAQUARA	5593-0033
LATERAL TRAS ESQ ECO 2013	CN15N27847AD	FORD	SANDRECAR	4979-3000
			CAOA OSASCO	3699-8000
			CAOA JABAQUARA	5593-0033
P/LAMA ESQ ECO 2013	CN15N16015AC	FORD	SANDRECAR	4979-3000
			CAOA OSASCO	3699-8000
			CAOA JABAQUARA	5593-0033
TAMPA TRAS FUSION 2009	9E5Z5440110AA	FORD	SANDRECAR	4979-3000
			FORTE VEICULOS	3839-3023
			CAOA JABAQUARA	5593-0033
PISCA TRAS DIR ECO 2013	CN1513B384AA	FORD	SANDRECAR	4979-3000
			FORTE VEICULOS	3839-3023
			CAOA JABAQUARA	5593-0033
TAMPA TRAS SIENA 08	51708470	FIAT	VENTUNO VILA MARIANA	5089-3000
			PAULITALIA LESTE	2100-6777
			ITAVEMA MOEMA	5098-4100
LANTERNA TRAS ESQ PALIO 2007	46846720	FIAT	VENTUNO VILA MARIANA	5089-3000
			PAULITALIA CASA VERDE	3217-6777
			ITAVEMA MOEMA	5098-4100
LANTERNA TRAS DIR STILO 2008	51786316	FIAT	VENTUNO VILA MARIANA	5089-3000
			PAULITALIA CASA VERDE	3217-6777
			ITAVEMA CAMBUCI	2065-0200
FAROL ESQ. MAREA	46785353	FIAT	VENTUNO CEASA	3646-4300
			PAULITALIA CASA VERDE	3217-6777
			ITAVEMA CAMBUCI	2065-0200
LANTERNA TRAS ESQ PALIO 2008	51766534	FIAT	VENTUNO CEASA	3646-4300
			ITAVEMA BARRA FUNDA	3618-2000
			ITAVEMA CAMBUCI	2065-0200
LANTERNA TRAS ESQ PALIO 2010	51832178	FIAT	VENTUNO CEASA	3646-4300
			ITAVEMA BARRA FUNDA	3618-2000
			PONTO SAO MIGUEL	2030-7700
LANTERNA TRAS ESQ CANTO SIENA	46839079	FIAT	VENTUNO FREGUESIA	3934-4000
			ITAVEMA BARRA FUNDA	3618-2000
			PONTO SAO MIGUEL	2030-7700
LANTERNA TRAS DIR CANTO SIENA	46839080	FIAT	VENTUNO FREGUESIA	3934-4000
			ITAVEMA GUARULHOS	2423-8000
			PONTO PIRES DO RIO	2044-7000
TAMPA TRASEIRA UNO	50002134	FIAT	VENTUNO FREGUESIA	3934-4000
			ITAVEMA GUARULHOS	2423-8000
			PONTO PIRES DO RIO	2044-7000
PARACHOQUE TRASEIRO DO SIENA 2006	735375014	FIAT	PAULITALIA LESTE	2100-6777
			ITAVEMA GUARULHOS	2423-8000

5. Das Manifestações Escritas das Montadoras

Após as reuniões realizadas na CPI, algumas montadoras ouvidas pela Comissão também se manifestaram por escrito neste Inquérito Parlamentar.

No caso da Ford, após sua oitava, apresentou a esta Comissão Parecer elaborado pelo Dr. José Roberto D’Affonseca Gusmão, ex-presidente do INPI – Instituto Nacional de Propriedade Industrial, bem como Parecer do ex-ministro do Supremo Tribunal Federal, Dr. José Paulo Sepúlveda Pertence.

No parecer elaborado em 01 de dezembro de 2009 pelo Dr. José Roberto D’Affonseca Gusmão a pedido da Ford Motor Company Brasil Ltda., o autor do Parecer analisa a questão debatida nesta CPI, a partir dos seguintes interesses e subsídios:

“(…) proteção, no Brasil, de partes, peças e acessórios automotivos por meio de registro de desenho industrial.

Para tanto, disponibilizou-nos a Consulente cópia integral dos autos da Averiguação Preliminar n.º 08012.002673/2007-51, ora em fase de recurso de ofício perante o CADE – Conselho Administrativo de Defesa Econômica (…)

Referido parecer buscou responder três questionamentos básicos, os quais, segundo seus termos, seriam:

“1) No Brasil, partes, peças e acessórios automotivos, em si, são registráveis como Desenho Industrial?

2) Há, no Brasil, limitação aos direitos decorrentes do registro de desenho industrial de partes, peças e acessórios automotivos, notadamente, em relação aos mercados primários e secundário?

3) Qual é o posicionamento do Poder Judiciário sobre o assunto?”

Com relação ao primeiro questionamento, Douto Parecerista afirma de maneira categórica à fl. 19 de sua opinião:

“É essencial que esse ponto fique claro. No caso de peças e acessórios automotivos, não se está diante de parte de objeto indissociável do corpo principal. É possível a instalação e desinstalação de tais produtos dos automóveis aos quais pertencem. Constituem as peças e acessórios automotivos, portanto, um objeto em si, ainda que façam parte do veículo”.

Ao responder diretamente o mesmo questionamento, o Douto Parecerista afirma, à fl. 26 do Parecer:

“Inexiste, na lei de Propriedade Industrial, vedação legal ao registro de parte de objetos como desenho industrial. De qualquer modo, constituem as peças e acessórios automotivos um objeto ornamental em si, ainda que façam parte do veículo. A forma de peças e acessórios automotivos se encontra definida de maneira completa e acabada. Tais produtos podem ser fabricados e comercializados separadamente, sendo suscetíveis de encaixe. Não se está pois, pois, diante de parte de objeto indissociável do corpo principal.

Quanto ao segundo questionamento ao qual o Parecer se propõe a responder, acerca de limitação nos mercados primário e secundário dos direitos decorrentes do registro de desenho industrial, à fl. 26 do Parecer, o jurista afirma:

“Não. No item 2.3 acima, demonstrou-se inexistir, na lei de Propriedade Industrial, qualquer exceção ou limitação à concessão de registros de Desenhos Industriais a mercados específicos. Não realizando a lei qualquer distinção entre mercado primário e secundário para fins de registrabilidade de desenho industrial, não cabe ao interprete assim fazê-lo. Aplica-se, no caso, o basilar princípio constitucional da legalidade”.

Quanto ao último questionamento, assim se posicionou o ilustre Parecerista:

“(…) Como demonstrado na Tabela anexa, nosso Tribunais vêm respeitando os direitos decorrentes dos registros dos Desenhos Industriais da Consulente e das demais montadoras, coibindo, inclusive liminarmente, utilizações desautorizadas (…)

A Ford também juntou parecer de Ilustre ex-ministro do Supremo Tribunal Federal, Dr. José Paulo Sepúlveda Pertence, parecer este produzido a partir de solicitação da própria Ford Motor Company do Brasil Ltda. e também da Fiat Automóveis S.A., para emissão de “opinião acerca do mérito da representação apresentada pela ANFAPE – Associação Nacional de Fabricantes de Auto Peças, especificamente, sobre a possibilidade de que, em nome da proteção da livre concorrência, se possa restringir ao mercado primário o alcance dos direitos resultantes dos registros de desenho industrial de que são titulares; e ainda a respeito das implicações de eventual decisão de procedência da representação proferida pelo CADE – Conselho Administrativo de Defesa Econômica sobre os processos judiciais, atinentes a questões semelhantes, em que são partes as filiadas à ANFAPE e as representadas”.

No bojo de seu parecer, o ilustre ex-ministro conduz sua linha lógica de raciocínio deste modo (vide fl. 10/11 do parecer):

“26. Malgrado erija a livre iniciativa em princípio fundamental da República e a livre concorrência em princípio da ordem econômica, em contrapeso, a Constituição Federal repudia enfaticamente o abuso do poder econômico que vise à dominação dos mercados, a eliminação da concorrência e o aumento arbitrário dos lucros (art. 173, §4º, preceito repetido no art. 20, I, II e III da lei Antitruste).

27. No abuso do poder econômico, como anotado por Paula A. Forgianni, o direito de que se abusa é a liberdade econômica, a liberdade de iniciativa, a liberdade de concorrência – e, neste ponto, se podem acrescentar os direitos de propriedade industrial -, ou seja, todos os direitos que assistem ao agente econômico, não configurando ilícito a simples utilização do poder econômico em si mesmo. De fato, nos termos do art. 20, §1º da Lei Antitruste não é ilícita a condição de posição dominante do mercado resultante de processo natural fundado na maior eficiência do agente econômico.

28. O abuso só se manifesta quando haja o uso anormal, ilegítimo, imoral dos indigitados direitos, isto é, quando se excedam manifestadamente os limites impostos pelo fim econômico ou social, pela boa-fé ou pelos bons costumes (art. 187. CC).

29. Quanto ao abuso de direitos cometidos por meio de patentes, há dois grupos de hipóteses em que os direitos dos titulares podem ser limitados ou retirados: nos casos de má utilização da patente em si (abuso dos direitos

patentários) e quando o titular, com base nos direitos dela resultantes, incide em práticas anticoncorrenciais (abuso de poder econômico).

30. A doutrina identifica o exercício abusivo do direito de patente de registro, e o conseqüente abuso de poder econômico, em situações nas quais o agente ultrapassa os limites do privilégio deles conseqüente, de modo a restringir a concorrência além do que se explique como estímulo à invenção (assim v.g os contratos que traduzam a venda casada de produtos patenteados e de outros, não patenteados): no abuso nos procedimentos de registro: na cartelização por meio da criação de grupos de patente e casos assimiláveis.

31. Em hipóteses tais, e de modo a coibi-las, o art. 68 da Lei de Propriedade Industrial prevê a possibilidade de concessão de licença compulsória, quando demonstrado que o titular da patente exerceu os direitos dela decorrentes de forma abusiva, ou por meio dela praticou abuso de poder econômico.

32. Antes da edição dessa lei, a Lei Antitruste já prescrevera que a prática de infração à ordem econômica sujeita os responsáveis, entre outras sanções, à recomendação ao órgão público competente – no caso, o Instituto Nacional de Propriedade Industrial (INPI) – para que conceda licença compulsória de patentes de titularidade do infrator (art. 24, inc. IV, a, L. 8.884/94).

33. Especificamente quanto ao desenho industrial, não há previsão legal para a concessão de licença compulsória. Apesar disso, os direitos decorrentes do registro de desenho industrial, como qualquer situação de poder de mercado, podem gerar abusos que devem ser coibidos pelo Sistema Brasileiro de Defesa da Concorrência (SBDC).

34. Desse modo, a própria Lei Antitruste estabelece claramente a sujeição aos seus ditames de todos – pessoas físicas ou jurídicas, de direito público ou privado – ainda que exerçam a atividade de monopólio legal (art. 15 L. 8.884/94).

35. A repressão às condutas abusivas pelo SBDC se aperfeiçoa com a aplicação das penalidades previstas nos arts. 23 e 24 da L. 8.884/94: multa, publicação da decisão condenatória em jornais, inscrição no Cadastro Nacional de Defesa do Consumidor, e recomendação aos órgãos públicos

para que não se conceda ao infrator parcelamento de tributos, incentivos fiscais ou subsídios públicos.

36. Obviamente, porém, não detém o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE) – órgão administrativo cujas atribuições são orientar, fiscalizar, prevenir e apurar abusos de poder econômico – o poder de declaração de nulidade de patentes e registros, ou de decretação da perda de direitos de propriedade industrial, ainda quando eventualmente se verifique o exercício abusivo de poder econômico pelos titulares do privilégio”.

O Douto Parecerista, com base na linha de argumentação acima, acaba por concluir que:

“Hipotética decisão do CADE que considerasse abusivas as condutas irrogadas às montadoras, acaso julgadas procedentes as demandas por elas propostas a fim de coibir a utilização e a comercialização no mercado secundário de desenho industrial coberto pelo registro de que são titulares, afrontaria a coisa julgada e seria nula”.

(...)

64. De tudo, não hesito em responder, à luz factual em que alicerçada a representação movida pela ANFAPE – Associação Nacional dos Fabricantes Independentes de Auto Peças contra os atos questionados da Ford Motor Company Brasil Ltda. e da Fiat Automóveis S/A, que o procedimento das consulentes constitui inequívoco exercício regular de direito de propriedade industrial, não se dando ao CADE o poder de proferir decisão que pretenda limitar ao mercado secundário de peças de reposição o exercício dos direitos objeto do registro de desenhos industriais ao mercado secundário, de peças de reposição”.

Já a Volkswagen, em manifestação escrita, e procurando reiterar os esclarecimentos prestados verbalmente na Comissão, destacou (página 2 da manifestação) que:

i. Não se pode falar em cartelização, já que não há qualquer acordo entre as montadoras e o mercado é altamente competitivo;

ii. Os atos da Volkswagen são pautados na Constituição e em Lei Federal, sendo exercidos por meio de medidas judiciais;

iii. Não há qualquer evidência de que o desenho industrial impeça os fabricantes independentes de atuarem no mercado;

iv. Não há qualquer relação entre a proteção do desenho industrial e a discussão sobre a falta de peças;

v. É descabida a insinuação de que a proteção de desenho industrial pode estar relacionada ao comércio de peças de origem ilícita;

vi. Não há, por fim, qualquer relação entre preço das autopeças e a proteção do desenho industrial.

A Volkswagen acrescenta que, de acordo com o artigo 13 da Constituição do Estado e São Paulo, CPI deve apurar fato certo ou determinado – e não haveria fato imputável à ela – reproduzindo o teor do artigo 13 da Constituição do Estado:

“Artigo 13 – A Assembleia Legislativa terá comissões permanentes e temporárias, na forma e com as atribuições previstas no Regimento Interno (...)

§ 2º - As comissões parlamentares de inquérito, que terão poderes de investigação próprios das autoridades judiciais, além de outros previstos no Regimento Interno, serão criadas mediante requerimento de um terço dos membros da Assembleia Legislativa, para apuração de fato determinado e por prazo certo, sendo suas conclusões, quando for o caso, encaminhadas aos órgãos competentes do Estado para que promovam a responsabilidade civil e criminal de quem de direito”.

A Volkswagen acrescenta que o Regimento Interno da Assembleia Legislativa faz a mesma exigência, isto é, de que a Comissão investigue fato certo e determinado, como se lê do seu artigo 34:

“Artigo 34. A Assembleia Legislativa, mediante requerimento de um terço de seus membros, e observada a ordem cronológica de solicitação, criará Comissão Parlamentar de Inquérito com poderes de investigação próprios das autoridades judiciais, além de outros previstos em lei neste Regimento, para apuração de fato determinado, por prazo certo e com indicação do número de seus componentes”.

A Volkswagen conclui que, como apontado pelo Representante do CADE – Dr. Ricardo Medeiros de Castro - ouvido na Assembleia, não haveria qualquer alegação de cartelização no Processo Administrativo 08012.002673/2007-51, tampouco haveria qualquer procedimento investigando eventual cartel, pelo menos, no âmbito do CADE.

A conclusão, portanto, da Volkswagen é a de que não haveria o fato determinado exigido por lei para a instauração da Comissão Parlamentar de Inquérito.

“Quanto a tema de desenho industrial e sua proteção em si, a Volkswagen afirmou que “a montadora pode solicitar o registro de desenho industrial de autopeças que contenham elemento de design inovador. Caso os termos da Lei sejam atendidos, o INPI concede o registro. A partir disso, a empresa passa a ser o único agente com direito de explorar aquele design por determinado período – corolário da própria aquisição de um direito de propriedade industrial (fl. 09 da manifestação da Volkswagen)”.

Parte IV – CONCLUSÕES

DO OBJETO DESTA CPI

Primeiramente, é importante enfrentar questão processual ventilada em manifestações escritas feitas pelas montadoras, no sentido de que a presente Comissão não investigaria “fato determinado”.

No caso, **há fato determinado**, claramente extraído da própria justificativa que inaugura este Procedimento:

“(…) Porém, o maior adversário do setor são as grandes montadoras que reivindicam a proibição da comercialização pelo segmento independente”. Alegam serem detentoras dos direitos sob o design de seus veículos, pretendendo assim estender a proteção dada pelo INPI para terem exclusividade na comercialização das peças de reposição. Entretanto, não deve haver proteção a título de desenho industrial para os desenhos que constituam componentes de produtos complexos no sentido de lhes restituir a sua aparência original. Em outras palavras, o regime dos desenhos industriais não pode contemplar a proteção para as peças de reposição no mercado de pós-venda, sob pena de conferir não somente um monopólio da “forma”, **mas também um monopólio do produto (mercado), sendo impossível aí o oferecimento de produtos substituídos.** (destaques atuais)

(...)

Conclui-se, pelo exposto, que o tradicional mercado independente de autopeças sofre mais uma vez a pressão dos grandes grupos econômicos, obrigando empresas com mais de 50 anos de mercado a atuarem como verdadeiros clandestinos, desonestos, criminosos, o que não está certo e deveria merecer maior atenção dos órgãos regulamentadores responsáveis por esse desequilíbrio, **a fim de garantir os direitos do consumidor e a manutenção dos empregos gerados pelo segmento**” (destaques atuais).

Diretamente verificável dos pequenos trechos reproduzidos acima, a presente CPI foi inaugurada para averiguar condutas de montadoras voltadas a **monopolizar os mercados de reposição** (chamado de mercado secundário) das peças dos veículos que cada uma produz.

O monopólio decorreria do raciocínio lógico de que, segundo se pôde constatar, apenas uma fabricante (ou empresa por ela contratada) poderia comercializar peças de reposição para seus veículos.

A Cartelização que pode ocorrer e dá nome a esta Comissão é tema correlato, mas o tema “monopólio”, na percepção desta Comissão, é diretamente correlato na medida em que foi tratado de práticas incorridas no âmbito do Direito Concorrencial.

Da mesma forma, também é tema diretamente correlato – e, na verdade, revelou-se até preponderante nas investigações que tiveram lugar nesta Comissão – o interesse do Consumidor.

Desta forma, entendemos que o fato determinado, antecipado desde logo nas razões que fundamentaram o pedido de abertura da CPI, é a conduta de algumas montadoras de impedirem que concorrentes atuem no mercado de reposição. A cartelização, o monopólio e, certamente, a ofensa ao direito do Consumidor, são consequências desta conduta.

As fabricantes Ford, Volks e Fiat não negaram a prática desta conduta, mas a justificaram com base na proteção que seria conferida pelo direito à propriedade intelectual às peças por elas produzidas.

A fabricante GM, por seu turno, embora tenha destacado que entende a proteção conferida ao desenho industrial, afirmou que não impede fabricantes independentes de atuarem no mercado.

A Constituição do Estado de São Paulo define em seu artigo 13:

Artigo 13 - *A Assembléia Legislativa terá Comissões permanentes e temporárias, na forma e com as atribuições previstas no Regimento Interno.*

§ 1º - *às comissões, em razão da matéria de sua competência, cabe:*

1 - *discutir e votar projetos de lei que dispensarem, na forma do Regimento Interno, a competência do Plenário, salvo se houver, para decisão deste, requerimento de um décimo dos membros da Assembléia Legislativa;*

2 - *convocar Secretário de Estado, sem prejuízo do disposto no artigo 52-A, para prestar pessoalmente, no prazo de 30 (trinta dias), informações sobre assunto previamente determinado, importando crime de responsabilidade a ausência sem justificção adequada;*

3 - *convocar dirigentes de autarquias, empresas públicas, sociedades de economia mista e fundações instituídas ou mantidas pelo Poder Público, para prestar informações sobre assuntos de área de sua competência, previamente determinados, no prazo de trinta dias, sujeitando-se, pelo não comparecimento sem justificção adequada, às penas da lei;*

4 - *convocar o Procurador-Geral de Justiça, o Procurador-Geral do Estado e o Defensor Público Geral, para prestar informações a respeito de assuntos previamente fixados, relacionados com a respectiva área;*

5 - *acompanhar a execução orçamentária;*

6 - *realizar audiências públicas dentro ou fora da sede do Poder Legislativo;*

7 - *receber petições, reclamações, representações ou queixas, de qualquer pessoa contra atos ou omissões das autoridades ou entidades públicas;*

8 - *velar pela completa adequação dos atos do Poder Executivo que regulamentem dispositivos legais;*

9 - *tomar o depoimento de autoridade e solicitar o de cidadão;*

10 - *fiscalizar e apreciar programas de obras, planos estaduais, regionais e setoriais de desenvolvimento e, sobre eles, emitir parecer;*

11 - *convocar representantes de empresa resultante de sociedade desestatizada e representantes de empresa prestadora de serviço público concedido ou permitido, para prestar informações sobre assuntos de sua área de competência, previamente determinados, no prazo de 30 (trinta) dias, sujeitando-se, pelo não comparecimento sem adequada justificção, às penas da lei.*

§ 2º - *As comissões parlamentares de inquérito, que terão poderes de investigação próprios das autoridades judiciais, além de outros previstos no Regimento Interno, serão criadas mediante requerimento de um terço dos membros da Assembléia Legislativa, para apuração de fato determinado e por prazo certo, sendo suas conclusões, quando for o caso, encaminhadas aos órgãos competentes do Estado para que promovam a responsabilidade civil e criminal de quem de direito.*

§ 3º - *O Regimento Interno disporá sobre a competência da comissão representativa da Assembléia Legislativa que funcionará durante o recesso, quando não houver convocação extraordinária⁶.*

Em continuidade, como referido no §3º retro, o Regimento Interno da Casa assim dispõe:

Artigo 34 – *A Assembleia Legislativa, mediante requerimento de um terço de seus membros, e observada a ordem cronológica de solicitação, criará Comissão Parlamentar de Inquérito com poderes de investigação próprios das autoridades judiciais, além de outros previstos em lei e neste Regimento, para apuração de fato determinado, por prazo certo e com indicação do número de seus componentes.*

§ 1º – *Protocolizado por um terço dos membros da Assembleia, o Presidente ordenará a numeração e publicação do requerimento.*

§ 2º – (...).

§ 3º – (...).

§ 4º – (...).

§ 5º – (...).

Artigo 34-A – (...).

Artigo 34-B – *A Comissão Parlamentar de Inquérito poderá, observada a legislação específica:*

I – (...);

⁶ O Regimento Interno da Casa assim prevê:

II – *determinar diligências, ouvir indiciados, inquirir testemunhas sob compromisso, requisitar de órgãos e entidades da administração pública, inclusive concessionários de serviço público, informações e documentos, requerer a audiência de Deputadas, Deputados e Secretários de Estado, tomar depoimentos e requisitar os serviços de quaisquer autoridades, inclusive policiais;*

III – (...);

IV – (...);

V – (...);

VI – *se forem diversos os fatos inter-relacionados objeto do inquérito, dizer em separado sobre cada um, mesmo antes de findar a investigação dos demais;*

VII – (...);

VIII – (...);

IX – (...).

Artigo 34-C – *Ao término dos trabalhos a Comissão apresentará relatório circunstanciado, com suas conclusões, que será publicado no “Diário da Assembleia” e encaminhado:*

I – *à Mesa, para as providências de sua alçada ou do Plenário, oferecendo-se, conforme o caso, projeto de lei, de decreto legislativo ou de resolução, que será publicado e imediatamente incluído em Pauta;*

II – *ao Ministério Público, à Procuradoria-Geral do Estado e à Defensoria Pública, respectivamente, com a cópia da documentação, para que promovam a responsabilidade criminal ou civil, por infrações apuradas, e adotem outras medidas decorrentes de suas funções institucionais;*

III – *ao Poder Executivo, para adotar as providências saneadoras de caráter disciplinar e administrativo decorrentes do artigo 37, §§ 2º a 6º, da Constituição Federal, e demais dispositivos constitucionais e legais aplicáveis, assinalando prazo hábil para seu cumprimento;*

IV – à Comissão Permanente que tenha maior pertinência com a matéria, à qual incumbirá fiscalizar o atendimento do prescrito no inciso anterior;

V – (...).

Artigo 34-D – (...).

Como já demonstrado, nas razões de requisição de abertura desta Comissão está expressamente destacada a conduta a ser investigada, razão pela qual ela possui por objeto fato certo e determinado. As consequências deste fato – que no caso é uma conduta que se imputa às montadoras – ocorram elas no campo concorrencial ou no campo do consumidor, ou ambos, são fatos relacionados.

Vale dizer, aliás, sobrelevam neste caso os reflexos da conduta das montadoras – no sentido de limitar ou mesmo eliminar a concorrência no mercado de reposição – aos interesses do consumidor.

O Colendo Supremo Tribunal Federal já desqualificou há tempos argumento de que os fatos investigados no âmbito de uma Comissão Parlamentar não poderiam se confundir com fatos debatidos em outras esferas (por exemplo, fatos concorrenciais repercutindo no consumidor), tendo decidido que a CPI pode, sim, aprofundar a sua investigação, mesmo invadindo outra esfera, distinta daquela na qual foram iniciados os seus trabalhos, resguardados, obviamente, os limites formais e materiais:

"O inquérito parlamentar, realizado por qualquer CPI, qualifica-se como procedimento jurídico-constitucional revestido de autonomia e dotado de finalidade própria, circunstância esta que permite à Comissão legislativa - sempre respeitados os limites inerentes à competência material do Poder Legislativo e observados os fatos determinados que ditaram a sua constituição - promover a pertinente investigação, ainda que os atos investigatórios possam incidir, eventualmente, sobre aspectos referentes a acontecimentos sujeitos a inquéritos policiais ou a processos judiciais que guardem conexão com o evento principal objeto da apuração congressional"
(STF, MS 23.652, Rel. Min. Celso de Mello, DJ de 16-2-2001).

Sem se adentrar ao mérito da nomenclatura atribuída à CPI, mas sim, à essência da Investigação – claramente identificada no pedido de abertura - de modo a não deixar dúvidas, **todos os temas e investigações que daí se seguiram guardam pertinência temática direta com o escopo desta Comissão.**

Assim:

- ✓ Foram convidadas e ouvidas nesta Comissão as maiores montadoras de veículos instaladas no país;
- ✓ Algumas destas montadoras apresentaram manifestações por escrito, inclusive, juntando pareceres de juristas de renome, e;
- ✓ A defesa que estas montadoras fizeram guardam pertinência com as razões de abertura de CPI. Tendo as montadoras se defendido de eventuais abusos cometidos com base em desenho industrial (aliás, os documentos escritos apresentados por elas enfrentam justamente este ponto), tal significam que elas bem compreenderam o escopo desta Comissão.

Por sua vez, a CPI diligenciou com vistas a identificar como atuam as empresas independentes, eventual falta de peça de reposição no mercado, o custo destas peças e outros temas, vale dizer, todos correlatos ao escopo da Comissão.

Por tudo isto, não há que se aceitar argumento de que esta Comissão teria se instaurado para investigar tema em abstrato, nem caracteriza boa-fé por parte das montadoras que advogam tal tese, posto que elas próprias demonstram claramente terem muito bem compreendido qual é o tema em questão e apresentaram defesas pertinentes a ele.

DO PROBLEMA DO DESENHO INDUSTRIAL, MERCADO E CONSUMIDOR

É importante se compreender que não cabe a esta Comissão julgar atos praticados pelas montadoras.

Tal competência, como o Eminentíssimo Desembargador Relator do Agravo de Instrumento 951087- 0/9, distribuído à 29ª Câmara de Direito Privado do E. Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo, destacou, cabe ao CADE:

"Impende destacar que as medidas liminares requeridas pelo Ministério Público, configuram temas inseridos na competência exclusiva do Conselho Administrativo de Defesa Econômica — CADE -, nos termos da Lei nº 8.684, de 11 de junho de 1994, autarquia federal a quem compete tomar as medidas legais para a prevenção e a repressão às infrações contra a ordem econômica, sob a ótica dos postulados constitucionais da liberdade de iniciativa, livre concorrência, função social de propriedade, defesa dos consumidores e repressão ao abuso do poder econômico. Outrossim, sendo a Conselho Administrativo de Defesa Econômica — CADE -, Órgão judicante com jurisdição em todo território nacional, é ele o órgão previsto na lei infraconstitucional que tem competência exclusiva para, juntamente com a Secretaria de Direito Econômico — SDE — averiguar, investigar e decidir sobre a prática de infrações a ordem econômica, especialmente aquelas elencadas nos artigos 20 e 21 da lei de regência"

Como se viu, nem o próprio Judiciário entendeu ser competente para julgar práticas concorrenciais adotadas pelas montadoras no mercado secundário, reposição (naquele caso, discutiam-se condutas de, supostamente, impor preços às concessionárias), de maneira que, com razão ainda maior, não cabe a esta Comissão fazer julgamento e impor condenação, extrapolando nesse sentido suas funções.

Cabe a esta Comissão, contudo, realizar as investigações pertinentes nos limites e para as finalidades dispostas na Constituição Estadual, assim como no Regimento Interno desta Casa.

Tendo em perspectiva as limitações legais e regimentais, a CPI não pode deixar de buscar compreender a importância do Desenho Industrial, inclusive, para o desenvolvimento da

sociedade como um todo e não apenas para as montadoras que, nesta CPI, defenderam tal Direito de maneira contundente.

Para o DÊNIS BARBOSA, *"se a criação é técnica, teremos uma hipótese de patente de invenção ou de modelo industrial. Se a criação é puramente estética, sem aplicação a produto industrial, poder-se-á ter a proteção pelo Direito Autoral; tendo-se uma obra de arte aplicada, com a qualificação de poder servir de tipo de fabricação industrial, estamos no domínio do desenho industrial."* (BARBOSA, Denise Borges - Tratado da Propriedade Intelectual. Vol. I /Denis Borges Barbosa – Rio de Janeiro: Editora Lumen Juris,2010., cit. p. 860)

Para Marcelo Bertoldi, *"conforme estabelece a Lei de Propriedade Industrial (art.95), o desenho industrial é forma plástica ornamental de um objeto ou conjunto ornamental de linhas e cores que possa ser aplicado a um produto, proporcionando resultado visual novo e original na sua configuração externa e que possa servir de tipo de fabricação industrial. O desenho industrial diferencia-se de modelo de utilidade em razão de sua característica simplesmente estética e sem nenhum comprometimento com a funcionalidade do bem onde é empregado, ou seja, com a criação do desenho industrial seu autor procura tão-somente agregar ao produto particularidades visuais, de molde a diferenciá-los aos olhos do consumidor, dotando-o de características estéticas que propiciem ou facilitem sua comercialização. É o exemplo do formato particular que se dá a um eletrodoméstico, com vistas a torná-lo mais atraente ao público comprador. O mesmo pode ocorrer com vários outros produtos, COMO É O CASO DO AUTOMÓVEL, dos computadores, aparelhos telefônicos, calçados, mobiliário, joias etc. O desenho industrial também não pode ser confundido com a obra de arte pelo fato de estar sempre relacionado a um objeto com função utilitária e possibilidade de ser industrializado, enquanto a obra de arte, em regra, não traz consigo nenhuma característica funcional, mas tão somente estética e decorativa, e também não é produzida em escala industrial."* (BERTOLDI, Marcelo M. – Curso Avançado de Direito Comercial/Marcelo M. Bertoldi, Marcia Carla Pereira Ribeiro – 3. Ed. Reform., atual. e ampl. – São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2006., cit. p.112)

Para Thomaz Lobo, no mesmo sentido:

"Considera-se desenho industrial a forma plástica ornamental de um objeto ou o conjunto ornamental de linhas e cores que possa ser aplicado a um produto, proporcionando resultado visual novo e original em sua configuração externa e que possa servir de tipo de fabricação industrial. O sujeito do direito é o autor do desenho ou do modelo, sendo a patente concedida, entretanto, àquele que a requerer (pessoas físicas, de direito privado ou de direito público). O objeto do direito é o modelo ou desenho, limitados pela novidade, originalidade e utilização industrial. O desenho

industrial é considerado novo quando não compreendido pelo estado da técnica. O estado da técnica é constituído por tudo aquilo tornado acessível ao público antes da data do depósito do pedido, no Brasil ou no exterior, por uso ou outro qualquer meio. Para aferição unicamente de novidade, o conteúdo completo do pedido de patente ou de registro depositado no Brasil, e ainda não publicado, será considerado como incluído no estado da técnica a partir da data de depósito, ou da propriedade reivindicada, desde que venha a ser publicado, mesmo que subsequentemente. Não será considerado como incluído no estado da técnica o desenho industrial cuja divulgação tenha ocorrido durante os 180 dias que precederem a data do depósito (pelo inventor, por terceiros com base em informações obtidas direta ou indiretamente do inventor ou em decorrência de atos por este realizados, ou pelo INPI, através da publicação oficial do pedido sem o consentimento do inventor, baseado em informações deste obtidas ou em decorrência de atos por ele realizados), ou a data da propriedade –reivindicada (de pedido depositado em país em que mantenha acordo com o Brasil, ou em organizações internacionais, que produza efeito de depósito nacional). A reivindicação de propriedade será feita no ato do depósito e pode ser suplementada dentro de 60 dias por outras propriedades anteriores à data do depósito no Brasil.

A reivindicação de propriedade será comprovada por documento hábil de origem que contenha todos os dados do pedido original, acompanhado de tradução simples da certidão de depósito ou documento equivalente com dados identificadores do pedido, cujo teor será de inteira responsabilidade do depositante.

Se não efetuada por ocasião do depósito, a comprovação deverá ocorrer em até 90 dias contados do depósito.

No caso de pedido depositado no Brasil estar fielmente contido no documento de origem, será suficiente uma declaração do depositante a este respeito para substituir a tradução simples.

O desenho industrial é considerado original quando dele resulte uma configuração visual distintiva, em relação a outros objetos anteriores. O resultado visual original poderá ser decorrente da combinação de elementos conhecidos:

- A forma necessária comum ou vulgar do objeto;
- A forma determinada essencialmente por considerações técnicas ou funcionais; e

- *O que for contrário à moral e aos bons costumes ou que ofenda a honra ou imagem de pessoas, ou atente contra a liberdade de consciência, crença, culto religioso ou ideia e sentimentos dignos de respeito e veneração.*

Não se considera desenho industrial obra de caráter puramente artístico. O desenho industrial poderá ser registrado também como marca, desde que usado como tal. Assim, uma fachada de casa ou edifício (em cores ou não) poderá ser registrada como desenho industrial e como marca tridimensional, desde que satisfaça os requisitos exigidos por lei.”

(LOBO, Thomaz Thedim – Introdução à nova lei de propriedade industrial: lei nº 9.279/96 / Thomaz Thedim Lobo. – São Paulo: Editora Atlas, 1997., cit. p.67-68)

Para Cláudio Barbosa:

“Outra forma de proteção às criações industriais é o desenho industrial, que é a forma plástica ornamental de um objeto (tridimensional) ou o conjunto ornamental de linhas e cores (configurações estéticas bidimensionais) que possa ser aplicado a um produto, proporcionando resultado visual novo e original na sua configuração externa e que possa servir de tipo de fabricação industrial, conforme definido no art. 95 d Lei nº 9.279/1996. Proteção assegurada, desde que não tenha uma finalidade unicamente artística, sendo necessário, ainda, que o objeto possa ser replicado industrialmente. Aplicam-se ao desenho industrial as exceções de propriedade e do período de graça das patentes, limitadas, contudo, ao prazo de cento e oitenta dias.

Outras limitações à registrabilidade estão elencadas no art. 100 do mesmo diploma, vedando-se o que for contrário à moral e aos bons costumes ou que ofenda a honra ou imagem de pessoas, ou atente contra liberdade de consciência, crença, culto religioso ou ideia e sentimentos dignos de respeito e veneração; e, especialmente, vedando-se o registro das criações que não representem uma informação nova, ou seja, a forma necessária comum ou vulgar do objeto ou, ainda, aquela determinada essencialmente por considerações técnicas ou funcionais. Em especial, deve se mencionar que o critério de aferição da registrabilidade é determinado por uma configuração visual distintiva, em relação a outros objetos anteriores.

A proteção ao desenho industrial é conferido pelo prazo de dez anos, prorrogável por três períodos sucessivos de cinco anos, totalizando um prazo de vinte e cinco anos de validade, devendo-se ressaltar que ao contrário das patentes de invenção, do modelo de utilidade e do registro de marca, o desenho industrial não é submetido a um exame prévio. Ao contrário, o registro é concedido automaticamente.”

(BARBOSA, Cláudio R. – Propriedade intelectual: introdução à propriedade intelectual como informação/ Cláudio R. Barbosa. – Rio de Janeiro: Editora Elsevier, 2009., cit. p.128-129)

O desenho industrial é, como mencionado, a proteção que se atribui à estética quando ela tem aplicação industrial, bastando para tal que ela seja nova, no sentido de diferenciar-se pela forma – não pela funcionalidade – contanto haja pedido junto ao INPI, independente de avaliação – posto que concedido em regra automaticamente.

As montadoras de veículos afirmaram nesta CPI e comprovaram terem realizado os devidos depósitos que fundamentaram medidas adotadas contra as empresas independentes.

O representante da Volkswagen – ouvido em sessão ocorrida no dia 18.06.2013, explicou a visão da empresa sobre o tema e trouxe considerações adicionais:

“Diante do que já vem sendo discutido nesta CPI, entendemos que é importante trazer algumas informações iniciais e fundamentais para o debate. São cinco os nossos principais pontos:

11. *O mercado de automóveis é altamente competitivo, com cerca de 70 marcas que disputam a preferência do consumidor brasileiro.*
12. *Os direitos da Volkswagen são pautados na Constituição e em lei federal.*
13. *O registro de desenho industrial não impede os fabricantes independentes de atuarem no mercado.*
14. *Não há nenhuma relação entre a proteção do desenho industrial e a discussão sobre falta de peças.*
15. *A proteção do desenho industrial não está vinculada ao preço das autopeças.*

E mais:

“Por fim, quero apenas ressaltar que inexistente relação entre preço das autopeças e a proteção do desenho industrial. Os preços das peças comercializadas pela montadora variam muito e não são, necessariamente, mais altos. Deve-se destacar que o design das peças Volkswagen, desde os primeiros esboços até a sua produção efetiva, é realizado no Brasil, majoritariamente no Brasil, com vistas a atender às demandas, às particularidades da demanda brasileira. O desenvolvimento de uma peça considera o seu impacto sobre o resultado final do veículo, considera tanto a sua harmonia visual com o conjunto do carro, quanto a sua harmonia aerodinâmica e garantia da segurança de um veículo. O preço cobrado pela montadora compreende todos os investimentos e riscos enfrentados”

Por sua vez, o representante da Ford, Dr. João Alecrim Pereira, ouvido em sessão realizada em 18.06.2013, foi além, destacando um importante aspecto da peça visual, qual seja, a segurança do consumidor, o que fez nestes termos:

“(…) Um para-choque que não leva em consideração os requisitos específicos do original, por exemplo, será deformado de uma forma diferente da projetada pela montadora, ele danificará outras estruturas do veículo, levando riscos para a segurança dos passageiros. Esse mesmo raciocínio vale para as diversas outras peças, como o capô, o para-lama, as peças em geral da carroceria do veículo”.

Aqui uma importante conclusão a que esta Comissão chegou, a de entender que a segurança do consumidor não pode, jamais, ser colocada em risco. Talvez por ausência de prazo, ou mesmo por não ter tido conhecimento acerca da existência ou divulgação dos padrões objetivos de especificação de cada peça, esta Comissão não conseguiu colher maiores elementos relacionados à segurança, mas não pode deixar de mencionar que esta é uma preocupação fundamental para o tema aqui tratado.

Posteriormente, o representante da Ford acrescentou outro aspecto da questão já tratado nesta Comissão, qual seja, o de que a proteção ao desenho mais do que justificar, preserva e estimula os investimentos feitos no seu desenvolvimento:

“Ao defender o direito de registrar a propriedade industrial, direito que é assegurado pela Constituição Federal e pelo Código de Propriedade

Intelectual estamos defendendo milhares de empregos. Estamos defendendo a nossa capacidade de continuar investindo em inovação, a capacidade de poder gerar novos produtos e registrá-los em um país que respeita as leis de propriedade industrial, como até aqui tem sido o caso do Brasil”.

Esta Comissão entende que assegurar ao desenvolvedor, seja de uma patente, modelo de utilidade e, com certeza, de um determinado desenho com aplicação industrial, faz com que – por razões econômicas – tal proteção passe a ser um valor para ele e, com isso, seja estimulado a desenvolver e investir mais na propriedade industrial.

Com isso, a tendência é que o mercado como um todo reaja, procurando igualmente investir e desenvolver novidades, que agradem ao consumidor e à sociedade em geral.

Por fim, o representante da Ford alegou desconhecer a existência de falta de peças no mercado:

Com relação à falta de peças no mercado, o depoente informou que, com relação às peças protegidas por propriedade industrial, desconhece a falta de qualquer peça no mercado, especialmente as protegidas por desenho industrial:

“Destas peças protegidas por propriedade industrial, nós desconhecemos falta relevante no mercado, pelo menos no nosso centro de atendimento ao consumidor essas peças não configuram entre as peças com reclamações de falta de abastecimento.”

Ouvido o representante da Fiat, na sétima sessão desta comissão, em 25.06.2013, Dr. José Eduardo Moreira, como já antecipado, destacou-se o volume de investimento necessário para o lançamento de um veículo:

“Apenas para o desenvolvimento do Grand Siena foram investidos cerca de 700 milhões de reais, incluindo concepção de design, engenharia, preparação de produção, campanha de comunicação e adaptação, treinamento e preparação técnica para rede de 600 concessionárias para vender o novo produto. O que tem que ficar claro aqui é que quando se coloca um novo produto no mercado, você não está simplesmente colocando um carro à venda, você está colocando a sua identidade, você

está colocando a sua marca para apreciação do consumidor, para apreciação do público. Então você tem que garantir a ele que você está colocando um produto que além de satisfazer o aspecto de design, ele também satisfaz o aspecto relacionado à segurança. O que nós fazemos é colocar no mercado, para o consumidor e cliente da marca Fiat, um produto que represente o que há de mais atualizado em termos de tecnologia, segurança e estilo”

Ficou claro pelo depoimento acima a ordem de grandeza de investimentos que devem ser feitos para o lançamento de um veículo, incluindo investimentos em desenho industrial.

Por tudo o que foi dito pelos Representantes das montadoras, pelo menos, daquelas citadas acima:

- ✓ A proteção do desenho industrial tem relação direta com a qualidade do produto e, nesse sentido, com sua segurança;
- ✓ A proteção do desenho industrial é necessária porque estimula e justifica os investimentos feitos em desenvolvimento;
- ✓ Não há falta de peças no mercado, pelo menos, não das peças protegidas por desenho.
- ✓ Inexistiria relação entre a proteção do design das peças e o preço cobrado por elas.

A despeito do fato de que é inegável a necessidade de proteção de desenho industrial, há alguns argumentos das montadoras que, à luz dos fatos levantados por esta Comissão, pareceram contraditórios ou desprezíveis da realidade notória.

Contraditórios, por exemplo, quando se busca relacionar a segurança de um automóvel às peças protegidas por desenho industrial.

Como se viu das várias definições trazidas neste Relatório sobre Desenho Industrial, o que se protege com o registro é a estética, não sua funcionalidade. Advogar a tese da proteção para proteger a segurança do consumidor, ou mesmo assegurar a qualidade da peça, é contrário à proteção por meio do desenho industrial, tutelado para proteção do que é estético.

Ademais, em nenhum momento qualquer montadora trouxe ao conhecimento desta Comissão quais seriam os padrões e especificações das peças de seus veículos, de modo que, pelo menos à luz do que existe neste procedimento, não é sequer possível verificar se estes alegados padrões de qualidade **estariam de acordo com o que seria efetivamente necessário ou, simplesmente, estariam de acordo com que a própria montadora define como aceitável.**

Também revelou contradição o depoimento do representante da Volks. Primeiro, aduz não haver qualquer relação entre **“preço das autopeças e a proteção do desenho industrial”**. Depois, afirmou que **“o preço cobrado pela montadora compreende todos os investimentos e riscos enfrentados”**.

Primeiro defende-se que a proteção é necessária para a recuperação – e até estímulo – do investimento, depois alega que o preço da peça está baseado nestes investimentos e também no risco, mas, como premissa, afirma inexistir relação entre preço de peça e proteção.

Ou bem o representante da Volks quer fazer entender que a empresa absorve todos os investimentos feitos – de maneira que, daí sim, não haveria relação direta entre proteção e preço das autopeças, ou, na prática, não há a necessidade de se limitar a concorrência, porque estes investimentos já foram recuperados.

O mais provável, por tudo o que se levantou, é que tais investimentos já foram recuperados quando o veículo foi vendido.

Tal conclusão é coerente com o entendimento do CADE que, em votação unânime, acatou o voto do Relator do Procedimento em curso, que assim afirmou:

*“Por outro lado, a exclusividade da Representadas diante dos FIAPs não parece se justificar: (a) pela necessidade de recuperar investimentos de P&D sobre as peças objeto do processo, já que tais custos aparentam ser baixos, **SÃO MAIS QUE RECUPERADOS NO MOMENTO DE VENDA DO VEÍCULO**”*

Caso assim não fosse, haveria a necessidade de se concluir que a General Motors, também ouvida por esta Comissão, possui eficiência produtiva muito superior a de suas principais concorrentes, pois ela afirma – mesmo ressaltando que teria direito a tal – sequer realizar o registro de suas peças:

“O debate, como eu disse, não é simples, há discussões a respeito disso em vários países, na Europa e Estados Unidos também. Então, no caso específico da General Motors, o que a gente tem é que a GM não registra o desenho intelectual das peças que compõem os seus veículos”

Há uma clara contradição, portanto, no que diz respeito à definição e justificativa da proteção ao desenho com base em funcionalidades ligadas à segurança, assim como há, e aqui, ainda mais evidente, contradição entre o argumento de que não existe relação entre preço de peça e investimentos, quando se afirma, por outro lado, que a proteção deva ser feita justamente para que o investimento seja recuperado.

A falta de peças é tema comum em matérias jornalísticas veiculadas em todos os tipos de mídia, escrita e falada; foi constatada em diligência realizada pela própria Comissão – que, destaque-se – identificou a falta de inúmeras peças visuais, e foi tema corrente em vários dos depoimentos prestados nesta Casa, a começar pelo depoimento do Sr. Francisco Wagner de La Torre, Presidente da Sincopeças:

*“**Se vocês fizerem uma pesquisa do que está faltando de autopeças, são exatamente essas peças onde existe a propriedade intelectual.** Aquela que existe no livre comércio não tem problema porque o mercado Independente se abastece e tem os seus próprios meios e caminhos de buscar se não aqui dentro, até de importar.*

*É importante destacar que a indústria nacional hoje, muito embora nós estejamos assistindo a um mercado extremamente aquecido de venda de carro, **falta de peças exatamente naquelas que a fábrica, as montadoras insistem em manter a propriedade sobre o desenho dela, a indústria nacional está com mais de 20% de capacidade ociosa.** Ou seja, nós teríamos imediatamente como começar a responder de forma positiva esta falta de peças.”*

A verdade, pelo que esta Comissão pôde comprovar, é que, muito provavelmente, preocupadas com o mercado de venda de carros, as montadoras – sob o manto da proteção do desenho industrial – deixam de lado o mercado de reposição, agindo pontualmente contra fabricantes e comerciantes independentes quando estes têm estrutura competitiva e justamente podem fazer frente, ou pelo menos minimizar, os reflexos da falta de peças.

Sem se imiscuir em tema próprio à concorrência, é regra óbvia e ululante a relação direta entre falta de peça e preço. Quanto mais difícil de se encontrar, a peça tende a ser mais cara.

A tentativa de negar a falta de peças por algumas montadoras chega a ser desprezível, pois o fato sequer precisaria ser comprovado, **sendo absolutamente notório.**

Por fim, adentrando ao tema do consumidor, ele fica certamente no meio desta discussão, sofrendo com falta de peças, com o custo e com o atendimento no momento da reparação.

Como se demonstrou no relatório minucioso aqui realizado, as próprias concessionárias se voltaram contra as montadoras para pleitear junto a elas uma maior liberdade de dar ao seu consumidor um serviço melhor e um preço mais justo.

As montadoras se insurgiram contra esta iniciativa da FENABRAVE. Esta questão será tratada mais adiante.

Por enquanto, este Relatório abordará especificamente a posição do consumidor: tem ou não o consumidor de, após adquirido o veículo, optar pela sua peça de reposição.

O artigo 21 do Código do Consumidor diz o seguinte:

*Art. 21. No fornecimento de serviços que tenham por objetivo a reparação de qualquer produto considerar-se-á implícita a obrigação do fornecedor de empregar componentes de reposição originais adequados e novos, ou **que mantenham as especificações técnicas do fabricante, salvo, quanto a estes últimos, autorização em contrário do consumidor.***

O artigo 21 do Código do Consumidor, portanto, faculta a ele a escolha – ou a autorização – para que não sejam aplicados componentes originais na reparação.

Neste ponto, há que se reiterar o problema da falta de especificação das peças, o que dependeria das próprias montadoras ou dos órgãos oficiais de certificação, bem como o problema da informação do consumidor.

O consumidor deve ser informado e, jamais, correr o risco de adquirir uma peça similar pensando estar adquirindo uma peça original.

O mesmo Código do Consumidor, em seu artigo 4º:

Art. 4º *A Política Nacional das Relações de Consumo tem por objetivo o atendimento das necessidades dos consumidores, o respeito à sua dignidade, saúde e segurança, a proteção de seus interesses econômicos, a melhoria da sua qualidade de vida, bem como a transparência e harmonia das relações de consumo, atendidos os seguintes princípios:*

IV - *educação e informação de fornecedores e consumidores, quanto aos seus direitos e deveres, com vistas à melhoria do mercado de consumo;*

E o artigo 6º:

Art. 6º *São direitos básicos do consumidor:*

III - *a informação adequada e clara sobre os diferentes produtos e serviços, com especificação correta de quantidade, características, composição, qualidade, tributos incidentes e preço, bem como sobre os riscos que apresentem*

A questão da informação aparece novamente no Código do Consumidor:

Art. 37. *É proibida toda publicidade enganosa ou abusiva.*

§ 1º *É enganosa qualquer modalidade de informação ou comunicação de caráter publicitário, inteira ou parcialmente falsa, ou, por qualquer outro modo, mesmo por omissão, capaz de induzir em erro o consumidor a respeito da natureza, características, qualidade, quantidade, propriedades, origem, preço e quaisquer outros dados sobre produtos e serviços.*

Uma vez que o Código do Consumidor, mediante autorização do Consumidor, o autoriza expressamente a escolher peça não original, obviamente que o Consumidor deve ser informado e decidir conscientemente sobre qual peça de reposição quer, afinal, adquirir.

Fatos relatados nesta Comissão no sentido de que consumidores podem estar sendo induzidos a erro devem ser prontamente repudiados, inclusive, nas esferas criminais cabíveis.

A despeito disso, também não se pode aceitar que o consumidor fique refém de um único fornecedor, especialmente de um fornecedor que, na opinião do Presidente do Sincopeças, Francisco Della Torre, não tem condições de atender ao mercado de reposição, e o pior, sabe disso:

“Bom, a gente tem que tomar alguns cuidados. Se a montadora tem a propriedade sobre partes do automóvel, a lei assim o garante, é isso o que nós entendemos. Agora, isso afeta muito mais do que os nossos negócios, o interesse do consumidor. É nesse aspecto que a gente, nós entendemos ser temerário essa postura e esta estratégia. Seria eu não sei outro adjetivo, mas eu acho que seria leviano da minha parte dizer que isso é uma estratégia, faz parte de uma estratégia orquestrada para que as montadoras fiquem donas da reposição. Elas têm consciência que não têm estrutura para atender a demanda de reposição de peças e manutenção dessa frota circulante, elas sabem disso”

Há ainda uma questão relevante sob a perspectiva do consumidor, decorrente da limitação da concorrência, que é o que o CADE chamou de efeito lock-in, isto é, a natural e indelével vinculação do consumidor ao fornecedor, toda vez que precisar trocar uma peça de seu veículo, especialmente porque, como se apurou, o prazo de duração da proteção do desenho é maior do que o prazo de vida média do veículo.

É como se fosse uma venda casada diferida no tempo. Guilherme Ribas explica o tema da seguinte forma:

“A venda casada anticoncorrencial é uma prática restritiva excludória em que um agente econômico subordina a venda de um determinado produto ou serviço à aquisição de outro bem ou serviço, por ele ou por terceiros produzidos ou ofertado, ou à aceitação de que um produto ou serviço ofertado por terceiros não será adquirido”.

É este o caso dos autos, duplamente. Primeiro, porque havendo necessidade de adquirir peça de reposição, o consumidor terá que adquirir a peça da montadora ou empresa fornecedora contratada por ela; segundo, porque pelo que advogam as montadoras, o consumidor não poderá se socorrer do mercado independente.

Após realizações dos trabalhos da referida CPI, uma constatação assombrosa emergiu, qual seja, a de que há um espírito emulativo das montadoras para que haja a falta de autopeças no mercado com o intuito de levar o consumidor a adquirir novos veículos como uma obsolescência programada. Os veículos parados em oficinas aguardando autopeças são inúmeros, e muitos por longos períodos.

O consumidor, portanto, está amarrado à concessionária da montadora!

Da Conclusão de Abuso

Conforme esta CPI pôde apurar, a partir do ano 2000, especialmente, houve um acirramento das iniciativas de algumas montadoras contras as empresas independentes, fabricantes e varejistas.

O Presidente da Associação Nacional das Fabricantes de Autopeças, que representa as empresas independentes, destacou este momento histórico, quando foi ouvido em sessão da CPI:

“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”.

No mesmo período, provavelmente, houve iniciativas das próprias concessionárias de veículos, representadas pela FENABRAVE, contra a imposição de algumas montadoras de que a concessionária cobrasse preço elevado, justificando a instauração de Ação Civil Pública. O Dr. Gilberto Nonaka, eminente Promotor de Justiça signatário da ação, expôs com brilhantismo o que ocorreu:

“(…) Esta ação teve como base o inquérito civil instaurado a pedido, por representação da FENABRAVE. A FENABRAVE representou na Promotoria e nós instauramos o inquérito civil em razão do abuso das montadoras em relação ao preço de peça que era imposto à rede de distribuição (...)

Então, em razão do ABUSO DO PREÇO cobrado pelas peças, imposto à rede de distribuição, às concessionárias, elas eram obrigadas a cobrar

um preço abusivo que girava segundo a representação entre 80 a 600% do preço que era cobrado na rede de distribuição, que não as concessionárias. Em razão disso nós instauramos o inquérito em 2001 e este inquérito tramitou na Promotoria por cerca de três anos e ao final eu acabei ajuizando a ação civil pública em razão de ter constatado realmente este abuso cobrado pelas peças.

A reclamação da FENABRAVE representando as concessionárias é porque existe essa questão da fidelidade que a concessionária só pode vender peça da própria montadora, NÃO PODE VENDER PEÇA OUTRA QUE NÃO É DA MONTADORA.

O eminente Promotor de Justiça entendeu, primeiro, que havia abuso na conduta das montadoras, preço excessivo e fez uma relação direta entre este fato e sua razão de ser, qual seja: a circunstância de que a montadora proíbe a venda de peça que não a da montadora.

Não apenas o Promotor signatário da ação, quanto posteriormente o Desembargador que relatou Agravo de Instrumento interposto no caso, mesmo o tendo julgado improvido, destacou a possibilidade de abuso e a competência do CADE para fazer tal avaliação, como já mencionado neste Relatório.

Como se relatou, a reclamação da FENABRAVE deu início em 2001 a um Inquérito Civil que, depois, em 2004, fundamentou a propositura de Ação Civil Pública contra as montadoras.

No mesmo período, a maior parte das ações intentadas contra fabricantes e varejistas independentes foram ajuizadas pelas Montadoras Ford, Fiat e Volks (a GM, como antecipado, afirmou textualmente não limitar a concorrência, estando mais preocupada e garantindo a qualidade de suas peças originais).

As referidas montadoras, quase concomitantemente à discussão que tomava lugar face à FENABRAVE, adotaram medidas não adotadas em cerca de 40 (quarenta) anos de convivência pacífica.

Pior, adotaram contra fabricantes nacionais independentes medida que não adotam nem mesmo em seus respectivos países de origem.

Na sequência, as empresas independentes, antes desorganizadas, foram obrigadas a se reunir e, em 2007, propuseram elas Representação perante o CADE, dando origem à Averiguação

Preliminar e, depois, ao Processo Administrativo que hoje tramita no Sistema Brasileiro de Proteção e Defesa da Concorrência para apurar, essencialmente, se há ou não condutas das montadoras Fiat, Ford e Volks, voltadas a eliminar ou limitar a existência ou ingresso de concorrentes no mercado de reposição (basicamente 20, incisos I, II e IV, e 21, incisos IV e V, da Lei 8.884/94)

Há evidente sequência lógica e cronológica nos acontecimentos acima, o que – embora não coloque uma pá de cal na conclusão de que um fato possui relação direta com outro – pelo menos provoca reflexões sérias nesse sentido.

Ressalva feita à montadora GM que, embora tenha sido Ré na Ação Civil Pública proposta, não iniciou qualquer medida contra fabricantes independentes e destacou em seu depoimento seu interesse, exclusivo, em assegurar a qualidade de suas peças. A GM, embora entenda existir o direito de registro, não deixou de aventar a possibilidade de, pelo menos em tese, investigar-se abusos cometidos com base nestes registros:

“Ou seja, quando a empresa detém um poder de mercado, uma posição dominante, há uma série de questões mais técnicas de definição, se a empresa tem ou não uma posição dominante no mercado, mas descaracterizada esta posição dominante, o que a lei proíbe é o abuso dessa posição dominante e o que está sendo investigado pela Superintendência Geral do CADE hoje é justamente a existência ou não de abuso por parte dessas três empresas Fiat, Ford e Volkswagen”.

A palavra abuso aparece por todo o voto que, no âmbito do CADE, inaugurou Processo Administrativo contra as montadoras Ford, Fiat e Volks:

(vii) Tais conclusões levam a crer que a imposição dos registros de desenho industrial em questão diante dos FIAPs por parte das Representadas, impedindo a concorrência desses agentes, tem o condão de gerar danos significativos à concorrência, danos esses não justificados por objetivos de inovação, de recuperação de investimentos, de apropriação, de manutenção de competitividade ou outros, provocando, assim, UM RESULTADO LÍQUIDO NEGATIVO SOBRE O BEM ESTAR DA ECONOMIA E DOS CONSUMIDORES;

(viii) Na medida em que produz tal resultado negativo, a imposição dos registros de desenho industrial das Representadas diante dos FIAPs

revela-se: (a) um exercício abusivo do direito de propriedade industrial em questão, na medida em que se desvirtua dos fins sócio-econômicos estabelecidos pela própria norma constitucional que ampara esse direito, que tem por objetivo “o interesse social e o desenvolvimento tecnológico e econômico do País (art. 5º, XXIX); (...);

Vale lembrar que, conforme o Ministério Público Estadual Paulista já havia identificado abusos perpetrados por algumas montadoras, na Averiguação Preliminar inaugurada perante o CADE, o Ministério Público Federal que atuava, por meio de seu representante, também entendeu pela existência de práticas abusivas fundadas em um desvirtuamento do desenho industrial.

Depois, como se viu, o voto condutor no CADE, que abre o Processo Administrativo, também fundou-se em abuso de desenho industrial.

Nesta Comissão, em várias outras oportunidades ficou claro que está ocorrendo abusos e vários depoimentos demonstraram-se isto. Vale destacar, dentre tantos, o depoimento do Diretor do Procon/SP, Dr. Paulo Góes, para o qual:

“O PROCON, e já passando aqui, eu pretendo apresentar para os senhores e vou oficialmente trazer a essa CPI todos os dados que vou transmitir aqui aos senhores, mas o PROCON considera que a posição de determinadas empresas no sentido de proteger, entre aspas eu colocaria essa proteção, a sua propriedade industrial, tem a nosso ver, se demonstrado como uma prática ou exercício, a nosso ver, irregular ao Direito, portanto, há um abuso do Direito de Propriedade Industrial aqui”.

Assim, havendo tantos depoimentos no sentido de que há abuso de direito de desenho industrial perpetrado por algumas montadoras e, tendo-se constatado que as próprias razões das montadoras para embasar medidas adotadas contra as concorrentes do mercado independente são inconsistentes ou desprezadas completamente da realidade, esta Comissão não pode chegar à outra conclusão que não a de que há evidentes abusos cometidos pelas montadoras que, se valendo de um registro concedido pelo INPI de maneira automática, dele fazem uso no mercado de reposição para restringir a concorrência, inclusive, no âmbito de sua própria rede de concessionárias.

PARTE V – ENCAMINHAMENTOS

Do Projeto de Lei

Diante de tais conclusões, além dos encaminhamentos adiante propostos, esta Comissão, no uso de suas atribuições regimentais, com o fito de garantir os mínimos direitos dos consumidores de autopeças no âmbito do Estado, sugere o seguinte Projeto de Lei:

PROJETO DE LEI Nº DE 2013

Dispõe sobre a o fornecimento de peças pelas montadoras de veículos.

A Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo decreta:

Artigo 1º - É obrigatório o fornecimento, pelas empresas montadoras e importadoras de veículos, de peças originais e novas de reposição aos veículos disponíveis no mercado, no prazo máximo de 30 (trinta) dias a contar do pedido formal à concessionária autorizada do município onde o veículo será reparado.

Parágrafo único - Para efeito desta lei, as empresas montadoras e importadoras de veículos deverão manter a disponibilidade das peças pelo prazo mínimo de 5 (cinco) anos após ter cessada a fabricação do veículo ou modelo.

Artigo 2º - Decorrido o prazo do artigo 1º desta lei, ficam as empresas montadoras e as importadoras de veículos obrigadas ao pagamento do valor da locação diária correspondente a um veículo da mesma categoria, até o final do reparo e efetiva entrega do veículo ao consumidor.

Artigo 3º - Na indisponibilidade da peça nos termos do artigo 1º, fica facultada através de autorização formal do proprietário do veículo, a utilização de peças do mercado de reposição.

Artigo 4º - As empresas montadoras e as importadoras de veículos no descumprimento das normas previstas nesta lei serão punidas com multa equivalente a 500 UFESP s.

Artigo 5º - Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICATIVA

O aumento da frota de veículos no Estado de São Paulo vem crescendo a cada ano. Uma das causas decorre da insuficiência do transporte público, que não consegue atender a demanda existente. Aliado a isto, incentivos fiscais, como foi o caso da isenção de IPI para carro zero, além de financiamentos a longo prazo colocados à disposição do consumidor para a compra de carro próprio aceleraram gradualmente este aumento.

O mercado hoje oferece um número grande de marcas, além de uma variedade de modelos que se renovam constantemente, atraindo um maior número de consumidores. Sob um olhar otimista, este quadro pode ser traduzido como um aumento de renda da população em geral. Por outro lado, existe uma frota de veículos fabricados há muitos anos que também compõe a frota do Estado.

Diante desta realidade uma constatação é clara: toda esta frota necessita de autopeças para reposição, demanda esta que não tem sido atendida, afetando diretamente os consumidores e gerando graves problemas a todos os envolvidos, dentre eles seguradoras, oficinas mecânicas e o próprio mercado de autopeças.

As orientações nos vários sítios voltados ao consumidor são no sentido de que o artigo 32 do Código de Defesa do Consumidor garante o fornecimento de peças de reposição de todos os veículos disponíveis no mercado enquanto eles forem fabricados ou importados e até mesmo após saírem de linha. Assim, é de responsabilidade do fabricante ou do importador, quando não houver fabricante em território nacional, com peças originais e novas, segundo o artigo 21 do referido código.

Peças ou componentes de reposição usados devem ser utilizados mediante autorização do proprietário, caso contrário configura crime de consumo por parte do fornecedor, conforme o artigo 70 do Código de Defesa do Consumidor que, no descumprimento desta norma, prevê pena de três meses a um ano de detenção aos donos de empresa e representantes legais, além de pagamento de multa.

Ao consumidor é garantido o direito de solicitar a troca da peça em caso de vício de produto, defeitos que não sejam causados pelo mau uso ou pelo desgaste natural, devendo o fornecedor no prazo máximo de 30 dias disponibilizar a peça. Após esse período, o consumidor pode optar por substituição do produto por outro do mesmo tipo, em perfeitas condições de uso; pela restituição imediata da quantia paga, com correção monetária; ou pelo abatimento proporcional do preço, quando possível.

Quando o caso não decorrer de vício do produto, mesmo que a lei não fixe prazo para a entrega da peça de reposição, o fabricante ou importador deve informar ao consumidor o tempo de espera. O Código ainda prevê a hipótese de veículo que não é mais fabricado: as peças de reposição devem, no caso, continuar a ser fornecidas por um “tempo razoável”.

O Instituto de Defesa do Consumidor – IDEC orienta que este tempo deve ser o tempo médio de vida útil e, em caso de divergências quanto a prazos ou qualquer outro problema relacionado a peças de reposição, recomenda ao consumidor que procure o fornecedor em

busca de uma solução. Fracassada esta tentativa, o próximo passo do consumidor será recorrer à Justiça ou ao Procon, em busca do seu direito em relação ao cumprimento da obrigação de fazer.

Mas não só o Código de Defesa do Consumidor ampara o cidadão: o Código de Processo Civil, artigo 273, combinado com o artigo 461, legitima o arbitramento de multa pecuniária diária para o descumprimento de obrigação de fazer, que se amolda perfeitamente ao caso de fornecimento das peças faltantes, conforme autoriza o artigo 287 do referido diploma normativo, ao prever que o autor pode pedir que seja imposta ao réu a abstenção da prática de algum ato, tolerar alguma atividade, prestar ato ou entregar coisa, poderá requerer cominação de pena pecuniária para o caso de descumprimento da sentença ou da decisão antecipatória de tutela, conforme artigos 461, § 4, e 461-A.

Poderá ainda o consumidor requerer indenização por dano material e por dano moral, conforme artigo 14 do Código de Defesa do Consumidor, que estabelece que o fornecedor de serviços responde, independentemente da existência de culpa, pela reparação dos danos causados aos consumidores por defeitos relativos à prestação dos serviços, bem como por informações insuficientes ou inadequadas sobre sua fruição e riscos.

Somente não há a obrigação do fornecedor de indenizar se comprovar que a culpa exclusiva é do consumidor ou de terceiro, conforme inciso II, § 3º do mesmo artigo.

O dano moral ou extrapatrimonial poderá ser reconhecido pela justiça com base no tratamento dispensado ao consumidor pelo fornecedor quanto a não solução de forma efetiva do problema, ou seja, a entrega do seu veículo para uso. Para tanto, deve ficar claro a omissão de informações prestada pela seguradora ou concessionária, quanto tempo foi decorrido desde a data da previsão para entrega do veículo e, principalmente, quanto afetou a vida profissional e particular do consumidor.

A não solução do problema gera, em muitos casos, sentimento de revolta e impotência diante do quadro que se encontra o consumidor, ocasionando desta forma a busca aos órgãos competentes para ver seus direitos garantidos, mas também que as empresas envolvidas sejam punidas de forma a eliminar esta prática.

Os prejuízos são os mais diversos acarretando, em muitos casos, a procura do Poder Judiciário, como constatamos em várias decisões determinando a manutenção em estoque de componentes e peças de reposição de veículos vendidos no Estado, além de determinar também que a montadora tem a obrigação de indenizar os danos patrimoniais e morais causados aos consumidores.

A exemplo, a sentença do Juiz Fabio Coimbra Junqueira, da 43ª Vara Cível da Capital na ação que foi proposta pelo promotor de Justiça do Consumidor da capital Gilberto Nonaka, depois que inquérito civil apurou centenas de reclamações de consumidores relatando a falta de peças automobilísticas para o conserto de veículos de uma marca líder do mercado, bem como a excessiva e constante demora no prazo de entrega dos veículos consertados pelas concessionárias da empresa.

Na referida ação, a sentença foi além, determinando que, nos casos em que o efeito não for sanado no prazo máximo de 30 dias, a empresa em questão deve fazer a substituição do produto por outro da mesma espécie, em perfeitas condições de uso. Caso contrário, deve fazer a restituição imediata da quantia paga, monetariamente atualizada, sem prejuízo

de eventuais perdas e danos, ou o abatimento proporcional do preço, conforme previsto no artigo 18 do Código de Defesa do Consumidor.

O PROCON tem desempenhado um papel relevante e de extrema importância à sociedade em busca dos direitos do consumidor e, por sugestão do Senhor Paulo Arthur Góes, Diretor Executivo deste órgão, foi instaurada uma Comissão Parlamentar de Inquérito das Autopeças nesta Casa de Leis.

Após realizações dos trabalhos da referida CPI, uma constatação assombrosa emergiu, qual seja, a de que há um espírito emulativo das montadoras para que haja a falta de autopeças no mercado, com o intuito de levar o consumidor a adquirir novos veículos como uma obsolescência programada. Os veículos parados em oficinas aguardando autopeças são inúmeros, e muitos por longos períodos.

Mesmo com todo este arcabouço normativo, uma solução urge e deve ser pensada visando o eficaz atendimento do consumidor, e na falta desta uma alternativa viável ao entrave aqui relatado através de meios objetivando a quebra deste círculo vicioso que depõe contra o Estado Democrático de Direito esculpido em nossa Carta Magna.

Por todo o exposto, demonstrada a importância que o tema merece, apresentamos o presente Projeto de Lei, contando com o apoio dos Nobres Deputados desta Casa de Leis.

Sala das Sessões, em

Da Moção à Câmara dos Deputados

Esta Comissão, no uso de suas atribuições regimentais, com o fito de contribuir para a garantia dos mínimos direitos dos consumidores de autopeças no âmbito Federal, sugere também a seguinte Moção à Câmara dos Deputados:

Moção nº , de 2013

A ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE SÃO PAULO apela para os Excelentíssimos Senhores Membros da Câmara dos Deputados, através de seus Líderes e o Presidente, Deputado Henrique Eduardo Alves, a fim de que seja proposta e aprovada em plenário lei no seguinte teor:

PROJETO DE LEI Nº DE 2013

Dispõe sobre o fornecimento de peças pelas montadoras de veículos.

A PRESIDENTE DA REPÚBLICA - Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Artigo 1º - É obrigatório o fornecimento, pelas empresas montadoras e importadoras de veículos, de peças originais e novas de reposição aos veículos disponíveis no mercado, no prazo máximo de 30 (trinta) dias a contar do pedido formal à concessionária autorizada do município onde o veículo será reparado.

Parágrafo único - Para efeito desta lei, as empresas montadoras e importadoras de veículos deverão manter a disponibilidade das peças pelo prazo mínimo de 5 (cinco) anos após ter cessada a fabricação do veículo ou modelo.

Artigo 2º - Decorrido o prazo do artigo 1º desta lei, fica a empresa montadora e/ou importadora de veículos obrigada ao pagamento do valor da locação diária correspondente a um veículo da mesma categoria, até o final do reparo e efetiva entrega do veículo ao consumidor.

Artigo 3º - Na indisponibilidade da peça nos termos do artigo 1º, fica facultada através de autorização formal do proprietário do veículo, a utilização de peças do mercado de reposição.

Artigo 4º - A empresa montadora e/ou importadora de veículos, no descumprimento das normas previstas nesta lei, será punida com multa equivalente a 5000 UFIR´s.

Artigo 5º - Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação.

Sala das Sessões, em

JUSTIFICATIVA

O aumento da frota de veículos no Estado de São Paulo vem crescendo a cada ano. Uma das causas decorre da insuficiência do transporte público, que não consegue atender a demanda existente. Aliado a isto, incentivos fiscais, como foi o caso da isenção de IPI para carro zero, além de financiamentos a longo prazo colocados à disposição do consumidor para a compra de carro próprio aceleram gradualmente este aumento.

O mercado hoje oferece um número grande de marcas, além de uma variedade de modelos que se renovam constantemente, atraindo um maior número de consumidores. Sob um olhar otimista, este quadro pode ser traduzido como um aumento de renda da população em geral. Por outro lado, existe uma frota de veículos fabricados há muitos anos que também compõe a frota do Estado.

Diante desta realidade uma constatação é clara: toda esta frota necessita de autopeças para reposição, demanda esta que não tem sido atendida, afetando diretamente os consumidores e gerando graves problemas a todos os envolvidos, dentre eles seguradoras, oficinas mecânicas e o próprio mercado de autopeças.

As orientações nos vários sítios voltados ao consumidor são no sentido de que o artigo 32 do Código de Defesa do Consumidor garante o fornecimento de peças de reposição de todos os veículos disponíveis no mercado enquanto eles forem fabricados ou importados e até mesmo após saírem de linha. Assim, é de responsabilidade do fabricante ou do importador, quando não houver fabricante em território nacional, com peças originais e novas, segundo o artigo 21 do referido código.

Peças ou componentes de reposição usados devem ser utilizados mediante autorização do proprietário, caso contrário configura crime de consumo por parte do fornecedor, conforme o artigo 70 do Código de Defesa do Consumidor que, no descumprimento desta norma, prevê pena de três meses a um ano de detenção aos donos de empresa e representantes legais, além de pagamento de multa.

Ao consumidor é garantido o direito de solicitar a troca da peça em caso de vício de produto, defeitos que não sejam causados pelo mau uso ou pelo desgaste natural, devendo o fornecedor no prazo máximo de 30 dias disponibilizar a peça. Após esse período, o

consumidor pode optar por substituição do produto por outro do mesmo tipo, em perfeitas condições de uso; pela restituição imediata da quantia paga, com correção monetária; ou pelo abatimento proporcional do preço, quando possível.

Quando o caso não decorrer de vício do produto, mesmo que a lei não fixe prazo para a entrega da peça de reposição, o fabricante ou importador deve informar ao consumidor o tempo de espera. O Código ainda prevê a hipótese de veículo que não é mais fabricado: as peças de reposição devem, no caso, continuar a ser fornecidas por um “tempo razoável”.

O Instituto de Defesa do Consumidor – IDEC orienta que este tempo deve ser o tempo médio de vida útil e, em caso de divergências quanto a prazos ou qualquer outro problema relacionado a peças de reposição, recomenda ao consumidor que procure o fornecedor em busca de uma solução. Fracassada esta tentativa, o próximo passo do consumidor será recorrer à Justiça ou ao Procon, em busca do seu direito em relação ao cumprimento da obrigação de fazer.

Mas não só o Código de Defesa do Consumidor ampara o cidadão: o Código de Processo Civil, artigo 273, combinado com o artigo 461, legitima o arbitramento de multa pecuniária diária para o descumprimento de obrigação de fazer, que se amolda perfeitamente ao caso de fornecimento das peças faltantes, conforme autoriza o artigo 287 do referido diploma normativo, ao prever que o autor pode pedir que seja imposta ao réu a abstenção da prática de algum ato, tolerar alguma atividade, prestar ato ou entregar coisa, poderá requerer cominação de pena pecuniária para o caso de descumprimento da sentença ou da decisão antecipatória de tutela, conforme artigos 461, § 4, e 461-A.

Poderá ainda o consumidor requerer indenização por dano material e por dano moral, conforme artigo 14 do Código de Defesa do Consumidor, que estabelece que o fornecedor de serviços responde, independentemente da existência de culpa, pela reparação dos danos causados aos consumidores por defeitos relativos à prestação dos serviços, bem como por informações insuficientes ou inadequadas sobre sua fruição e riscos.

Somente não há a obrigação do fornecedor de indenizar se comprovar que a culpa exclusiva é do consumidor ou de terceiro, conforme inciso II, § 3º do mesmo artigo.

O dano moral ou extrapatrimonial poderá ser reconhecido pela justiça com base no tratamento dispensado ao consumidor pelo fornecedor quanto a não solução de forma efetiva do problema, ou seja, a entrega do seu veículo para uso. Para tanto, deve ficar claro a omissão de informações prestada pela seguradora ou concessionária, quanto tempo foi decorrido desde a data da previsão para entrega do veículo e, principalmente, quanto afetou a vida profissional e particular do consumidor.

A não solução do problema gera, em muitos casos, sentimento de revolta e impotência diante do quadro que se encontra o consumidor, ocasionando desta forma a busca aos órgãos competentes para ver seus direitos garantidos, mas também que as empresas envolvidas sejam punidas de forma a eliminar esta prática.

Os prejuízos são os mais diversos acarretando, em muitos casos, a procura do Poder Judiciário, como constatamos em várias decisões determinando a manutenção em estoque de componentes e peças de reposição de veículos vendidos no Estado, além de determinar também que a montadora tem a obrigação de indenizar os danos patrimoniais e morais causados aos consumidores.

Diário Oficial

Estado de São Paulo

Volume 123 • Número 231 • São Paulo, terça-feira, 10 de dezembro de 2013

A exemplo, a sentença do Juiz Fabio Coimbra Junqueira, da 43ª Vara Cível da Capital na ação que foi proposta pelo promotor de Justiça do Consumidor da capital Gilberto Nonaka, depois que inquérito civil apurou centenas de reclamações de consumidores relatando a falta de peças automobilísticas para o conserto de veículos de uma marca líder do mercado, bem como a excessiva e constante demora no prazo de entrega dos veículos consertados pelas concessionárias da empresa.

Na referida ação, a sentença foi além, determinando que, nos casos em que o efeito não for sanado no prazo máximo de 30 dias, a empresa em questão deve fazer a substituição do produto por outro da mesma espécie, em perfeitas condições de uso. Caso contrário, deve fazer a restituição imediata da quantia paga, monetariamente atualizada, sem prejuízo de eventuais perdas e danos, ou o abatimento proporcional do preço, conforme previsto no artigo 18 do Código de Defesa do Consumidor.

O PROCON tem desempenhado um papel relevante e de extrema importância à sociedade em busca dos direitos do consumidor e, por sugestão do Senhor Paulo Arthur Góes, Diretor Executivo deste órgão, foi instaurada uma Comissão Parlamentar de Inquérito das Autopeças na Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo.

Após realizações dos trabalhos da referida CPI, uma constatação assombrosa emergiu, qual seja, a de que há um espírito emulativo das montadoras para que haja a falta de autopeças no mercado, com o intuito de levar o consumidor a adquirir novos veículos como uma obsolescência programada. Os veículos parados em oficinas aguardando autopeças são inúmeros, e muitos por longos períodos.

Mesmo com todo este arcabouço normativo, uma solução urge e deve ser pensada visando o eficaz atendimento do consumidor, e na falta desta uma alternativa viável ao entrave aqui relatado através de meios objetivando a quebra deste círculo vicioso que depõe contra o Estado Democrático de Direito esculpido em nossa Carta Magna.

Neste teor, urgente se faz o aprimoramento do arcabouço de proteção ao consumidor, motivo pelo qual formulamos a presente Moção.

Dos Ofícios

Dispõe o Regimento Interno da ALESP:

Artigo 34-C – Ao término dos trabalhos a Comissão apresentará relatório circunstanciado, com suas conclusões, que será publicado no “Diário da Assembleia” e encaminhado:

I – à Mesa, para as providências de sua alçada ou do Plenário, oferecendo-se, conforme o caso, projeto de lei, de decreto legislativo ou de resolução, que será publicado e imediatamente incluído em Pauta;

II – ao Ministério Público, à Procuradoria-Geral do Estado e à Defensoria Pública, respectivamente, com a cópia da documentação, para que promovam a responsabilidade criminal ou civil, por infrações apuradas, e adotem outras medidas decorrentes de suas funções institucionais;

III – ao Poder Executivo, para adotar as providências saneadoras de caráter disciplinar e administrativo decorrentes do artigo 37, §§ 2º a 6º, da Constituição Federal, e demais dispositivos constitucionais e legais aplicáveis, assinalando prazo hábil para seu cumprimento;

IV – à Comissão Permanente que tenha maior pertinência com a matéria, à qual incumbirá fiscalizar o atendimento do prescrito no inciso anterior;

V – à Comissão de Fiscalização e Controle, e ao Tribunal de Contas do Estado, para as providências previstas no artigo 33 e seguintes da Constituição do Estado.

Parágrafo único – Nos casos dos incisos II, III, V e VI a remessa será feita por intermédio do Presidente da Assembleia, no prazo de até 10 sessões.

Assim, preliminarmente, em atenção ao *caput* do artigo 34-C do Regimento Interno, **DECIDE** esta Comissão Parlamentar de Inquérito encaminhar este relatório para publicação de seu inteiro teor no Diário Oficial do Estado.

Por todos os fatos consignados e argumentos aqui expendidos, **DECIDE** também esta Comissão, pelo envio deste relatório:

- a) à Mesa, para as providências de sua alçada ou do Plenário, com o fito de fazer publicar seu inteiro teor no Diário Oficial do Estado, bem como fazer aprovar o Projeto de Lei e a Moção à Câmara dos Deputados, aqui sugeridos;
- b) à Comissão de Atividades Econômicas desta Casa Legislativa para ciência e acompanhamento do assunto, bem como dos resultados das medidas aqui propostas;
- c) à Secretaria do Meio Ambiente do Estado de São Paulo para que sejam iniciados, com prioridade, estudos no intuito de que seja estabelecida política pública voltada ao descarte de partes e peças relacionadas com a indústria automotiva e sua logística reversa;
- d) ao Ministério Público do Estado, para ciência e eventual instauração das medidas investigatórias e judiciais cabíveis;
- e) ao Ministério Público Federal, para ciência e eventual instauração das medidas investigatórias e judiciais cabíveis;
- f) ao PROCON - Fundação de Proteção e Defesa do Consumidor do Estado de São Paulo, para conhecimento, assentamento das informações em seu banco de dados e providências cabíveis em seu âmbito institucional;
- g) ao CADE – Conselho Administrativo de Defesa Econômica para conhecimento, instrução dos procedimentos administrativos em trâmite no âmbito daquele conselho e pertinentes ao assunto em tela, bem como para providências cabíveis em seu âmbito institucional.
- h) ao Superintendente Regional da Polícia Federal do Estado de São Paulo, a fim de que sejam intensificadas as medidas de prevenção e combate ao descaminho e contrabando de peças de automóveis e veículos automotores em geral;
- i) ao Excelentíssimo Delegado Geral de Polícia e Comandante Geral do Estado de São Paulo, bem como ao Diretor do DETRAN/SP, para que sejam intensificadas medidas de prevenção e combate aos desmanches clandestinos e ilegais e,
- j) ofício ao Excelentíssimo Governador do Estado de São Paulo, a fim de que sejam ampliados os órgãos com competência para fiscalização e punição administrativa aos estabelecimentos legais que comercializam peças de atividade ilícita.

Sala das Comissões, em 07 de outubro de 2013.

Deputado Ramalho da Construção
Relator

Aprovado o Relatório Final.

Plenário Tiradentes, em 07 de outubro de 2013.

- a) Deputado Fernando Capez – Presidente
- a) Deputado Ramalho da Construção – Relator
- a) Deputado Jooji Hato
- a) Deputado Osvaldo Vergínio (contrário)
- a) Deputado Alcides Amazonas