

Um Setor em Pedacos: os percalços da abrangência e a duração da proteção dos desenhos industriais das peças de reposição das montadoras de automóveis no Brasil – 1996-2021

An Industry in Pieces: the troubles of the scope and duration of design protection on spare vehicle parts of automobile manufactures in Brazil – 1996-2021

Patricia Pereira Peralta¹

Matheus Mariani de Souza¹

¹Instituto Nacional da Propriedade Industrial, Rio de Janeiro, RJ, Brasil

Resumo

O desenho industrial é um dos institutos que compõe os direitos de propriedade intelectual; a proteção que confere recai sobre a forma, seja esta bi ou tridimensional. Um dos setores que tem buscado de forma proativa a proteção do desenho industrial é o automotivo. Este artigo propôs uma breve análise sobre pedidos e registros das montadoras de automóveis que sofreram representação junto ao Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE) para determinar como se dá a gestão dos ativos, especificamente sua manutenção. A metodologia escolhida, de cunho exploratório e quali-quantitativo, orienta a pesquisa junto à base de dados do Instituto Nacional da Propriedade Industrial (INPI) entre 1996 e 2021, compreendendo o prazo máximo de vigência dos desenhos industriais, que é de 25 anos. Como resultados, caracterizam-se os desenhos industriais efetivamente priorizados pelas montadoras e a abordagem subjacente à manutenção dos registros para melhor compreender a estratégia da gestão do portfólio de registros.

Palavras-chave: Propriedade Industrial. Desenho Industrial. Peças de Reposição.

Abstract

Industrial design is one of the assets within the framework of intellectual property rights; the protection it confers relates to shape, be it two-dimensional or three-dimensional. One of the industries that have proactively sought to protect industrial design is automotive industry. This article proposes a brief analysis of applications and registrations of automobile manufacturers that have been sued before the Administrative Council for Economic Defense (CADE), in order to determine how assets are managed, specifically their maintenance. The chosen methodology, of a quali-quantitative exploratory nature, guides the research in the database of the National Institute of Industrial Property (INPI), between 1996 and 2021, comprising the maximum term of protection of industrial designs, which is 25 years. As a result, we characterize the industrial designs effectively prioritized by the automobile manufacturers and the approach underlying the maintenance of the registrations, to better understand the strategy of the management of registrations portfolio.

Keywords: Industrial Property. Industrial Design. Spare Parts.

Área Tecnológica: Prospecção Tecnológica. Propriedade Industrial. Políticas Setoriais.



1 Introdução

O desenho industrial, sob a perspectiva da propriedade industrial, pode ser entendido como a configuração ornamental ou estética aplicada aos produtos. Trata-se de proteção destinada a abarcar as inovações empreendidas nas formas dos produtos, de maneira a torná-los mais atrativos para os consumidores. Há certa convergência entre os autores em apontar quanto a configuração externa dos produtos promove diferenciação e, conseqüentemente, concorrência no mercado, agregando valor às prestações ofertadas pelos agentes econômicos (SILVA, 2017; CARVALHO, 2010; OLAVO, 2003; MOURA E SILVA, 2001).

Diversos segmentos se veem beneficiados pelos investimentos na forma e na ornamentação de produtos: vestuário, joias, calçados, eletrodomésticos, eletroeletrônicos, de instrumentos médicos, automobilístico, entre tantos outros. Interessa, para fins da discussão a ser empreendida, o segmento automobilístico e suas estratégias de uso da proteção por desenhos industriais diante de agruras que têm sido sentidas em diversos países e blocos econômicos – como aponta Len-ce Reija (2005), para o caso europeu, e Fitzpatrick (1989), para o mercado norte-americano – quando se observa o movimento das montadoras de veículos na tentativa de proteger seus desenhos industriais.

Diante desse cenário, desenham-se novas estratégias de proteção que passam a ser utilizadas pelas indústrias automobilísticas de forma a proteger não apenas o *design* do produto como um todo, como também suas partes, entre estas: faróis, capôs, para-choques, calotas, etc. Essa estratégia, segundo a ótica de quem a critica, visa a controlar o mercado primário (da venda de automóveis) e o mercado secundário (das peças de reposição).

No Brasil, as indústrias automobilísticas começaram, no início da década de 2000, a proteger o *design* de seus carros e das partes destes por meio da proteção conferida pelo instituto de desenhos industriais. Não tardou para que, com a concessão de seus desenhos industriais, as montadoras alegassem infração aos títulos obtidos junto ao Instituto Nacional da Propriedade Industrial (INPI), autarquia federal responsável pela análise e concessão de desenhos industriais, entre outros direitos de propriedade industrial, por parte das empresas que, durante décadas, se dedicaram a produzir e a vender as peças de reposição. O imbróglio entre as montadoras e as repositoras durou alguns anos, tendo sido analisado tanto no judiciário quanto no Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE), recebendo desfecho no ano de 2018.

Importante destacar que o desenho industrial, como outros institutos da propriedade industrial, possui uma duração temporal limitada. Inicialmente, o desenho industrial é concedido para um período de 10 anos, devendo o seu titular renovar o interesse nesses primeiros 10 anos, nos primeiros cinco anos após a concessão, sob pena de extinção no caso da não renovação. Além desse prazo inicial, o titular goza da possibilidade de prorrogar por três períodos sucessivos de cinco anos cada o seu título de desenho. Destarte, pode-se chegar a 25 anos de proteção no total. Contudo, não há estudos que comprovem que todos os titulares possuem interesse em manter protegidas as formas de seus produtos pelo período total que poderiam obter. No setor de automóveis, por exemplo, não há estudos que revelem de forma objetiva se a proteção é ou não renovada pelos titulares.

Assim os fatos, propõe-se uma breve análise que contemple pedidos e registros de titularidade das montadoras que sofreram a representação junto ao Conselho de Defesa Econômica (CADE), com o fim de determinar como se dá a gestão dos ativos, em particular a manutenção

dos registros. Como hipótese inicial, conjectura-se que poucos registros atingem o prazo máximo de vigência e que a maioria entra em domínio público em até 15 anos do depósito.

1.1 O Caso do Setor Automobilístico no Brasil

Por mais de dez anos, montadoras de automóveis e empresas produtoras de peças sobressalentes estiveram em disputas judiciais e no Conselho de Defesa Econômica (CADE) em relação à proteção das peças de reposição por meio do registro de desenhos industriais.

O debate certamente suscitou ferrenhos defensores de ambas as partes. De um lado, argumenta-se que a concessão de direitos de propriedade industrial – nesse caso, mais especificamente, de registros de desenho industrial – implica a formação de monopólios, os quais seriam deletérios para a livre iniciativa e para a livre concorrência. Argumenta-se também que a concessão de registros sobre as autopeças ocorre em desacordo com a Lei de Propriedade Industrial (LPI), ou porque as autopeças não seriam registráveis por si só, ou porque se destinariam ao mercado secundário, o que, de qualquer modo, tornaria os registros assim concedidos nulos (RODRIGUES JR., 2016; BARBOSA, 2014; GRAU-KUNTZ, 2013; SILVEIRA, 2010).

Por outro lado, defende-se que os monopólios concedidos às montadoras não são absolutos nem se traduzem necessariamente em monopólio de mercado ou em ilícito antitruste. Por conseguinte, a outorga da propriedade sobre os desenhos industriais das autopeças constitui o justo reconhecimento do Estado a quem de direito, investindo o titular da prerrogativa de explorar economicamente a criação e excluir outros de o fazerem, pelo prazo fixado em lei. Ademais, a instituição desses direitos reflete opção consciente do legislador, que considerou a propriedade industrial o instrumento mais eficaz para estimular a inovação no mercado.

À vista disso, como bem advogou a conselheira Polyanna Ferreira Silva Vilanova (2008, p. 6), os direitos de exclusiva e o resultante monopólio de exploração pelo titular decorrem “[...] da própria lógica da proteção à propriedade intelectual: trata-se de contrapartida outorgada pelo Estado ao inventor/criador com a finalidade de, justamente, fomentar e incentivar a inovação e o desenvolvimento do País em benefício da coletividade”.

Apoiando-se nessas disposições, apreende-se que a causa da contenda são as peças que, fabricadas no mercado secundário, prestam-se a substituir peças originais do veículo automotor fabricadas pela própria montadora no mercado primário. A substituição normalmente impõe-se em decorrência de dano ou acidente que inviabiliza a manutenção da estrutura original. Determinadas peças, por exemplo, para-choques, calotas e lanternas, são naturalmente mais vulneráveis a dano ou acidente e, por isso, requerem reposição com mais frequência.

O desfecho da representação das fabricantes de autopeças contra as montadoras junto ao CADE, como é sabido, foi o arquivamento do processo, por entender a maioria dos conselheiros não ter havido abuso de poder econômico, mas o exercício dos direitos na proporção tipificada.

Oportuno evocar as sábias colocações de Barbosa (2002, p. 9, grifo do autor), que, ao analisar as bases constitucionais da propriedade intelectual, assevera: “[...] o direito de competir a que se refere o art. 1º da nossa Carta é o direito de livre cópia das criações técnicas e estéticas. A chave da propriedade intelectual é que fora dos limites muito estritos da proteção concedida, o público tem direito livre de copiar”.

E adiante, desenvolvendo a noção de razoabilidade, comenta: “[...] no confronto entre dois interesses juridicamente protegidos, não se deve afrontar um deles a não ser na exata e mínima proporção para dar curso à satisfação ao outro” (BARBOSA, 2002, p. 17).

Para Vilanova, a garantia da proteção dos registros de desenho industrial no mercado secundário “[...] não implica reconhecer que os direitos de propriedade intelectual possuem, em qualquer circunstância, total imunidade antitruste” (VILANOVA, 2008, p. 4). Maia (2018, p. 20) já havia notado que a determinação do CADE para que as montadoras não estendessem seus registros no mercado secundário é concepção equivocada, “[...] pois a atuação das montadoras no mercado secundário não é para elas uma opção, e sim uma obrigação legal, decorrente da Lei Ferrari e do Código de Defesa do Consumidor”.

Algo mencionado nos textos produzidos em âmbito acadêmico e do CADE, mas sem dados que comprovem, diz respeito à vigência dos desenhos industriais registrados, que pode alcançar, na forma do artigo 108 da LPI, o termo máximo de 25 anos. O artigo 108 ordena que o pedido de prorrogação do registro e o pagamento da respectiva retribuição devem ser realizados no último ano da vigência, ou ainda no prazo de 180 dias que sucede, mediante retribuição adicional. O artigo 120 contém a especificidade de requerer o pagamento da retribuição quinquenal já a partir do segundo quinquênio, ao quinto ano da vigência, muito embora o termo inicial de proteção seja de dez anos. O fim da vigência é uma das causas de extinção do registro, que sobrevirá também na ausência de pagamento das retribuições quinquenais, segundo inscreve o artigo 119 (BRASIL, 1996).

Da leitura conjunta desses dispositivos tem-se que a ausência de pagamento da retribuição quinquenal implicará extinção do registro já no segundo quinquênio, por mais que o termo inicial de proteção explícito no *caput* do artigo 108 seja de dez anos. Assim, na lei, no que se refere especificamente à vigência, o registro poderá ser extinto devido ao não pagamento das retribuições quinquenais (hipótese do artigo 119, III) ou, caso o titular prorrogue-o diligentemente, pelo decurso dos 25 anos de proteção (hipótese do artigo 119, I).

A consequência mais imediata da extinção do registro é que o desenho industrial entra em domínio público, por mais que a LPI seja omissa em relação a esse instituto para o desenho industrial, conforme notado por Moro (2009). Findada a proteção, entende-se que não há mais óbices em relação à produção e à comercialização do bem cuja forma encontrava-se protegida por desenhos industriais.

Silveira P. B. (2018, p. 52) dissera a respeito: “[...] no mercado afetado pelo caso ora em análise, verifica-se que geralmente esse período de 25 anos supera tanto a vida útil média do próprio automóvel quanto o período em que a montadora vende um modelo específico de veículo”. Em consonância à fala de Silveira, encontra-se o posicionamento de Rodrigues Jr. Para esse autor, enquanto um automóvel tem uma vida média de cinco anos, sendo que a de um veículo de passeio chega a 13 anos, o registro de desenho industrial poderá perdurar até os 25 anos no caso de o titular fazer uso e gozar de seu direito de renovar o título. Acresce Rodrigues Jr. (2016, p. 10) que: “Nesse contexto, em termos práticos, os direitos de exclusivo das montadoras não serão temporalmente limitados, mas eternos, no sentido de que os desenhos industriais serão conservados em domínio privado enquanto perdurar sua relevância econômica”.

O fato é que a forma como as montadoras gerenciam seus ativos, em particular a atenção dedicada à sua manutenção (prorrogação, na letra da lei), não está documentada, o que dificulta a real apreciação da questão. Em alguma medida, as falas de Silveira P. B. (2018) e de Rodrigues Jr. (2016) assentam-se na premissa de que os registros perdurarão por todo o seu termo de vigência. Todavia, a proposição presumivelmente não se funda na observação factual, pois não se pode afirmar *a priori* por quanto tempo vigoram os registros das montadoras. Para a formação de uma perspectiva objetiva sobre a longevidade dos desenhos industriais, então, é preciso analisar a gestão dos ativos, de acordo com a abordagem e os dados trazidos na sequência.

2 Metodologia

A metodologia escolhida é de cunho exploratório e quali-quantitativo, fazendo uso da análise documental a partir de documentos extraídos da base de dados do INPI. Para Gil (2008, p. 27), “[a]s pesquisas exploratórias têm como principal finalidade desenvolver, esclarecer e modificar conceitos e idéias, tendo em vista a formulação de problemas mais precisos ou hipóteses pesquisáveis para estudos posteriores”. Gil (2008, p. 27) adenda ser a pesquisa exploratória aquela que apresenta “menor rigidez no planejamento”. São pesquisas que visam a promover uma visão geral e dedicada a temas pouco explorados (GIL, 2008).

O levantamento documental foi realizado na base de dados do INPI, por meio do portal da Autarquia, e nos sistemas informáticos internos. Adotou-se como recorte o período situado entre 1º/01/1996 e 1º/01/2021, que compreende o prazo máximo de proteção conferido aos desenhos industriais pela legislação, a saber, 25 anos. Ademais, destaca-se que o recorte proposto cobre todo o período de vigência da própria LPI, promulgada em 14 de maio de 1996, Lei que inovou ao transformar o desenho industrial em uma espécie de registro, retirando-o do campo das patentes.

Considerando que os pedidos depositados em 1996 atingem a vigência máxima permitida em lei em 2021, se devidamente prorrogados, o recorte caracteriza o cenário da apropriação do desenho industrial à luz da atual lei de propriedade industrial. No que se refere à titularidade dos pedidos e dos registros, para conferir maior substância aos dados coletados, a pesquisa estendeu-se às outras empresas do mesmo grupo econômico que as montadoras representadas.

Assim, no que concerne à Fiat, foram identificados pedidos e registros das seguintes titularidades: Fiat Auto S.p.A, FCA Fiat Chrysler Automóveis Brasil, Fiat Automóveis S.A., Fiat Automóveis Ltda., Fiat Group Automobiles e Iveco Fiat S.p.A. Com relação à Ford, foram incluídos pedidos e registros sob a titularidade de Ford Global Technologies LLC, Ford Motor Company, Ford Motor Company Brasil Ltda., Ford Otomotiv Sanayi Anonim Sirketi e Ford Global Technologies, Inc. Já no que se refere à Volkswagen, foram documentados pedidos e registros sob as seguintes titularidades: Volkswagen Aktiengesellschaft e Volkswagen do Brasil Indústria de Veículos Automotores Ltda. Eventuais diferenças resultantes da alteração da razão social das empresas não foram de relevância para a pesquisa.

Para cada pedido ou registro identificado, foram coletados dados bibliográficos relativos ao número do pedido ou registro, título, titularidade, data de depósito e data de concessão, país de origem (em caso de reivindicação de prioridade unionista) e *status* do pedido ou registro.

Os dados foram então filtrados, para reduzir a amostra aos pedidos e registros relacionados a peças de reposição. A análise se deteve primariamente no título dos desenhos industriais, visto que tal elemento deve indicar de modo claro e conciso o objeto registrado. Na hipótese de títulos vagos ou imprecisos, foram consultados os desenhos ou fotografias de modo complementar.

Nem todos os pedidos e registros, entretanto, encontram-se completamente digitalizados na base de dados do INPI; de fato, alguns processos possuem apenas os dados bibliográficos cadastrados. Levando em conta essa realidade, os pedidos e registros com título vago ou impreciso, do qual não se pôde deduzir a natureza do desenho industrial, e que não possuem os desenhos ou fotografias digitalizados foram excluídos da amostra. Além disso, alguns processos, não obstante digitalizados, apresentam desenhos ou fotografias com péssima resolução, caso em que pouco concorrem para a identificação do desenho industrial. Assim, tais pedidos e registros também foram desconsiderados na presente análise.

Para reduzir a amostra aos pedidos e registros relacionados a peças de reposição, como enunciado, e visando ao maior alinhamento da pesquisa ao objeto em causa, foram estabelecidos alguns critérios. Primeiro, foram excluídos da amostra os pedidos e registros reivindicados sobre o veículo na forma completa, assim como aqueles relativos a carrocerias completas ou partes de carroceria (elementos estruturais, como chassi, teto e assoalho).

Dispensaram-se ainda os pedidos e registros de objetos que, embora requeridos pelas montadoras, não constituíssem peças automotivas, por exemplo: tapetes, tecidos, padrões ornamentais, desodorizadores, veículos de brinquedo, suportes de leitura, etc. Por fim, foram filtrados os pedidos e registros de objetos que, apesar de constituírem peças automotivas, não foram considerados, para fins deste estudo, peças de reposição, entre eles, antenas, bagageiros e *racks*, consoles, volantes, painéis de instrumentos, revestimentos internos, *spoilers*, vidros e para-brisas.

A partir do conjunto de pedidos e registros relacionados a peças de reposição, foi possível proceder ao agrupamento dos objetos segundo sua natureza, identificando-se os seguintes grupos: calotas, capôs, espelhos retrovisores, grades, lanternas, para-choques, para-lamas, portas, rodas, saias, molduras e acessórios veiculares com aplicação externa, por exemplo: aerofólios, maçanetas, engates de reboque, estribos e limpador de vidro.

Para os registros vigentes e para os registros extintos, foram coletados dados sobre a longevidade, na forma do quinquênio em que o registro se encontra ou do quinquênio em que foi extinto. Para fins da análise, consideraram-se extintos somente os registros que já tiveram a publicação correspondente na RPI. Somente os dados relativos a registros validamente concedidos foram analisados; subtraíram-se da amostra os registros que foram tornados nulos em sede administrativa ou judicial, por não terem sido objeto de extinção.

É fundamental consignar que esses dados são altamente dinâmicos, pois estão sujeitos a variações decorrentes das publicações na RPI. A quantidade de registros vigentes, por exemplo, pode sofrer variações ocasionadas por novas extinções ou pela conclusão de procedimentos que afetam a vigência, como é o caso das nulidades administrativas ou judiciais. De modo análogo, a quantidade de registros vigentes também varia em função dos pedidos ainda em análise, quando alcançam a etapa de concessão.

Assim, a presente análise não pretende fornecer um retrato definitivo ou imutável sobre a situação dos desenhos industriais debatidos, mas demonstrar, pela perspectiva da manutenção dos pedidos e registros, de que maneira as montadoras vêm gerindo esses ativos de propriedade industrial no período compreendido entre 1996 e 2021.

3 Resultados e Discussão

Entende-se oportuna a divisão deste tópico em três subtópicos de maneira a dispor os resultados. Destarte, inicia-se pela apresentação de dados relativos ao quantitativo de pedidos e distribuição dos mesmos no período. Na sequência, estão dispostos os dados e a discussão destes no que se refere à tipificação dos desenhos industriais. Por fim, informa-se sobre a vigência dos registros.

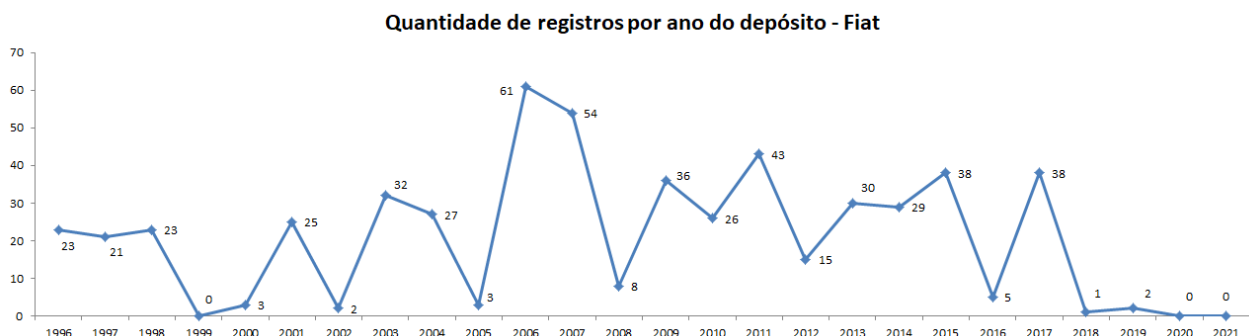
3.1 Quantitativo de Pedidos e Distribuição no Período

Inicialmente pode ser interessante olhar para o quantitativo de pedidos de registro depositados e para sua distribuição ao longo do período. As empresas do grupo Fiat requereram 724 pedidos de registro de desenho industrial entre 1996 e 2021, dos quais, 545 compreendem peças de reposição (Gráfico 1), ou seja, as partes do veículo automotor revelam-se como os principais elementos da citada empresa. Observa-se que as quantidades mais expressivas de depósitos ocorreram nos anos de 2006 (61 pedidos) e 2007 (54 pedidos). Os 179 desenhos industriais não incluídos nessa amostra dividem-se em 51 pedidos de registro para o veículo completo, 62 pedidos de registro para carrocerias ou partes de carroceria e 66 pedidos de registro para objetos que não foram considerados peças automotivas nem peças de reposição.

Por intermédio da visualização do Gráfico 1, pode-se observar períodos de alta elevação no número de requisições de desenhos industriais, seguidos por quedas abruptas, bem como por retomadas mais robustas. Contudo, a partir de 2018, exatamente o ano no qual o CADE se posicionou favoravelmente à manutenção dos direitos aos registros de desenhos industriais das montadoras, parece que elas passaram a manifestar desinteresse em dar continuidade à sua estratégia de proteção de seus *designs*.

Uma das hipóteses possíveis para esse baixo interesse em procurar pela proteção pode ter sido o resultado de um desgaste ocasionado pelo processo junto ao CADE que, como visto no início deste trabalho, se estendeu por mais de uma década. Um ambiente de insegurança jurídica acaba por dificultar e mesmo minar os investimentos em inovação e, conseqüentemente, a proteção desta.

Gráfico 1 – Distribuição temporal dos pedidos de registro de peças de reposição – Fiat

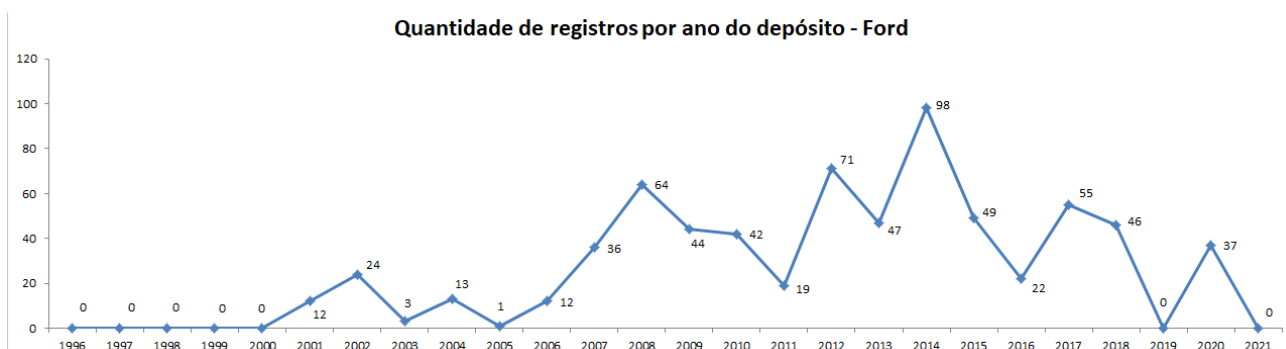


Fonte: Elaborado pelos autores deste artigo a partir de dados obtidos na base de dados do INPI

As empresas do grupo Ford apresentaram 872 pedidos de registro de desenho industrial entre 1996 e 2021, sendo 695 referentes a peças de reposição (Gráfico 2). Tal como observado no caso da empresa Fiat, o grupo Ford investe de forma significativa na proteção de partes de veículos. Há de se destacar que um veículo é formado por um conjunto significativo de partes, o que acaba por justificar esse número elevado de pedidos. O ápice de requerimentos de proteção junto ao INPI ocorreu em 2014, quando se depositaram 98 pedidos de registro. Diferentemente da Fiat, a Ford parece ter empreendido na proteção dos desenhos industriais automotivos de maneira mais significativa a partir dos anos 2000, dada a inobservância de pedidos entre 1996 e 2001. Os 177 desenhos industriais restantes consistem em 43 pedidos de registro para o veículo completo, quatro pedidos de registro para a carroceria ou partes de carroceria e 130 pedidos de registro para objetos que não foram considerados peças automotivas nem peças de reposição.

No caso da Ford, a estratégia da proteção das partes dos *designs* dos automóveis começa um pouco mais tarde, tendo um crescimento um pouco mais uniforme e contínuo até 2014. A partir desse ano, há clara tendência de queda, com alguns momentos de tentativa de retomada, seguidos de novas quedas. Sem querer asseverar determinados posicionamentos, tende-se a crer que os motivos que podem ter levado a certa perda de interesse na proteção podem ser os mesmos que poderiam justificar a postura, já observada, da empresa Fiat, qual seja, a indefinição e celeuma em torno da proteção de partes de automóveis.

Gráfico 2 – Distribuição temporal dos pedidos de registro de peças de reposição – Ford



Fonte: Elaborado pelos autores deste artigo a partir de dados obtidos na base de dados do INPI

As empresas do grupo Volkswagen depositaram 491 pedidos de registro de desenho industrial, totalizando 320 para peças de reposição. Trata-se de um número um pouco menor em relação às duas anteriores. O cume ocorreu em 2013, com o depósito de 55 pedidos. Assim como a Ford, a Volkswagen parece ter investido mais enfaticamente na proteção de tais ativos a partir de meados dos anos 2000 (Gráfico 3), uma vez que, até 2004, não se identificaram depósitos de sua titularidade. Contrastando com a Fiat e a Ford, a Volkswagen requereu mais pedidos de registro para o veículo completo – 93 no período –, o que sugere, *a priori*, diferenças nas estratégias adotadas pelas montadoras. A Volkswagen ainda depositou cinco pedidos de registro para carrocerias ou partes de carroceria e 73 pedidos de registro para objetos que não foram considerados peças automotivas nem peças de reposição.

Gráfico 3 – Distribuição temporal dos pedidos de registro de peças de reposição – Volkswagen



Fonte: Elaborado pelos autores deste artigo a partir de dados obtidos na base de dados do INPI

A estratégia da Volkswagen pode indicar um comportamento que pode vir a ser percebido e recepcionado de forma positiva ou negativa pelo consumidor. A compra de um bem de valor considerável no mercado primário leva o consumidor a pensar nos custos de sua manutenção. A inflação de registros de desenhos industriais pode ter ocasionado preços mais elevados e mesmo escassez das peças de reposição no mercado secundário. Uma das consequências dessa possível realidade é a mudança do consumidor para bens disponíveis no mercado primário que possuam um mercado secundário mais acessível.

A General Motors não foi citada no processo do CADE e, por isso, não se tem amostras do comportamento dela neste estudo. Todavia, o fato de sua ausência no processo já indica que a empresa norte-americana não usa (ou usa de forma módica) a estratégia de proteção das peças de reposição por desenhos industriais. Há que se tentar interpretar esses dados com outros. Contudo, cabe indicar ser a General Motors, seguida da Volkswagen, a empresa que lidera o mercado de vendas de automóveis no Brasil, conforme reportagem da BBC News Brasil, publicada em 13 de janeiro de 2021 (BBC NEWS BRASIL, 2021).

Destarte, aquilo que em princípio pode indicar uma estratégia interessante acaba por desvelar que podem existir perdas em longo prazo em função dos custos de aquisição para a manutenção dos bens. Essa hipótese deve ser testada com dados mais robustos, provindos de outros países, em que a estratégia de proteção de peças de reposição revela-se mais longeva do que no Brasil.

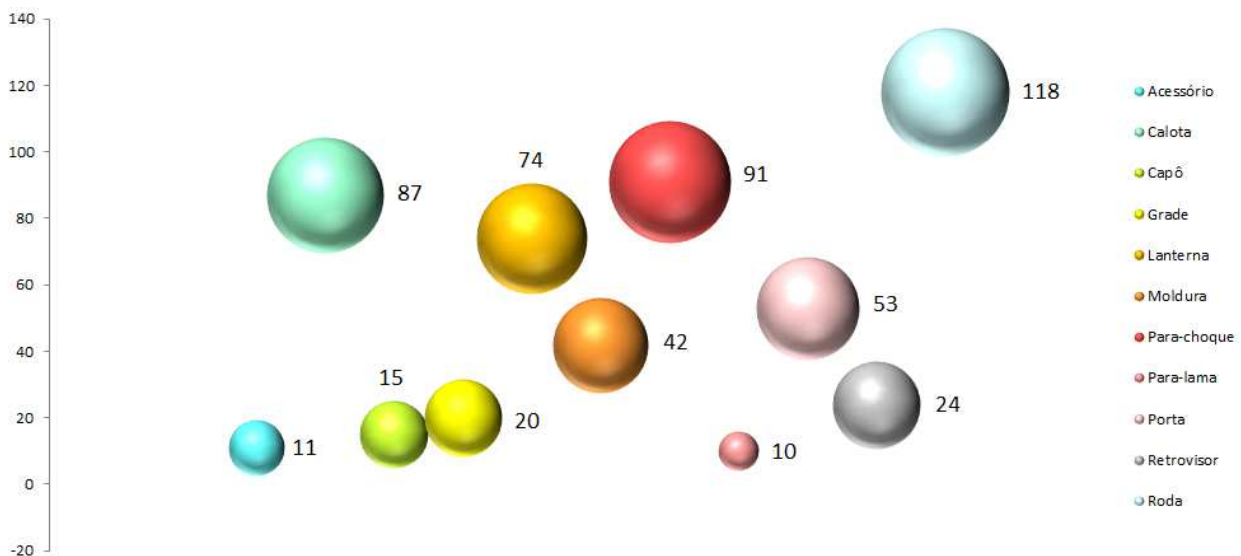
Aliás, cabe destacar, como os próprios dados possibilitam ratificar, ser a estratégia de proteção das partes componentes de automóveis algo recente. Antes de 2000, poucos eram os depósitos de desenhos industriais para automóveis ou parte deles junto ao INPI. A tendência de proteger partes de veículos automotivos começa forte em outros países e blocos econômicos e chega ao Brasil na sequência. Trata-se de um movimento global ocasionado por fatores diversos e que merece estudo mais aprofundado, tendo em vista o impacto causado por esse movimento na concorrência de diversos mercados, sejam estes globais, regionais ou locais.

3.2 A Tipificação dos Desenhos Industriais

A tipificação dos desenhos industriais de acordo com a natureza do objeto reivindicado permite analisar a importância relativa que cada grupo de montadoras confere à proteção das peças de reposição. No caso da Fiat, observa-se tal importância relativa que três em cada quatro pedidos, ou pouco mais de 75 pontos percentuais, foram depositados para peças de reposição. Investigando o subconjunto das peças de reposição, identificam-se mais frequentemente desenhos industriais relativos a rodas (118), para-choques (91), calotas (87), lanternas (74) e portas (53), como evidencia o Gráfico 4.

Das peças mais recorrentes como objetos de proteção, entende-se serem calotas, lanternas e portas aquelas que mais podem sofrer danos corriqueiros pelo uso do veículo, devendo, de forma a manter o *design* original do automóvel, serem repostas por peças que possuam o mesmo *design*.

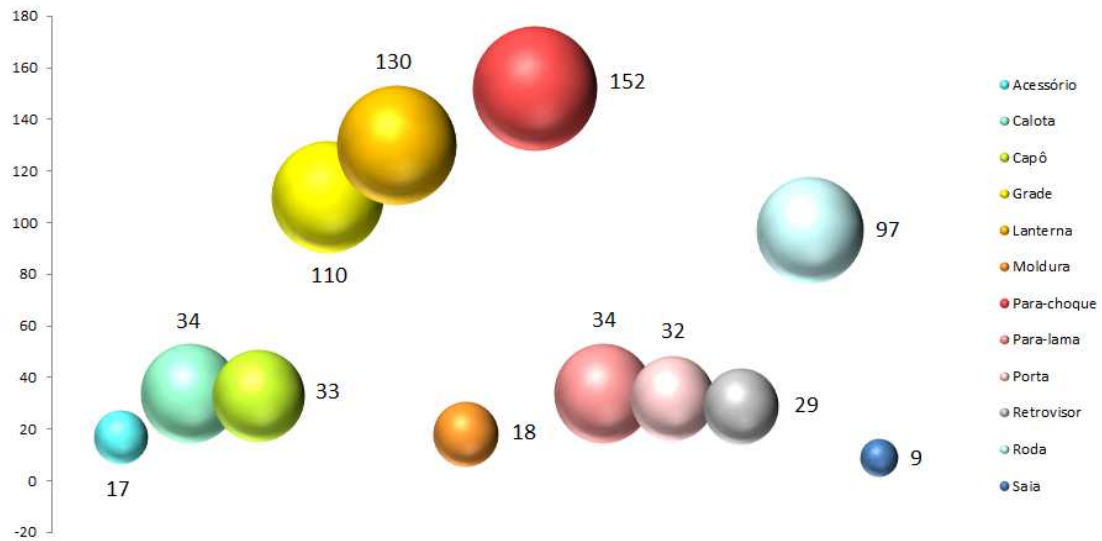
Gráfico 4 – Tipificação das peças de reposição em pedidos de registro – Fiat



Fonte: Elaborado pelos autores deste artigo a partir de dados obtidos na base de dados do INPI

No caso das empresas do grupo Ford, a proporção de pedidos de registro para peças de reposição supera a constatada no caso da Fiat, representando quase quatro em cada cinco depósitos, ou aproximadamente 80 pontos percentuais. No contexto das peças de reposição (Gráfico 5), há uma frequência marcadamente maior de pedidos de registro para para-choques (152), lanternas (130), grades (110) e rodas (97), ao passo que as demais peças de reposição ocupam aparente papel secundário, se comparadas às citadas.

Gráfico 5 – Tipificação das peças de reposição em pedidos de registro – Ford

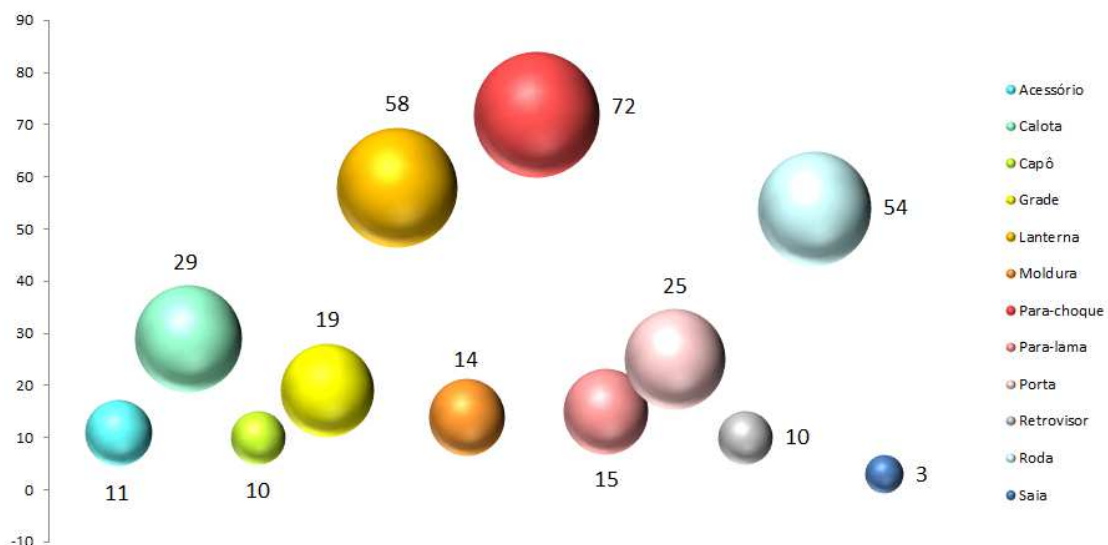


Fonte: Elaborado pelos autores deste artigo a partir de dados obtidos na base de dados do INPI

As empresas do grupo Volkswagen depositaram a menor quantidade relativa de pedidos de registro de peças de reposição no período, correspondendo a pouco mais de 65 pontos percentuais do conjunto de pedidos; foi também a montadora que mais reivindicou proteção para o veículo completo, sendo esse índice de aproximadamente dois em cada cinco depósitos. No que toca à tipificação das peças de reposição, há um predomínio de para-choques (72), lanternas (58) e rodas (54); as demais peças ocupam estratos inferiores, representando menores quantidades de pedidos de registro (Gráfico 6).

Apesar de usar de forma menos robusta a estratégia de proteção de partes do automóvel, a Volkswagen protege, exatamente, os mesmos tipos de peças que a Fiat e a Ford, o que revela posicionamento similar àquele das duas empresas anteriores, visando a utilizar a proteção de desenho industrial não só para o automóvel como um todo, como também em relação às peças de reposição.

Gráfico 6 – Tipificação das peças de reposição em pedidos de registro – Volkswagen

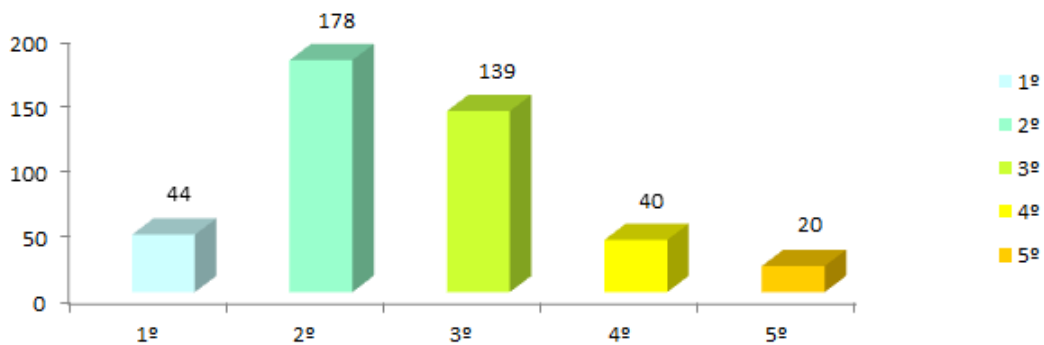


Fonte: Elaborado pelos autores deste artigo a partir de dados obtidos na base de dados do INPI

3.3 Vigência dos Registros

Dos 545 registros de desenho industrial concedidos sobre peças de reposição para as empresas do grupo Fiat, 421 encontram-se em vigência no momento (Gráfico 7), totalizando mais de 77 pontos percentuais do conjunto. Destes, 317 registros (75 pontos percentuais) estão no segundo e terceiro quinquênios; 40 registros alcançaram o quarto quinquênio, acumulando 20 anos de proteção; e, finalmente, 20 registros chegaram ao quinto e último quinquênio, após o decurso do qual serão extintos.

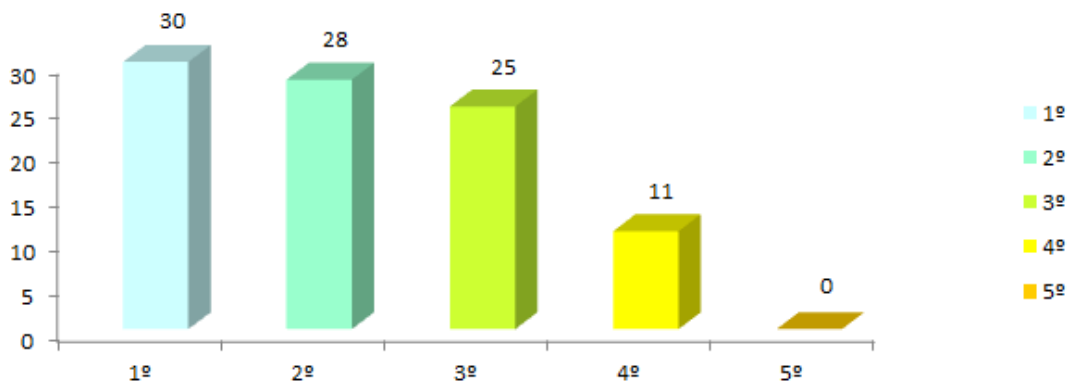
Gráfico 7 – Distribuição dos registros da Fiat de acordo com o quinquênio de vigência



Fonte: Elaborado pelos autores deste artigo a partir de dados obtidos na base de dados do INPI

Já os registros extintos totalizam 94. A causa da extinção, em todos os casos, deve-se à inobservância do pagamento das retribuições quinquenais estipuladas nos artigos 108 e 120, haja vista nenhum dos registros ter alcançado 25 anos de vigência (Gráfico 8), o que pode sugerir um desinteresse, ocasionado por questões mercadológicas, na manutenção da proteção. Nota-se uma redução no número de extinções com o avançar do prazo de proteção, o que, por seu turno, pode significar a eficiência da proteção em relação à disponibilidade de peças de reposição no mercado. Não há como se negar que a proteção de desenhos industriais garante um posicionamento exclusivo diante da concorrência, garantindo vantagem concorrencial para o seu titular. Será necessário acompanhar como a montadora gerenciará os registros vigentes, todavia, o fato de poucos registros terem sido extintos no quarto e quinto quinquênios sugere na média um termo de vigência menor, isto é, indica que a maioria dos desenhos industriais cai em domínio público em até 15 anos, não fazendo jus ao gozo completo da temporalidade garantida por lei ao instituto do desenho industrial. Tal fato não necessariamente indica que a proteção não seja eficaz. Como já informado a partir de Rodrigues Jr. (2016), a vida útil de um automóvel de passeio pode não chegar aos 15 anos. Dessa forma, a durabilidade da proteção estaria em consonância com a obsolescência natural do objeto.

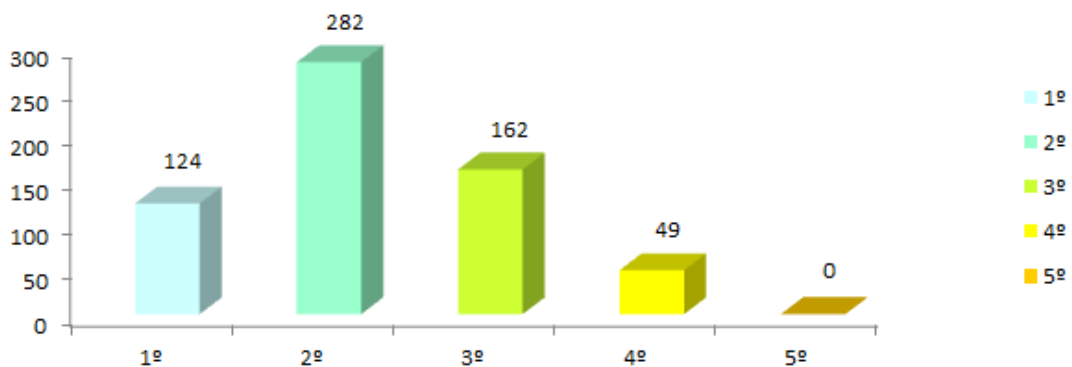
Gráfico 8 – Distribuição dos registros da Fiat de acordo com o quinquênio da extinção



Fonte: Elaborado pelos autores deste artigo a partir de dados obtidos na base de dados do INPI

As empresas do grupo Ford detêm 695 registros de desenho industrial sobre peças de reposição, dos quais 617 (aproximadamente 89 pontos percentuais) estão em vigência (Gráfico 9). Assim como o da Fiat, o portfólio de registros da Ford é relativamente jovem e abarca um número expressivo de desenhos industriais no segundo e terceiro quinquênios (correspondendo, respectivamente, a pouco mais de 45.5 e 26 pontos percentuais dos registros vigentes). Por outro lado, em descompasso com a Fiat, a Ford não possui registros no último quinquênio na amostra analisada. Uma possível explicação subsidia-se no Gráfico 2, no qual se demonstra que a montadora passou a utilizar do registro mais frequentemente a partir dos anos 2000.

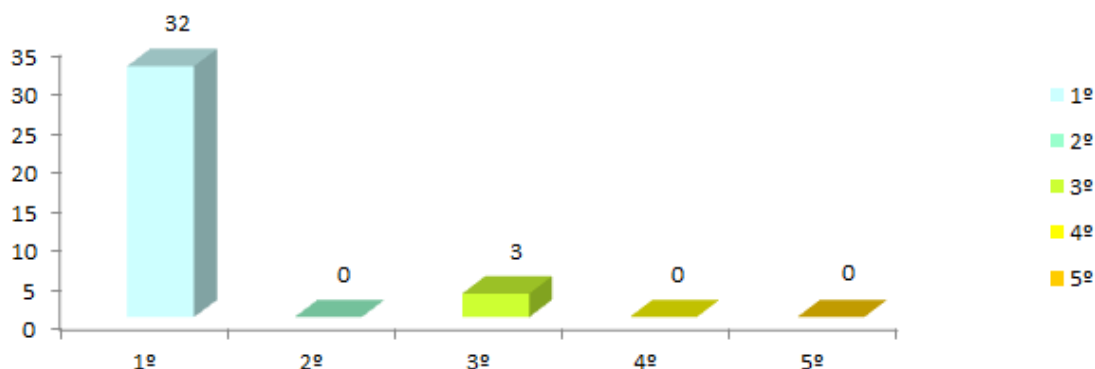
Gráfico 9 – Distribuição dos registros da Ford de acordo com o quinquênio de vigência



Fonte: Elaborado pelos autores deste artigo a partir de dados obtidos na base de dados do INPI

Em se tratando dos registros extintos, a Ford contabiliza apenas 35, a quase totalidade dos quais extintos ao fim do primeiro quinquênio (Gráfico 10). É notável a diligência com que a montadora prorroga seus registros, sobretudo porque essas extinções representam pouco mais de cinco pontos percentuais do montante de registros de desenho industrial validamente concedidos. Essa diligência na prorrogação das proteções dos desenhos também revela uma estratégia mais agressiva que impactará o mercado secundário de peças de reposição e que pode resultar em preços mais elevados e mesmo em escassez de peças.

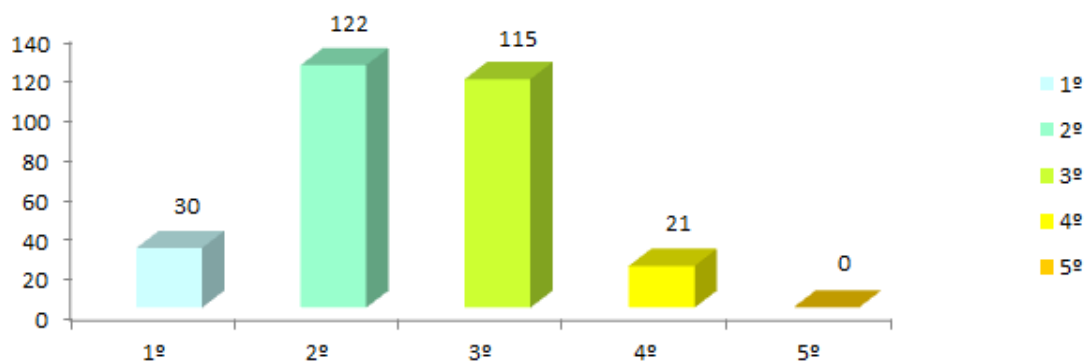
Gráfico 10 – Distribuição dos registros da Ford de acordo com o quinquênio da extinção



Fonte: Elaborado pelos autores deste artigo a partir de dados obtidos na base de dados do INPI

As empresas do grupo Volkswagen também possuem um portfólio de registros relativamente jovem (Gráfico 11): dos 320 pedidos reivindicados sobre peças de reposição, 288 permanecem vigentes (90 pontos percentuais). Acompanhando a tendência observada nas outras montadoras, a Volkswagen reúne concentração maior de desenhos industriais no segundo e terceiro quinquênios, a saber, 237 (pouco mais de 82 pontos percentuais do total de registros em vigência). Não se verificam registros próximos ao termo máximo de vigência, possivelmente pelo mesmo motivo que a Ford, isto é, por ter a montadora acentuado a busca da proteção pelo desenho industrial mais tardiamente, como se pode averiguar no Gráfico 3.

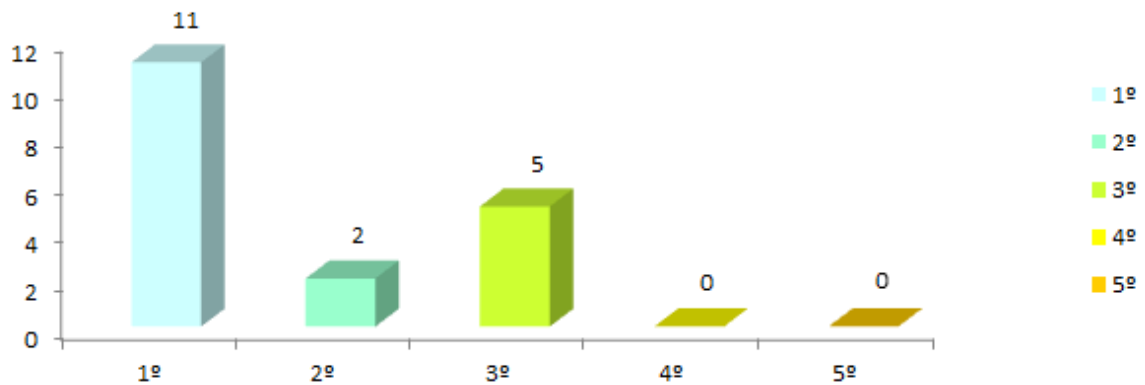
Gráfico 11 – Distribuição dos registros da Volkswagen de acordo com o quinquênio de vigência



Fonte: Elaborado pelos autores deste artigo a partir de dados obtidos na base de dados do INPI

Com relação aos registros extintos, a Volkswagen contabiliza 18 (Gráfico 12), a maioria dos quais ao término do primeiro quinquênio, constituindo padrão similar ao da Ford. O que se pode extrair com relativa segurança dessa reduzida amostra é que ela parece demonstrar diligência na prorrogação dos ativos, haja vista as extinções somarem pouco mais de 5.5 pontos percentuais dos registros validamente concedidos.

Gráfico 12 – Distribuição dos registros extintos da montadora por quinquênio



Fonte: Elaborado pelos autores deste artigo a partir de dados obtidos na base de dados do INPI

Dos dados trazidos, afere-se que há relevância no uso da proteção de desenhos industriais pelas montadoras de veículos no que diz respeito às peças de reposição. Conforme comentado brevemente, o tardio uso dessa proteção por parte das montadoras no Brasil apenas segue o fluxo do que já vinha acontecendo em outros países. Camelier da Silva (2014) aponta como os países europeus e o mercado norte-americano vêm se comportando diante da estratégia de proteção utilizada pelas montadoras. Na Europa, Camelier da Silva (2014) informa que a situação vem sendo combatida há mais de dez anos por organizações civis que são as representantes dos fabricantes de peças de reposição automotivas. Por conta disso, o Parlamento Europeu estuda a questão da liberação do mercado por meio do que vem se dominando “cláusula de reparação”. No mercado norte-americano, Camelier da Silva (2014, p. 256) destaca o “[...] anseio de importantes setores da economia na flexibilização da concorrência de peças [...]”, ou seja, pressão para que a situação de exploração exclusiva do direito ao desenho industrial não inviabilize a concorrência.

No Brasil, conforme visto ao longo deste trabalho, a reação das produtoras de peças de reposição, seguindo o fluxo do que já havia ocorrido em outros países, se deu de forma contundente nas vias judicial e administrativa assim que os registros de desenho industrial concedidos começaram a criar óbices à produção independente das peças de reposição. Em idas e vindas na decisão processual do CADE, ao que parece, as montadoras de veículos tiveram sua posição de exclusividade, garantida pela concessão do registro de desenhos industriais, preservada. Com os dados aqui trazidos, verificou-se que as montadoras sempre acreditaram na proteção de seus desenhos, tanto é que agiram com diligência na renovação deles. Pelo movimento visto em outros países, a discussão transcende a propriedade industrial. Há que se pensar em políticas públicas industriais do setor, políticas estas que não podem esvaziar o instituto do desenho industrial, que não visa a proteger apenas o setor automotivo, mas que, ao mesmo tempo, não transformem a proteção conferida pela propriedade industrial em um óbice intransponível à concorrência de mercado.

4 Considerações Finais

A não ser por um declínio recente na quantidade de pedidos de registro de desenho industrial para peças de reposição, as montadoras possuem padrões de depósito similares no decorrer do período analisado: o despertar para a proteção dos desenhos industriais pelas empresas foi relativamente síncrono; averigua-se uma prevalência muito marcante dos pedidos de registro sobre peças de reposição, que representam de 65 a 80 pontos percentuais de cada conjunto de pedidos analisado na amostra; por fim, não menos importante, identifica-se uma atitude positiva e diligente quanto à manutenção dos ativos.

É possível que a diferenciação na importância relativa de cada peça de reposição deva-se a fatores de mercado, justificando-se na necessidade de proteção percebida pelas montadoras. Ainda assim, ultrapassa o escopo desta pesquisa caracterizar o racional dessas escolhas, pois isso ensejaria, por si só, outra pesquisa. O essencial no momento é a caracterização dos desenhos industriais efetivamente priorizados pelas montadoras e a abordagem subjacente à manutenção dos registros validamente concedidos.

No pertinente a esse aspecto, o que se confirma, primeiramente, é a já esperada tendência na manutenção dos registros, especialmente nos casos da Ford e da Volkswagen, em que se discriminam pouquíssimas extinções. No conjunto dos dados, três em cada quatro registros vigentes (75 pontos percentuais) estão atualmente no segundo ou terceiro quinquênios, detendo de dez a 15 anos de proteção. Apenas 20 registros da amostra chegaram ao quinto e último quinquênio, todos os quais de titularidade da Fiat.

Em segundo lugar, nota-se que pouquíssimos registros foram extintos no quarto e quinto quinquênios no período analisado. No que concerne à Fiat, as extinções concentram-se do primeiro ao terceiro quinquênios, enquanto para a Ford e a Volkswagen, talvez em decorrência da maior aderência das montadoras à proteção do desenho industrial ter ocorrido mais tarde, as extinções estão praticamente limitadas ao primeiro quinquênio. Não é possível afirmar que existe concretamente uma estratégia de levar os registros concedidos ao termo máximo, por duas razões.

A primeira razão, no caso da Fiat, em que pese haver alguns desenhos industriais no quarto e quinto quinquênios, a maioria das extinções ocorreu do primeiro ao terceiro quinquênio, e os registros vigentes encontram-se nesses mesmos três quinquênios. Isso significa que os registros vigentes tanto poderão sofrer extinção de modo similar aos já extintos (isto é, do primeiro ao terceiro quinquênios), como poderão avançar para os quinquênios finais. No atual estágio de maturação dos registros, é inviável traçar uma tendência certa.

A segunda razão, em se tratando da Ford e da Volkswagen, dado o depósito dos pedidos de registro ter se iniciado a partir dos anos 2000, não há registros que tenham alcançado os quinquênios finais. Porque se discernem poucas extinções, o que transparece é uma tendência de manutenção dos registros, mas essa conjectura só poderá ser confirmada com estudos posteriores. Pode-se aventar que as montadoras manterão essa estratégia e prorrogarão os registros até o termo máximo permitido em lei, ou que os deixarão extinguir nos quinquênios em que se encontram agora, de modo similar à parcela de registros extintos da Fiat.

Os dados aqui trazidos não só revelaram o interesse das montadoras em manter os registros de seus desenhos industriais, renovando-os, em princípio, por um período de até 15 anos,

que engloba a vida útil de um automóvel de passeio, bem como deu visibilidade às peças mais requeridas para fins de proteção.

5 Perspectivas Futuras

Como sugestões para estudos posteriores, indica-se a atualização dos dados descritos nesta pesquisa, com o fito de ampliar a compreensão sobre a gestão de ativos das montadoras. Outra possibilidade é incluir na amostra pedidos de registro de outras montadoras, o que permitiria uma análise mais conjuntural do segmento de mercado. Por fim, sugere-se que o objeto da pesquisa seja extrapolado para outros setores (por exemplo, o moveleiro, o de eletrodomésticos e o de embalagens), procedendo a uma valiosa análise comparativa.

Referências

BARBOSA, Denis Borges. **Bases constitucionais da propriedade intelectual**. 2002. Disponível em: https://www.dbba.com.br/wp-content/uploads/bases_constitucionais_pi.pdf. Acesso em: 10 maio 2021.

BARBOSA, Denis Borges. Desenhos industriais: da anterioridade do todo quanto à parte, e vice-versa. **PIDCC**, Aracaju, ano III, n. 6, p. 425-449, jun. 2014. Disponível em: <http://www.pidcc.com.br/br/edicao-atual/2-uncategorised/140-desenhos-industriais-da-anterioridade-do-todo-quanto-a-parte-e-vice-versa>. Acesso em: 10 maio 2021.

BBC NEWS BRASIL. **Ford**: afinal, por que a montadora decidiu encerrar a produção de veículos no Brasil? 2021. Disponível em: <https://www.bbc.com/portuguese/internacional-55640907>. Acesso em: 20 dez. 2022.

BRASIL. **Lei n. 9.279, de 14 de maio de 1996**. Regula direitos e obrigações relativos à propriedade industrial. Brasília, Distrito Federal, 1996. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L9279.htm. Acesso em: 10 maio 2021.

CAMELIER DA SILVA, Alberto Luís. **Desenho industrial**: abuso de direito no mercado de reposição. São Paulo: Saraiva, 2014.

CARVALHO, Maria Miguel. Desenhos e Modelos. Carácter singular. Cumulação com marca. In: ASCENSÃO, José de Oliveira (org.). **Direito industrial**. Coimbra: Almedina, 2010. v. VII. p. 421-446.

FITZPATRICK, James F. Industrial design protection and competition in automobile replacement parts – back to monopoly profits? **University of Baltimore Law Review**, [s.l.], v. 19, 1989. Disponível em: <http://scholarworks.law.ubalt.edu/ubl/vol19/iss1/12>. Acesso em: 10 maio 2021.

GIL, Antônio Carlos. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. São Paulo: Atlas, 2008.

GRAU-KUNTZ, Karin. O desenho industrial como instrumento de controle econômico do mercado secundário de peças de reposição de automóveis – uma análise crítica a recente decisão da Secretaria de Direito Econômico (SDE). **Revista Eletrônica do IBPI**, [s.l.], ed. esp., 1º jul. 2013.

LENCE REIJA, Carmen. Desarrollo del diseño: el reglamento de la ley española y la propuesta de 2004 de modificación de la Directiva. **Actas de Derecho Industrial**, Madrid, Marcial Pons, 2005.

MAIA, Mauricio Oscar Bandeira. Voto-vista. *In*: BRASIL. Ministério da Justiça. Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE). **Processo administrativo n. 08012.002673/2007-51**. [Brasília], DF: CADE, 14 mar. 2018.

MINISTÉRIO DA JUSTIÇA. **Processo administrativo n. 08012.002673/2007-51**. [S.l.]: CADE, 2007.

MORO, Maitê Cecília Fabbri. **Marcas tridimensionais**. São Paulo: Saraiva, 2009.

MOURA E SILVA, Miguel. Desenhos e modelos industriais – um paradigma perdido? *In*: ASCENSÃO, José de Oliveira. **Direito Industrial**. Coimbra: Almedina, 2001. v. I. p. 431-451.

OLAVO, Carlos. “Desenhos e modelos: evolução legislativa”. *In*: ASCENSÃO, José de Oliveira. **Direito Industrial**. Coimbra: Almedina, 2003. v. III. p. 45-76.

RODRIGUES JR., Edson Beas. **Abuso no exercício dos direitos de propriedade intelectual e repressão às infrações contra a ordem econômica**: as contribuições do caso ANFAPE e do Acordo TRIPS. [S.l.: s.n.], 2016.

SILVA, Pedro Souza e. **A proteção jurídica do design**. Coimbra: Almedina, 2017.

SILVEIRA, Newton. O abuso das montadoras face às fabricantes independentes de autopeças. **Parecer ANFAPE – peças de automóveis**, [s.l.], 2010.

SILVEIRA, Paula Farani de Azevedo. Voto-vogal. *In*: BRASIL. Ministério da Justiça. Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE). **Processo administrativo n. 08012.002673/2007-51**. [Brasília], DF: CADE, 16 mar. 2018.

SILVEIRA, Paulo Burnier. Voto. *In*: BRASIL. Ministério da Justiça. Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE). **Processo administrativo n. 08012.002673/2007-51**. [Brasília], DF: CADE, 16 mar. 2018.

VILANOVA, Polyanna Ferreira Silva. Voto-vogal. *In*: BRASIL. Ministério da Justiça. Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE). **Processo administrativo n. 08012.002673/2007-51**. [Brasília], DF: CADE, 14 fev. 2008.

Sobre os Autores

Patricia Pereira Peralta

E-mail: ppereira@inpi.gov.br

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-3092-9040>

Doutora em Artes Visuais pela Universidade Federal do Rio de Janeiro em 2006.

Endereço profissional: Rua Mayrink Veiga, n. 9, Centro da Cidade do Rio de Janeiro, RJ. CEP: 20090-050.

Matheus Mariani de Souza

E-mail: thms.mariani@gmail.com

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-8961-9659>

Mestre Profissional em Propriedade Intelectual e Inovação pelo Instituto Nacional da Propriedade Industrial em 2022.

Endereço profissional: Rua Mayrink Veiga, n. 9, Centro da Cidade do Rio de Janeiro, RJ. CEP: 20090-050.