



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA

**AgInt no AGRADO EM RECURSO ESPECIAL Nº 2122695 - SC
(2022/0134906-3)**

RELATORA : MINISTRA NANCY ANDRIGHI
AGRAVANTE : VILSON JOSE ROSA
ADVOGADOS : ÊNIO EXPEDITO FRANZONI - SC006036
MARLON CHARLES BERTOL - SC010693
NORMA TERESINHA SANTOS FRANZONI - SC004838
DIRCEU RIZELO - SC005626
JULIANA CRISTINA RIZELO - SC021410
WILSON KNONER CAMPOS - SC037240
LEANDRO HENRIQUE MARTENDAL - SC038879
NORAH VON BIVENICZKO PEZZIN - SC035202
AGRAVADO : TOYOTA DO BRASIL LTDA
ADVOGADOS : LUIZ FONTANIVE FERREIRA - RS014029
ÊNIO ROBERTO GONÇALVES FERREIRA - RS026993

EMENTA

PROCESSUAL CIVIL. AGRAVO INTERNO NO AGRAVO EM RECURSO ESPECIAL. OMISSÃO, CONTRADIÇÃO, OBSCURIDADE. AUSÊNCIA. PREQUESTIONAMENTO. AUSÊNCIA. REEXAME DE FATOS E PROVAS. INADMISSIBILIDADE.

1. Ação de indenização por danos materiais e ação de indenização por danos morais, estéticos e lucros cessantes, em razão danos decorrentes de sinistro envolvendo automóvel.
2. Ausentes os vícios do art. 1.022 do CPC/15, rejeitam-se os embargos de declaração.
3. A ausência de decisão acerca dos dispositivos legais indicados como violados impede o conhecimento do recurso especial.
4. O reexame de fatos e provas em recurso especial é inadmissível.
5. Agravo interno no agravo em recurso especial não provido.

ACÓRDÃO

Vistos e relatados estes autos em que são partes as acima indicadas, acordam os Ministros da TERCEIRA TURMA do Superior Tribunal de Justiça, em sessão virtual de 16/11/2022 a 22/11/2022, por unanimidade, negar provimento ao recurso, nos termos do voto da Sra. Ministra Relatora.

Os Srs. Ministros Paulo de Tarso Sanseverino, Ricardo Villas Bôas Cueva, Marco Aurélio Bellizze e Moura Ribeiro votaram com a Sra. Ministra Relatora.
Presidiu o julgamento o Sr. Ministro Ricardo Villas Bôas Cueva.

Brasília, 22 de novembro de 2022.

MINISTRA NANCY ANDRIGHI
Relatora



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA

**AgInt no AGRADO EM RECURSO ESPECIAL Nº 2122695 - SC
(2022/0134906-3)**

RELATORA : MINISTRA NANCY ANDRIGHI
AGRAVANTE : VILSON JOSE ROSA
ADVOGADOS : ÊNIO EXPEDITO FRANZONI - SC006036
MARLON CHARLES BERTOL - SC010693
NORMA TERESINHA SANTOS FRANZONI - SC004838
DIRCEU RIZELO - SC005626
JULIANA CRISTINA RIZELO - SC021410
WILSON KNONER CAMPOS - SC037240
LEANDRO HENRIQUE MARTENDAL - SC038879
NORAH VON BIVENICZKO PEZZIN - SC035202
AGRAVADO : TOYOTA DO BRASIL LTDA
ADVOGADOS : LUIZ FONTANIVE FERREIRA - RS014029
ÊNIO ROBERTO GONÇALVES FERREIRA - RS026993

EMENTA

PROCESSUAL CIVIL. AGRADO INTERNO NO AGRADO EM RECURSO ESPECIAL. OMISSÃO, CONTRADIÇÃO, OBSCURIDADE. AUSÊNCIA. PREQUESTIONAMENTO. AUSÊNCIA. REEXAME DE FATOS E PROVAS. INADMISSIBILIDADE.

1. Ação de indenização por danos materiais e ação de indenização por danos morais, estéticos e lucros cessantes, em razão danos decorrentes de sinistro envolvendo automóvel.
2. Ausentes os vícios do art. 1.022 do CPC/15, rejeitam-se os embargos de declaração.
3. A ausência de decisão acerca dos dispositivos legais indicados como violados impede o conhecimento do recurso especial.
4. O reexame de fatos e provas em recurso especial é inadmissível.
5. Agravo interno no agravo em recurso especial não provido.

RELATÓRIO

RELATORA: MINISTRA NANCY ANDRIGHI

Cuida-se de agravo interposto por VILSON JOSÉ ROSA, contra decisão

unipessoal que conheceu do agravo para conhecer parcialmente do recurso especial que interpusera e, nesta parte, negou-lhe provimento.

Ação: de indenização por danos materiais e ação de indenização por danos morais, estéticos e lucros cessantes, ajuizada pelo agravante, em face de TOYOTA DO BRASIL LTDA., em razão danos decorrentes de sinistro envolvendo automóvel fabricado pela agravada.

Acórdão: negou provimento à apelação interposta pelo agravante, nos termos da seguinte ementa:

APELAÇÕES CÍVEIS. AÇÕES CONEXAS. ACIDENTE DE TRÂNSITO. TESE DE DEFEITO DE FABRICAÇÃO DO AUTOMÓVEL. RESSARCIMENTO DE DANOS MATERIAIS RELATIVOS À PERDA TOTAL DO VEÍCULO REQUERIDO NA PRIMEIRA LIDE. INDENIZAÇÕES POR OUTROS DANOS (MATERIAIS, MORAIS E ESTÉTICOS) PLEITEADAS NA SEGUNDA. SENTENÇA UNA DE IMPROCEDÊNCIA DE AMBAS. RECURSOS DOS AUTORES. MÉRITO. SUPOSTO VÍCIO DE PRODUTO. SINISTRO ALEGADAMENTE OCORRIDO APÓS ROMPIMENTO DE EIXO TRASEIRO DIREITO. PERDA DE CONTROLE DA DIREÇÃO E CAPOTAMENTO. BOLETIM DE OCORRÊNCIA INSUFICIENTE À ELUCIDAÇÃO DOS FATOS. LIMITAÇÃO DO REGISTRO À NARRATIVA DOS AUTORES. INDICAÇÃO SOMENTE DA POSIÇÃO FINAL DO VEÍCULO. VESTÍGIOS E MARCAS NO ASFALTO NÃO ANOTADOS PELA AUTORIDADE POLICIAL. PERÍCIAS JUDICIAIS E PARECERES DE ASSISTENTES TÉCNICOS CONTRADITÓRIOS ENTRE SI. SEGUNDO LAUDO JUDICIAL, MAIS SOFISTICADO, QUE APONTA A QUEBRA DO EIXO TRASEIRO COMO CONSEQUÊNCIA DO CAPOTAMENTO, E NÃO SUA CAUSA. USO DO AUTOMÓVEL POR UMA DÉCADA SEM OUTRA INTERCORRÊNCIA. IMPROCEDÊNCIA MANTIDA. HONORÁRIOS RECURSAIS. RECURSO DOS AUTOS N. 0005914-38.2006.8.24.0019 CONHECIDO E NÃO PROVIDO. RECURSO DOS AUTOS N. 0002598-41.2011.8.24.0019 NÃO CONHECIDO.

Decisão monocrática: conheceu do agravo para conhecer parcialmente do recurso especial e, nesta parte, negou-lhe provimento, ante a ausência de violação do art. 1.022 do CPC/15, e da incidência das Súmulas 7 e 211/STJ.

Razões do agravo: Nas razões do presente recurso o agravante apresenta os seguintes argumentos:

a) que o Tribunal de origem não teria apreciado a alegação de que o segundo laudo pericial teria ignorado questão exposta no primeiro laudo, relativa à marca no asfalto decorrente da quebra da roda traseira;

b) que os arts. 371 e 375, do CPC/15 (arts. 131 e 335, do CPC/73) teriam sido prequestionados, pela aplicação do art. 1.025 do CPC/15; e

c) que não seria necessário o reexame ou alteração do substrato probatório, mas apenas correta aplicação da norma legal relativa à análise e ponderação do primeiro laudo pericial.

É O RELATÓRIO.

VOTO

RELATORA: MINISTRA NANCY ANDRIGHI

A decisão agravada conheceu do agravo para conhecer parcialmente do recurso especial e, nesta parte, negou-lhe provimento, ante a ausência de violação do art. 1.022 do CPC/15, e da incidência das Súmulas 7 e 211/STJ.

Veja-se o que constou na decisão (e-STJ fls. 1285/1289):

- Da violação do art. 1.022 do CPC/15

É firme a jurisprudência do STJ no sentido de que não há ofensa ao art. 1.022 do CPC/15 quando o Tribunal de origem, aplicando o direito que entende cabível à hipótese, soluciona integralmente a controvérsia submetida à sua apreciação, ainda que de forma diversa daquela pretendida pela parte. A propósito, confira-se: AgInt nos EDcl no AREsp 1.094.857/SC, 3ª Turma, DJe de 02/02/2018 e AgInt no AREsp 1.089.677/AM, 4ª Turma, DJe de 16/02/2018.

No particular, verifica-se que o acórdão recorrido decidiu, fundamentada e expressamente, acerca dos entendimentos e divergências dos laudos periciais (e-STJ fls. 1132/1137 e 1163/1165), de maneira que os embargos de declaração opostos pelo agravante/recorrente de fato não comportavam acolhimento.

Assim, observado o entendimento dominante desta Corte acerca do tema, não há que se falar em violação do art. 1.022 do CPC/2015, incidindo, quanto ao ponto, a Súmula 568/STJ.

- Da ausência de prequestionamento

O acórdão recorrido não decidiu acerca dos arts. 371 e 375, do CPC/15 (arts. 131 e 335, do CPC/73), apesar da interposição de embargos de declaração. Por isso, o julgamento do recurso especial é inadmissível. Aplica-se, na hipótese, a Súmula 211/STJ.

- Do reexame de fatos e provas

Ademais, alterar o decidido no acórdão impugnado, no que se refere à conclusão acerca da prevalência do segundo laudo e da ausência de comprovação de que o sinistro foi causado por defeito no produto fornecido pela agravada, exige o reexame de fatos e provas, o que é vedado em recurso especial pela Súmula 7/STJ.

1. Da ofensa ao art. 1.022 do CPC/15

Inicialmente, constata-se que o artigo 1.022 do CPC/15 realmente não foi violado, porquanto o acórdão recorrido examinou todas as questões relevantes para o deslinde da controvérsia. O Tribunal de origem tratou de todos os temas

oportunamente colocados pelos agravantes, proferindo, a partir da conjuntura então cristalizada, a decisão que lhe pareceu mais coerente.

Assim, o Tribunal de origem, embora tenha apreciado toda a matéria posta a desate, tratou das questões alegadas pelo agravante, relativas aos entendimentos e divergências dos laudos periciais (e-STJ fls. 1132/1137 e 1163/1165), sob viés diverso do pretendido, o que não dá ensejo à oposição de embargos de declaração.

Cumprе ressaltar o que restou consignado pelo Tribunal de origem quanto à questão:

Extrai-se do boletim de acidente de trânsito (BAT) – elaborado com base na narrativa dos autores, dada a inexistência de testemunhas oculares –, que o veículo " seguia em frente quando, ao contornar a curva, devido a um defeito mecânico no rodado traseiro direito, desgovernou-se indo capotar sobre pista de rolamento" (Ev. 71, PROCJUDIC2, p. 17).

Não consta do citado documento a indicação do local de possíveis destroços, tampouco de marcas de frenagem. Consta apenas informações acerca das condições da pista (dupla, curva, aclive/declive, seca, sem acostamento) e da posição final do automóvel, que, depois de capotar, acabou parando na outra pista, em sentido contrário (contra-mão) e diagonal (Ev. 71, PROCJUDIC2, p. 17/18).

O Engenheiro contratado pelos autores para produção de prova técnica (extrajudicial) concluiu, após realizar vistoria no carro e diligenciar ao local do sinistro (Ev.71, PROCJUDIC2, p. 23/25):

- Considerando o estado de conservação do veículo Toyota Hillux SW4 antes do evento.

- Considerando a não conformidade técnica constatada no eixo traseiro direito rompido. Considerando o estado de conservação do conjunto pneu e roda que estava montado no eixo traseiro do lado direito do veículo sinistrado. S. M. J. Concluo que o acidente que envolveu o veículo Toyota Hillux SW4 foi provocado por colapso mecânico no eixo traseiro direito (p. 25) [grifado no original].

A "não conformidade técnica" a que se refere o assistente técnico dos autores, segundo ele, resulta de fragmento "por cisalhamento recente, próximo ao cubo da roda e carcaça do diferencial" encontrado no eixo traseiro direito (p. 25).

No entanto, suas breves considerações, além de parciais, não são suficientes para corroborar tal conclusão, notadamente por ser evidente que o eixo pode ter quebrado como consequência de uma colisão, por exemplo, com a lateral da estrada. Aliás, essa é a tese da defesa, de que a ruptura foi uma consequência, e não a causa do sinistro.

Nesse sentido, observa-se inicialmente o parecer técnico do assistente da ré (Ev. 71, PROCJUDIC2, p. 81/103), que embora também não seja imparcial, apresenta pertinentes questionamentos acerca do entendimento supra narrado e convicções sobre a dinâmica dos fatos, em especial quanto à física e os vestígios do evento danoso.

Para esse profissional, não houve "arrastamento do veículo sem rodas", porque não se verifica "marcas duplas características no asfalto", nem "danos característicos de arrastamento na parte inferior do veículo", como no "apara-barro"

e no "conjunto de freios", que estão intactos (p. 92/94); "a força que rompeu o eixo ocorreu no sentido da traseira para a dianteira do veículo", tendo em vista "a deformação do suporte do eixo" (p. 95); e ambos os eixos direitos quebraram, dianteiro e traseiro, o que indica "que a quebra foi conjunta e devido ao choque" (p. 95).

No particular, importa ressaltar que as fotografias trazidas aos autos pela própria parte autora (Ev. 71, PROCJUDIC2, p. 30/36) demonstram que, realmente, tanto o eixo direito traseiro quanto o dianteiro romperam-se no acidente ora analisado.

Outro esclarecimento relevante retirado das ponderações do assistente técnico da Toyota é de que há dois "tipos básicos de quebra de eixos: fadiga ["rompimento por defeito de fabricação"] ou catastrófica ["quebra por choque"]" (p. 101). Segundo ele, a peça examinada no caso em apreço, por se encontrar "homogênea", "sem defeitos no matéria de composição", não está associada a fadiga, "e sim a cisalhamento [sic] devido a choque violento" (p. Ev. 71, PROCJUDIC2, 103/104).

Entendimento diverso foi exarado no primeiro laudo pericial judicial de p.194/219, elaborado pelo Instituto de Perícias, Auditorias e Treinamentos Técnicos Especializados, sob responsabilidade técnica do Engenheiro Mecânico Edison Salvador, para o qual "mesmo não constituído em ruptura por fadiga, as trincas que nuclearam se constituem em descontinuidades relevantes, portanto defeitos" (Ev. 71, PROCJUDIC2, p. 198) [sublinhou-se].

Vale transcrever, por oportuno, as demais conclusões do primeiro perito nomeado pelo juízo:

CONSIDERANDO os relatos de testemunhas sobre o posicionamento da roda, encontrada vários metros antes do local onde o veículo entrou em repouso;

CONSIDERANDO impossibilidade de se imprimir altas velocidades naquele trecho, devido ao raio de curvatura do traçado;

CONSIDERANDO o desequilíbrio de forças provocado pela perda brusca da direção;

CONSIDERANDO as fortes concentrações de tensões localizadas exatamente na seção de ruptura da peça;

CONSIDERANDO a secção de ruptura da peça apresentar três pontos de nucleação e propagação de trincas;

CONSIDERANDO o pneu com aro e parte de ponta do eixo ter sido encontrados vários metros antes do repouso de o veículo, pós sinistro;

[...] O sinistro ocorreu devido ao desprendimento do conjunto pneu e roda, no momento em que o condutor estercia o volante de direção para à esquerda, numa curva de traçado normal, sem quaisquer pontos agressivos. Devido a ruptura do semi-eixo e esse desprendimento, o veículo deixou de oferecer condições de segurança, seguido da perda de direção, simultaneamente rotação, transação e arrastamento, logo após, tombamento e repouso (p. 210) [grifou-se].

No entanto, a contrapor essa inferência, tem-se o segundo laudo pericial judicial (Ev. 71, PROCJUDIC8, p. 67/108), elaborado pelo Prof. Dr. Engenheiro Mecânico Pedro A. N. Bernardini, do Laboratório de Materiais vinculado ao Departamento de Engenharia Mecânica da Universidade Federal de Santa Catarina, com o objetivo de "investigar causa de fratura em eixo, visando determinar se há indícios da ruptura do eixo ter sido causa ou consequência de acidente veicular" (p. 67).

Quanto ao exame da fratura, consignou o perito:

2.1.1 Aspecto macroscópico

[...] c) local de início da fratura

Um processo de fratura (fragmentação de um corpo em duas ou mais partes) envolve etapas de 1) nucleação de trinca 2) propagação de trinca e 3) fratura.

[...] Examinando-se (tanto visualmente quanto em microscópio) não se constatou nenhuma anomalia (por exemplo: trinca pré-existente, poros, inclusões de escória ou segregação) em cada uma destas duas regiões (pontos "A" ou "B") ou ainda em qualquer região.

Portanto, a deflagração da fatura (início da trinca) não decorreu de um defeito pré existente, pois não se constatou tal defeito quando dos exames visual e microscópico.

[...] c) Ausência de marcas de fadiga

Não se constatou evidências de marcas de fratura por fadiga.

[...] d) correlação entre aspectos da fratura com esforços atuantes [...] mesmo tendo havido alguma oxidação na superfície de fratura, haveria vestígios demarcas de fadiga caso estas estivessem originalmente presentes na fratura.

[...] Conclui-se, portanto, que a fratura decorreu de carregamento crescente, isto é, uma força aplicada instantaneamente e não de uma força variável (cíclica) ao longo do tempo (como no caso da fadiga).

[...] A Fig. 6 ilustra em mais detalhes a região de concordância entre o eixo e a roda traseira direita.

[...] A cada instante do deslocamento do veículo sob curva à esquerda, ou mesmo linha reta, existe um único ponto, situado na junção entre eixo e roda traseira direita, ao longo de todo o perímetro daquela junção, que possui a máxima solicitação de tensão trativa.

Inexistindo defeito no material (poros, trincas), conforme constatado na análise anterior, a fratura terá início, necessariamente, naquele único ponto, e se propagará transversalmente até a fratura final (separação entre roda e eixo), conforme Fig. 7.

[...] Em outras palavras, há consistência entre o aspecto da fratura (local de início, direção e sentido de propagação da trinca) e o tipo de esforço atuante sobre o eixo.

Assim, a fratura se iniciou em um único ponto, como resultado de momento fletor e se propagou transversalmente em direção oposta ao início (p. 71/75) [grifou-se].

E no tocante à provável dinâmica do acidente, assinalou que 1) "é improvável ter havido excesso de velocidade na entrada da curva" (Ev. 71, PROCJUDIC8, p. 80); 2) "em havendo desvio brusco [na entrada da curva], seria compatível ocorrer a derrapagem mesmo sob condições de velocidade dentro dos limites legais" (p. 82/83), e, "caso se mantivesse o mesmo raio brusco de curvatura, não haveria capotamento" (p. 82), mas este ocorreria se, após a derrapagem, a) a condutora efetivasse "um segundo desvio brusco à esquerda", hipótese em que o peso do veículo passaria a ser distribuído em duas rodas, ao invés de quatro, "gerando sobrecarga e oportunizando fratura do eixo" (p. 82); ou b) houvesse "rotação do veículo até atingir a canaleta ao lado oposto ao sentido de tráfego, o que criaria um impacto lateral sobre a base das rodas direitas" (p. 83), que poderia ter dado ensejo ao capotamento e a sobrecarga que oportunizaria a fratura do eixo, "novamente como resultado do capotamento" (p. 84). Esclareceu, ademais, que "sem desvio brusco inicial, à esquerda, a necessária elevada velocidade (para haver derrapagem) resultaria em trajetória com saída pela direita da pista [...] e com danos ao veículo superiores ao constatado" (p. 84).

Com efeito, vê-se que, como afirmam os apelantes, o segundo laudo pauta-se em hipóteses, é dizer, em possíveis causas do acidente, e não há, no caso, qualquer problema nisso. O perito conjectura cenários para delinear a dinâmica do

sinistro, que é de fato desconhecida, partindo da premissa de que "os exames da superfície da fratura (item 2.1.3) indicaram inexistir trinca prévia, seja como defeito pré-existente, ou como resultado de um processo de fadiga" (p. 85), e não se pode falar em "resistência insuficiente no eixo" (p. 86). Nesse ponto, interessa reproduzir outra parte do estudo:

Admitamos que o eixo, mesmo sem a presença de uma trinca prévia, tivesse resistência insuficiente.

Neste caso, os esforços gerados em uma curva à esquerda, com 300 metros de raio (uma curva suave), sob velocidade dentro dos limites legais, teria gerado esforços que, embora não severos, seriam suficientes para romper o eixo (já que esse teria resistência insuficiente).

Sob tal cenário, decorreria a necessária conclusão de que em nenhum momento da vida pregressa do veículo (10 anos) teria havido esforço sobre a roda traseira direita igual ou superior àquele presente na entrada da curva do acidente.

Em outras palavras, seria forçoso concluir que, em nenhum momento nos 10 anos anteriores de uso do veículo, este teria passado em buraco, lombada ou executado (com a mesma velocidade do acidente) uma curva com raio inferior a 300 metros (que geraria esforços maiores que a curva do acidente), pois, do contrário, o eixo já teria se rompido.

Se o eixo tivesse resistência insuficiente, é mais muito provável que já teria rompido antes [...] (Ev. 71, PROCJUDIC8, p. 85/86) [sublinhado no original; grifou-se].

De fato, é no mínimo curioso que os apelantes tenham usado o automóvel durante uma década sem nenhum problema aparente e, após sofrerem acidente sucedido na ausência de testemunhas, aleguem um vício de fabricação que dificilmente teria passado despercebido todo esse tempo.

Há de se destacar ainda que não têm razão os recorrentes no que se refere à dita omissão do perito vinculado à UFSC quanto a outros elementos de prova, além da inspeção do eixo supostamente defeituoso. Todas as questões relevantes à realização da perícia foram devidamente observadas pelo profissional, seja na parte em que trata especificamente das evidências ou em suas respostas aos quesitos das partes.

Inclusive, particularmente sobre a "posição de repouso da roda desprendida do eixo", esta que, para os recorrentes, constitui importante prova de que o rompimento aconteceu antes do acidente, declarou o perito:

Neste quesito, argui-se qual a posição final do conjunto rodante traseiro direito que se desprendeu do veículo em relação à posição final de imobilidade do veículo.

Afirma-se, com base em relatos de terceiros, que a posição de repouso em que foi encontrada a roda desprendida se situava antes (mínimo de 30 metros) da posição de repouso do veículo.

Não se compreende o que se pode deduzir de tal constatação.

O trajeto percorrido pela roda após desprendimento do eixo depende do sentido, direção e força com que foi arremessada no momento da soltura do eixo.

Uma vez que o veículo derrapou, rotacionou e capotou, a roda pode se ter desprendido em momento no qual estava apontada para o sentido oposto ao trajeto original do veículo, ou seja, para trás. Neste caso a roda repousaria em posição aquém daquela constatada no veículo quando em repouso.

Na ausência de mais evidências, nada se pode abstrair em relação às posições da roda e do veículo (Ev. 71, PROCJUDIC8, p. 105/106).

Também se encontra divergência entre a conclusão do primeiro e do segundo peritos judiciais no ponto alusivo às evidências de arrastamento e marcas

de atrito, que, para aquele, corroboram a versão de que a quebra do eixo ocorreu antes do acidente. Para o professor universitário nomeado pelo magistrado, porém, "não se pode afirmar que o contato surgiu antes do acidente ou depois do capotamento ou ainda durante o traslado posterior do veículo quando de sua remoção da posição de repouso" (Ev. 71, PROCJUDIC8, p. 92).

Realmente, não há como reconhecer a existência do alegado defeito de fabricação apenas por conta da marca asfáltica verificada nas fotografias anexadas à inicial (Ev. 71, PROCJUDIC2, p. 30), que segundo os autores teria sido causada no instante em que o eixo rompeu, quando a roda e o pneu teriam supostamente se soltado e o metal entrado em contato com o solo, antes do capotamento.

Sequer se sabe se esse é mesmo um vestígio do sinistro sub judice, tendo em vista que nada se anotou no BAT a respeito. E mesmo que o seja, não se conhece o momento em que o rastro foi deixado, nem se pode inferir, pelas suas características, o que pretendem fazer crer os autores.

Além disso, colhe-se da segunda perícia que, ao contrário do que constou da primeira, "o contato do eixo traseiro direito com o solo provoca uma força de reação (força de arraste) que desvia a trajetória para a direita", ao passo que "no presente acidente, o veículo sofreu desvio brusco de trajetória para a esquerda" (Ev. 71, PROCJUDIC8, p. 94).

Todas as diferenças entre uma e outra prova técnica judicial, ambas fundamentadas em circunstâncias concretas do sinistro, operam em desfavor da parte autora, a quem incumbe o ônus da prova dos fatos constitutivos de seu direito (art. 333, I, do CPC/73, vigente à época da propositura das ações, ou 373, I, do CPC atual).

Ademais, como bem assinalado na origem, a "sofisticação tecnológica" e a "minudência e detalhamento" do segundo laudo pericial não de prevalecer, dada vênua ao esforço e à contribuição do profissional responsável pela elaboração do primeiro.

Registre-se, finalmente, que a fala das testemunhas Hercílio Pacheco, Rogério de Albuquerque, Carlos Magos da Cruz Júnior e Antonio de Arquimedes Alves de Coelho – respectivamente, bombeiro militar que atendeu a ocorrência e transportou a autora Adriana ao hospital; proprietário da empresa de guincho; e policiais rodoviários federais –, além de não contrapor de forma específica as considerações retiradas da prova técnica, não teria de qualquer forma o condão de desconstituí-la, vez que nenhum dos testigos presenciou o acidente.

Destarte, não constatada a comprovação de que o sinistro foi causado por defeito no produto fornecido pela apelada, mantém-se a improcedência dos pedidos em ambos os feitos. (e-STJ, fls. 1132/1137)

Assim, analisado o tema de forma expressa e coerente, com adequada motivação, não há se falar em negativa ou carência na prestação jurisdicional.

2. Da ausência de prequestionamento

A falta de prequestionamento é condição suficiente para obstar o processamento do recurso especial e exigência indispensável para o seu cabimento. Insatisfeito, este não supera o âmbito de sua admissibilidade, atraindo a incidência das Súmulas 282 do STF ou 211 do STJ.

Da reanálise minuciosa dos autos, realmente, observa-se que, de fato, a aplicação do óbice da Súmula 211 do STJ decorre da não deliberação pelo acórdão recorrido acerca dos arts. 371 e 375, do CPC/15 (arts. 131 e 335, do CPC/73).

De acordo com o art. 1.025 do CPC/15, indicado pelo agravante, consideram-se incluídos no acórdão de inadmissão ou rejeição os elementos que o embargante suscitou, para fins de prequestionamento, apenas no caso de o Tribunal superior considerar existente erro, omissão, contradição ou obscuridade, o que não ocorreu neste processo.

3. Da Súmula 7/STJ

Alterar as conclusões adotadas pelo Tribunal de origem, no que se refere à prevalência do segundo laudo e à ausência de comprovação de que o sinistro teria sido causado por defeito no produto fornecido pela agravada, de fato, exige o reexame de fatos e provas, o que é vedado em recurso especial pela Súmula 7/STJ.

Cumprе ressaltar o que restou consignado pelo Tribunal de origem quanto à questão:

Cinge-se a discussão nestas ações a saber se o acidente noticiado pelos autores/apelantes, ocorrido em 28/04/2006, decorreu de um defeito oculto da caminhonete Toyota Hilux SW4D, ano 1996/1997, placa IFZ4093, fabricada pela ré/apelada, mais especificamente, no eixo traseiro direito do veículo, que teria rompido sem explicação.

A instrução processual deu-se no feito mais antigo e os documentos carreados no conexo são repetidos, razão pela qual o exame se limitará, ao menos no tocante à dinâmica dos fatos, à prova constante dos autos n. 0005914-38.2006.

Extrai-se do boletim de acidente de trânsito (BAT) – elaborado com base na narrativa dos autores, dada a inexistência de testemunhas oculares –, que o veículo "seguia em frente quando, ao contornar a curva, devido a um defeito mecânico no rodado traseiro direito, desgovernou-se indo capotar sobre pista de rolamento" (Ev. 71, PROCJUDIC2, p. 17).

Não consta do citado documento a indicação do local de possíveis destroços, tampouco de marcas de frenagem. Consta apenas informações acerca das condições da pista (dupla, curva, aclive/declive, seca, sem acostamento) e da posição final do automóvel, que, depois de capotar, acabou parando na outra pista, em sentido contrário (contra-mão) e diagonal (Ev. 71, PROCJUDIC2, p. 17/18).

O Engenheiro contratado pelos autores para produção de prova técnica(extrajudicial) concluiu, após realizar vistoria no carro e diligenciar ao local do sinistro (Ev.71, PROCJUDIC2, p. 23/25):

- Considerando o estado de conservação do veículo Toyota Hillux SW4 antes do evento.
- Considerando a não conformidade técnica constatada no eixo traseiro direito rompido. Considerando o estado de conservação do conjunto

pneu e roda que estava montado no eixo traseiro do lado direito do veículo sinistrado. S. M. J. Concluiu que o acidente que envolveu o veículo Toyota Hilux SW4 foi provocado por colapso mecânico no eixo traseiro direito (p. 25) [grifado no original].

A "não conformidade técnica" a que se refere o assistente técnico dos autores, segundo ele, resulta de fragmento "por cisalhamento recente, próximo ao cubo da roda e carcaça do diferencial" encontrado no eixo traseiro direito (p. 25).

No entanto, suas breves considerações, além de parciais, não são suficientes para corroborar tal conclusão, notadamente por ser evidente que o eixo pode ter quebrado como consequência de uma colisão, por exemplo, com a lateral da estrada. Aliás, essa é a tese da defesa, de que a ruptura foi uma consequência, e não a causa do sinistro.

Nesse sentido, observa-se inicialmente o parecer técnico do assistente da ré (Ev. 71, PROCJUDIC2, p. 81/103), que embora também não seja imparcial, apresenta pertinentes questionamentos acerca do entendimento supra narrado e convicções sobre a dinâmica dos fatos, em especial quanto à física e os vestígios do evento danoso.

Para esse profissional, não houve "arrastamento do veículo sem rodas", porque não se verifica "marcas duplas características no asfalto", nem "danos característicos de arrastamento na parte inferior do veículo", como no "apara-barro" e no "conjunto de freios", que estão intactos (p. 92/94); "a força que rompeu o eixo ocorreu no sentido da traseira para a dianteira do veículo", tendo em vista "a deformação do suporte do eixo" (p. 95); e ambos os eixos direitos quebraram, dianteiro e traseiro, o que indica "que a quebra foi conjunta e devido ao choque" (p. 95).

No particular, importa ressaltar que as fotografias trazidas aos autos pela própria parte autora (Ev. 71, PROCJUDIC2, p. 30/36) demonstram que, realmente, tanto o eixo direito traseiro quanto o dianteiro romperam-se no acidente ora analisado.

Outro esclarecimento relevante retirado das ponderações do assistente técnico da Toyota é de que há dois "tipos básicos de quebra de eixos: fadiga ["rompimento por defeito de fabricação"] ou catastrófica ["quebra por choque"]" (p. 101). Segundo ele, a peça examinada no caso em apreço, por se encontrar "homogênea", "sem defeitos no matéria de composição", não está associada a fadiga, "e sim a cisalhamento [sic] devido a choque violento" (p. Ev. 71, PROCJUDIC2, 103/104).

Entendimento diverso foi exarado no primeiro laudo pericial judicial de p.194/219, elaborado pelo Instituto de Perícias, Auditorias e Treinamentos Técnicos Especializados, sob responsabilidade técnica do Engenheiro Mecânico Edison Salvador, para o qual "mesmo não constituído em ruptura por fadiga, as trincas que nuclearam se constituem em discontinuidades relevantes, portanto defeitos" (Ev. 71, PROCJUDIC2, p. 198) [sublinhou-se].

Vale transcrever, por oportuno, as demais conclusões do primeiro perito nomeado pelo juízo:

CONSIDERANDO os relatos de testemunhas sobre o posicionamento da roda, encontrada vários metros antes do local onde o veículo entrou em repouso;

CONSIDERANDO impossibilidade de se imprimir altas velocidades naquele trecho, devido ao raio de curvatura do traçado;

CONSIDERANDO o desequilíbrio de forças provocado pela perda brusca da direção;

CONSIDERANDO as fortes concentrações de tensões localizadas exatamente na seção de ruptura da peça;

CONSIDERANDO a secção de ruptura da peça apresentar três pontos de nucleação e propagação de trincas;

CONSIDERANDO o pneu com aro e parte de ponta do eixo ter sido encontrados vários metros antes do repouso de o veículo, pós sinistro;

[...] O sinistro ocorreu devido ao desprendimento do conjunto pneu e roda, no momento em que o condutor estercia o volante de direção para à esquerda, numa curva de traçado normal, sem quaisquer pontos agressivos. Devido a ruptura do semi-eixo e esse desprendimento, o veículo deixou de oferecer condições de segurança, seguido da perda de direção, simultaneamente rotação, transação e arrastamento, logo após, tombamento e repouso (p. 210) [grifou-se].

No entanto, a contrapor essa inferência, tem-se o segundo laudo pericial judicial (Ev. 71, PROCJUDIC8, p. 67/108), elaborado pelo Prof. Dr. Engenheiro Mecânico Pedro A. N. Bernardini, do Laboratório de Materiais vinculado ao Departamento de Engenharia Mecânica da Universidade Federal de Santa Catarina, com o objetivo de "investigar causa de fratura em eixo, visando determinar se há indícios da ruptura do eixo ter sido causa ou consequência de acidente veicular" (p. 67).

Quanto ao exame da fratura, consignou o perito:

2.1.1 Aspecto macroscópico

[...] c) local de início da fratura

Um processo de fratura (fragmentação de um corpo em duas ou mais partes) envolve etapas de 1) nucleação de trinca 2) propagação de trinca e 3) fratura.

[...] Examinando-se (tanto visualmente quanto em microscópio) não se constatou nenhuma anomalia (por exemplo: trinca pré-existente, poros, inclusões de escória ou segregação) em cada uma destas duas regiões (pontos "A" ou "B") ou ainda em qualquer região.

Portanto, a deflagração da fatura (início da trinca) não decorreu de um defeito pré existente, pois não se constatou tal defeito quando dos exames visual e microscópico.

[...] c) Ausência de marcas de fadiga

Não se constatou evidências de marcas de fratura por fadiga.

[...] d) correlação entre aspectos da fratura com esforços atuantes [...] mesmo tendo havido alguma oxidação na superfície de fratura, haveria vestígios demarcas de fadiga caso estas estivessem originalmente presentes na fratura.

[...] Conclui-se, portanto, que a fratura decorreu de carregamento crescente, isto é, uma força aplicada instantaneamente e não de uma força variável (cíclica) ao longo do tempo (como no caso da fadiga).

[...] A Fig. 6 ilustra em mais detalhes a região de concordância entre o eixo e a roda traseira direita.

[...] A cada instante do deslocamento do veículo sob curva à esquerda, ou mesmo linha reta, existe um único ponto, situado na junção entre eixo e roda traseira direita, ao longo de todo o perímetro daquela junção, que possui a máxima solicitação de tensão trativa.

Inexistindo defeito no material (poros, trincas), conforme constatado na análise anterior, a fratura terá início, necessariamente, naquele único ponto, e se propagará transversalmente até a fratura final (separação entre roda e eixo), conforme Fig. 7.

[...] Em outras palavras, há consistência entre o aspecto da fratura (local de início, direção e sentido de propagação da trinca) e o tipo de esforço atuante sobre o eixo.

Assim, a fratura se iniciou em um único ponto, como resultado de momento fletor e se propagou transversalmente em direção oposta ao início (p. 71/75) [grifou-se].

E no tocante à provável dinâmica do acidente, assinalou que 1) "é improvável ter havido excesso de velocidade na entrada da curva" (Ev. 71, PROCJUDIC8, p. 80); 2) "em havendo desvio brusco [na entrada da curva], seria compatível ocorrer a derrapagem mesmo sob condições de velocidade dentro dos limites legais" (p. 82/83), e, "caso se mantivesse o mesmo raio brusco de curvatura, não haveria capotamento" (p. 82), mas este ocorreria se, após a derrapagem, a) a condutora efetivasse "um segundo desvio brusco à esquerda", hipótese em que o peso do veículo passaria a ser distribuído em duas rodas, ao invés de quatro, "gerando sobrecarga e oportunizando fratura do eixo" (p. 82); ou b) houvesse "rotação do veículo até atingir a canaleta ao lado oposto ao sentido de tráfego, o que criaria um impacto lateral sobre a base das rodas direitas" (p. 83), que poderia ter dado ensejo ao capotamento e a sobrecarga que oportunizaria a fratura do eixo, "novamente como resultado do capotamento" (p. 84). Esclareceu, ademais, que "sem desvio brusco inicial, à esquerda, a necessária elevada velocidade (para haver derrapagem) resultaria em trajetória com saída pela direita da pista [...] e com danos ao veículo superiores ao constatado" (p. 84).

Com efeito, vê-se que, como afirmam os apelantes, o segundo laudo pauta-se em hipóteses, é dizer, em possíveis causas do acidente, e não há, no caso, qualquer problema nisso. O perito conjectura cenários para delinear a dinâmica do sinistro, que é de fato desconhecida, partindo da premissa de que "os exames da superfície da fratura (item 2.1.3) indicaram inexistir trinca prévia, seja como defeito pré-existente, ou como resultado de um processo de fadiga" (p. 85), e não se pode falar em "resistência insuficiente no eixo" (p. 86). Nesse ponto, interessa reproduzir outra parte do estudo:

Admitamos que o eixo, mesmo sem a presença de uma trinca prévia, tivesse resistência insuficiente.

Neste caso, os esforços gerados em uma curva à esquerda, com 300 metros de raio (uma curva suave), sob velocidade dentro dos limites legais, teria gerado esforços que, embora não severos, seriam suficientes para romper o eixo (já que esse teria resistência insuficiente).

Sob tal cenário, decorreria a necessária conclusão de que em nenhum momento da vida pregressa do veículo (10 anos) teria havido esforço sobre a roda traseira direita igual ou superior àquele presente na entrada da curva do acidente.

Em outras palavras, seria forçoso concluir que, em nenhum momento nos 10 anos anteriores de uso do veículo, este teria passado em buraco, lombada ou executado (com a mesma velocidade do acidente) uma curva com raio inferior a 300 metros (que geraria esforços maiores que a curva do acidente), pois, do contrário, o eixo já teria se rompido.

Se o eixo tivesse resistência insuficiente, é mais muito provável que já teria rompido antes [...] (Ev. 71, PROCJUDIC8, p. 85/86) [sublinhado no original; grifou-se].

De fato, é no mínimo curioso que os apelantes tenham usado o automóvel durante uma década sem nenhum problema aparente e, após sofrerem acidente sucedido na ausência de testemunhas, aleguem um vício de fabricação que dificilmente teria passado despercebido todo esse tempo.

Há de se destacar ainda que não têm razão os recorrentes no que se refere à dita omissão do perito vinculado à UFSC quanto a outros elementos de prova, além da inspeção do eixo supostamente defeituoso. Todas as questões relevantes à realização da perícia foram devidamente observadas pelo profissional, seja na parte em que trata especificamente das evidências ou em suas respostas aos quesitos das partes.

Inclusive, particularmente sobre a "posição de repouso da roda

desprendida do eixo", esta que, para os recorrentes, constitui importante prova de que o rompimento aconteceu antes do acidente, declarou o perito:

Neste quesito, argui-se qual a posição final do conjunto rodante traseiro direito que se desprendeu do veículo em relação à posição final de imobilidade do veículo.

Afirma-se, com base em relatos de terceiros, que a posição de repouso em que foi encontrada a roda desprendida se situava antes (mínimo de 30 metros) da posição de repouso do veículo.

Não se compreende o que se pode deduzir de tal constatação.

O trajeto percorrido pela roda após desprendimento do eixo depende do sentido, direção e força com que foi arremessada no momento da soltura do eixo.

Uma vez que o veículo derrapou, rotacionou e capotou, a roda pode se ter desprendido em momento no qual estava apontada para o sentido oposto ao trajeto original do veículo, ou seja, para trás. Neste caso a roda repousaria em posição aquém daquela constatada no veículo quando em repouso.

Na ausência de mais evidências, nada se pode abstrair em relação às posições da roda e do veículo (Ev. 71, PROCJUDIC8, p. 105/106).

Também se encontra divergência entre a conclusão do primeiro e do segundo peritos judiciais no ponto alusivo às evidências de arrastamento e marcas de atrito, que, para aquele, corroboram a versão de que a quebra do eixo ocorreu antes do acidente. Para o professor universitário nomeado pelo magistrado, porém, "não se pode afirmar que o contato surgiu antes do acidente ou depois do capotamento ou ainda durante o traslado posterior do veículo quando de sua remoção da posição de repouso" (Ev. 71, PROCJUDIC8, p. 92).

Realmente, não há como reconhecer a existência do alegado defeito de fabricação apenas por conta da marca asfáltica verificada nas fotografias anexadas à inicial (Ev. 71, PROCJUDIC2, p. 30), que segundo os autores teria sido causada no instante em que o eixo rompeu, quando a roda e o pneu teriam supostamente se soltado e o metal entrado em contato com o solo, antes do capotamento.

Sequer se sabe se esse é mesmo um vestígio do sinistro sub judice, tendo em vista que nada se anotou no BAT a respeito. E mesmo que o seja, não se conhece o momento em que o rastro foi deixado, nem se pode inferir, pelas suas características, o que pretendem fazer crer os autores.

Além disso, colhe-se da segunda perícia que, ao contrário do que constou da primeira, "o contato do eixo traseiro direito com o solo provoca uma força de reação (força de arraste) que desvia a trajetória para a direita", ao passo que "no presente acidente, o veículo sofreu desvio brusco de trajetória para a esquerda" (Ev. 71, PROCJUDIC8, p. 94).

Todas as diferenças entre uma e outra prova técnica judicial, ambas fundamentadas em circunstâncias concretas do sinistro, operam em desfavor da parte autora, a quem incumbe o ônus da prova dos fatos constitutivos de seu direito (art. 333, I, do CPC/73, vigente à época da propositura das ações, ou 373, I, do CPC atual).

Ademais, como bem assinalado na origem, a "sofisticação tecnológica" e a "minudência e detalhamento" do segundo laudo pericial não de prevalecer, dada vênha ao esforço e à contribuição do profissional responsável pela elaboração do primeiro.

Registre-se, finalmente, que a fala das testemunhas Hercílio Pacheco, Rogério de Albuquerque, Carlos Magos da Cruz Júnior e Antonio de Arquimedes Alves de Coelho – respectivamente, bombeiro militar que atendeu a ocorrência e transportou a autora Adriana ao hospital; proprietário da empresa de guincho; e

policiais rodoviários federais –, além de não contrapor de forma específica as considerações retiradas da prova técnica, não teria de qualquer forma o condão de desconstituí-la, vez que nenhum dos testigos presenciou o acidente.

Destarte, não constatada a comprovação de que o sinistro foi causado por defeito no produto fornecido pela apelada, mantém-se a improcedência dos pedidos em ambos os feitos. (e-STJ, fls. 1132/1137)

Frise-se que o STJ apenas toma os fatos conforme delineados pelo Tribunal de origem, de maneira que incursão nesta seara implicaria ofensa à referida Súmula.

DISPOSITIVO

Forte nessas razões, NEGO PROVIMENTO ao agravo interno no agravo em recurso especial.



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA

TERMO DE JULGAMENTO TERCEIRA TURMA

AgInt no AREsp 2.122.695 / SC

PROCESSO ELETRÔNICO

Número Registro: 2022/0134906-3

Número de Origem:

00025984120118240019 00059143820068240019 25984120118240019 59143820068240019

Sessão Virtual de 16/11/2022 a 22/11/2022

Relator do AgInt

Exma. Sra. Ministra NANCY ANDRIGHI

Presidente da Sessão

Exmo. Sr. Ministro RICARDO VILLAS BÔAS CUEVA

Secretário

Bel. WALFLAN TAVARES DE ARAUJO

AUTUAÇÃO

AGRAVANTE : VILSON JOSE ROSA

ADVOGADOS : ÊNIO EXPEDITO FRANZONI - SC006036

MARLON CHARLES BERTOL - SC010693

NORMA TERESINHA SANTOS FRANZONI - SC004838

DIRCEU RIZELO - SC005626

JULIANA CRISTINA RIZELO - SC021410

WILSON KNONER CAMPOS - SC037240

LEANDRO HENRIQUE MARTENDAL - SC038879

NORAH VON BIVENICZKO PEZZIN - SC035202

AGRAVADO : TOYOTA DO BRASIL LTDA

ADVOGADOS : LUIZ FONTANIVE FERREIRA - RS014029

ÊNIO ROBERTO GONÇALVES FERREIRA - RS026993

ASSUNTO : DIREITO DO CONSUMIDOR - RESPONSABILIDADE DO FORNECEDOR -
INDENIZAÇÃO POR DANO MATERIAL

AGRAVO INTERNO

AGRAVANTE : VILSON JOSE ROSA

ADVOGADOS : ÊNIO EXPEDITO FRANZONI - SC006036

MARLON CHARLES BERTOL - SC010693

NORMA TERESINHA SANTOS FRANZONI - SC004838

DIRCEU RIZELO - SC005626

JULIANA CRISTINA RIZELO - SC021410

WILSON KNONER CAMPOS - SC037240

LEANDRO HENRIQUE MARTENDAL - SC038879

NORAH VON BIVENICZKO PEZZIN - SC035202

AGRAVADO : TOYOTA DO BRASIL LTDA

ADVOGADOS : LUIZ FONTANIVE FERREIRA - RS014029

ÊNIO ROBERTO GONÇALVES FERREIRA - RS026993

TERMO

A TERCEIRA TURMA do Superior Tribunal de Justiça, em sessão virtual de 16/11/2022 a 22/11/2022, por unanimidade, decidiu negar provimento ao recurso, nos termos do voto da Sra. Ministra Relatora.

Os Srs. Ministros Paulo de Tarso Sanseverino, Ricardo Villas Bôas Cueva, Marco Aurélio Bellizze e Moura Ribeiro votaram com a Sra. Ministra Relatora.

Presidiu o julgamento o Sr. Ministro Ricardo Villas Bôas Cueva.

Brasília, 23 de novembro de 2022