

AGRAVO EM RECURSO ESPECIAL Nº 1.423.146 - SC (2018/0345514-1)

RELATOR : **MINISTRO MARCO AURÉLIO BELLIZZE**
AGRAVANTE : **TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS ZAPPELLINI LTDA**
ADVOGADOS : **GUILHERME SCHARF NETO - SC010083**
: **MARINA MICHELS OURIQUES MACHADO - SC038712**
AGRAVADO : **ARILDO DE JESUS FERNANDES**
ADVOGADOS : **JEAN CARLO MEDEIROS DE SOUZA - SC021544**
: **JUAN HENRIQUE RIBEIRO KONDRAS - SC045995**

EMENTA

AGRAVO EM RECURSO ESPECIAL. ACIDENTE DE TRÂNSITO. AÇÃO INDENIZATÓRIA. 1. COMPROVAÇÃO DA CULPA. BOLETIM DE OCORRÊNCIA. PRESUNÇÃO RELATIVA. ACÓRDÃO EM HARMONIA COM A JURISPRUDÊNCIA DESTA CORTE. SÚMULA 83/STJ. 2. RESPONSABILIDADE DO PREPOSTO DA EMPRESA. REEXAME DO CONJUNTO FÁTICO-PROBATÓRIO. SÚMULA 7 DESTA CORTE. 3. AGRAVO CONHECIDO PARA CONHECER EM PARTE DO RECURSO ESPECIAL E, NESSA EXTENSÃO, NEGAR-LHE PROVIMENTO.

DECISÃO

Trata-se de agravo interposto por Transporte Rodoviário de Cargas Zappellini Ltda. contra decisão que inadmitiu seu recurso especial.

Na origem, a ação indenizatória ajuizada por Arildo de Jesus Fernandes em desfavor da agravante foi julgada parcialmente procedente para condenar a ré e à seguradora ao pagamento de danos morais ao autor - em razão de acidente de trânsito de responsabilidade da Zappellini que culminou em lesões graves e permanentes, com a perda da visão direita e do olfato -, bem como ao pagamento de pensão mensal fixado em 0,53 salários mínimos mensal.

Contra a sentença ambas as partes interpuseram apelação, a qual foi parcialmente provida pela Quinta Câmara de Direito Civil do Tribunal de Justiça de Santa Catarina, a fim de "condenar a ré ao pagamento de indenização por danos estéticos no valor de R\$ 15.000,00, com a incidência dos consectários legais [...], e incluir na pensão mensal o adicional constitucional de 1/3 de férias; b) dar parcial provimento ao recurso da ré (Transportadora Zappellini), reduzindo o valor dos danos morais para R\$

25.000,00 com a aplicação dos consectários legais" (e-STJ, fl. 707).

O acórdão recorrido está assim ementado (e-STJ, fls. 668-669):

APELAÇÕES CÍVEIS. AÇÃO DE INDENIZAÇÃO POR DANOS MATERIAIS, MORAIS E ESTÉTICOS. ACIDENTE DE TRÂNSITO. CAMINHÃO QUE INVADIU PARCIALMENTE A PISTA CONTRÁRIA E COLIDIU LATERALMENTE COM A VAN QUE VINHA EM SUA MÃO DE DIREÇÃO. SENTENÇA DE PARCIAL PROCEDÊNCIA.

RECURSO DA RÉ (TRANSPORTADORA).

ALEGAÇÃO DE ABSOLVIÇÃO DE SEU PREPOSTO NA ESFERA CRIMINAL. IRRELEVÂNCIA. INDEPENDÊNCIA DAS ESFERAS CRIMINAL E CIVIL. IMPROCEDÊNCIA DA DENÚNCIA POR INSUFICIÊNCIA DE PROVAS, NOS TERMOS DO ART. 386, VII, DO CPP. VIABILIDADE DA DISCUSSÃO DA CULPABILIDADE NO JUÍZO CÍVEL.

REQUERIDA QUE PRETENDE A EXCLUSÃO DA CULPA DO SEU MOTORISTA, COM BASE NO BOLETIM DE ACIDENTE DE TRÂNSITO. INVIABILIDADE. PRESUNÇÃO RELATIVA DE VERACIDADE DO B.O. QUE RESTOU DERRUÍDA PELO LAUDO PERICIAL, QUE APONTOU CONTRADIÇÕES NO REFERIDO DOCUMENTO E CONCLUIU PELA CULPABILIDADE DO CONDUTOR DO CAMINHÃO. INVASÃO DA CONTRAMÃO DE DIREÇÃO. PROVA TESTEMUNHAL INCAPAZ DE AFASTAR A CONCLUSÃO DO LAUDO. DEVER DE INDENIZAR.

DANO MORAL. *QUANTUM* MINORADO PARA FINS DE ADEQUAÇÃO AOS CRITÉRIOS DA PROPORCIONALIDADE E RAZOABILIDADE, ATENTANDO-SE AOS PARÂMETROS DESTA CÂMARA. RECURSO CONHECIDO E PARCIALMENTE PROVIDO.

RECURSO DO AUTOR

DANOS MORAIS E ESTÉTICOS. CUMULAÇÃO POSSÍVEL. PERDA COMPLETA DA VISÃO DO OLHO DIREITO. CICATRIZES E LIMITAÇÃO NOS MOVIMENTOS DA FACE. DANOS ESTÉTICOS COMPROVADOS.

PENSÃO MENSAL. INCAPACIDADE LABORATIVA PARCIAL E PERMANENTE. PERDA TOTAL DA CAPACIDADE VISUAL DE UM OLHO. PENSÃO MENSAL QUE DEVE SER FIXADA COM BASE NOS RENDIMENTOS DA VÍTIMA, À ÉPOCA DO ACIDENTE, OBSERVANDO-SE O GRAU DE SUA INCAPACIDADE. SENTENÇA MANTIDA NO PONTO.

PEDIDO DE MAJORAÇÃO DE DANOS MORAIS PREJUDICADO, DIANTE DA REDUÇÃO DO VALOR QUANDO DA ANÁLISE DO RECURSO DA RÉ.

HONORÁRIOS SUCUMBENCIAIS. PLEITO DE MAJORAÇÃO. DESCABIMENTO. PERCENTUAL FIXADO COM BASE NO VALOR DA CONDENAÇÃO QUE RESTOU MAJORADO. VERBA ARBITRADA EM CONSONÂNCIA COM O ENTENDIMENTO DESTA CÂMARA.

**RECURSO CONHECIDO E PARCIALMENTE
PROVIDO.**

Nas razões do recurso especial interposto com fulcro na alínea *a* do permissivo constitucional, a recorrente apontou ofensa ao art. 405 do Código de Processo Civil de 2015, ao argumento de que "o boletim de ocorrência descritivo elaborado pela Polícia Rodoviária Federal logo após o sinistro [...] goza de presunção de veracidade, ante a fé pública das declarações prestadas pela autoridade policial" (e-STJ, fl. 718), devendo ser reconhecida a inexistência de culpa do seu preposto pelos danos decorrentes do acidente.

Contrarrazões apresentadas (e-STJ, fls. 748-751).

Juízo negativo de admissibilidade (e-STJ, fls. 762-764).

Contraminuta às fls. 780-784 (e-STJ).

Brevemente relatado, decido.

Consignou o acórdão recorrido (e-STJ, fls. 678-679):

É certo que, sobre o Boletim de Acidente de Trânsito recai a presunção relativa de veracidade, que, todavia, pode ser derruída por provas em sentido contrário.
(...)

No caso, tal presunção restou afastada pelo laudo pericial, produzido na ação cautelar de produção antecipada de provas n. 047.07.001347-7, o qual concluiu que "o acidente ocorreu pelo fato de que o veículo caminhão invadiu a pista de direção do veículo micro -ônibus, cabendo a responsabilidade do acidente, no caso, ao condutor do veículo caminhão".

Para chegar a essa conclusão, o perito judicial apontou inúmeras contradições, observadas na elaboração do aludido Boletim de Acidente de Trânsito, dentre as quais destacam-se, em síntese, as seguintes:

1. Os detritos encontrados no acostamento na mão de direção do veículo caminhão somente poderiam ser carreados pela ação da chuva ou de vento, do ponto indicado pelo Boletim de Acidente de Trânsito, mas extremamente impossível na distância de 43,00 metros.
2. Importa em se frisar que a maior parte dos detritos posicionavam-se muito próximos entre si, indicando que a sede do embate foi realmente no local onde estavam posicionados, e nunca o indicado no Boletim elaborado pela Polícia Rodoviária Federal. Ainda, se houvesse o carreamento dos detritos encontrados no acostamento do veículo caminhão, os mesmos, pela circulação de veículos pelo acostamento,

deveriam situar-se além do ponto de colisão indicado pela Polícia Rodoviária Federal, mas, de forma alguma antes de tal ponto, como o que foi encontrado no local examinado.

3. Não existiam marcas de frenagem do veículo caminhão na pista de rolamento, como também, no acostamento, onde se pode observar facilmente que não existiu frenagem. Diante disto, se o impacto tivesse acontecido no ponto indicado no Boletim de Acidente de Trânsito, o veículo caminhão, no instante do impacto deveria estar animado com uma velocidade mínima de 90km/h, porém, com essa velocidade haveria a necessidade de ter sido acionado o sistema de frenagem logo após o impacto, devendo o veículo ter percorrido toda a distância até o repouso com o sistema de freio acionado, o que não foi o caso.

Considerando-se, porém, que o veículo caminhão, estivesse animado com uma velocidade de 60 km/h no momento da colisão, sem ter havido o acionamento do sistema de frenagem, o mesmo deveria percorrer uma distância de aproximadamente 70,00 metros, até parar, o que é praticamente o dobro daquela indicada no Boletim de Acidente.

4. A distância do ponto de impacto até a parte traseira do último reboque do veículo caminhão, pelo Boletim de Acidente elaborado pela Polícia Rodoviária Federal, implica em uma distância de 20,00 metros, cuja distância é o comprimento do próprio veículo, o que torna improvável a manobra de posicionar o veículo paralelo ao bordo do acostamento, se depois do embate teria que primeiro fazer o sentido diagonal, para depois, então, fazer o sentido retilíneo.

Como o veículo possui 19,60 comprimento, depois da colisão deveria percorrer o seu comprimento de forma diagonal e, ainda, uma determinada distância para poder posicioná-lo de forma paralela ao acostamento. A distância percorrida pelo veículo caminhão, do ponto de colisão ao ponto de repouso final, segundo o Boletim de Acidente, é igual a duas vezes o seu comprimento. É impossível manobrar tal tipo de veículo, animado com uma velocidade de viagem, fazendo uma manobra diagonal e outra retilínea em uma curta distância, mesmo porque a velocidade com que o veículo estava animado não permitia a execução de tal manobra.

5. De acordo com as fotografias tiradas do local do acidente, há uma marca de fricção posicionada na pista de rolamento, que quando do levantamento pericial não mais aparecia, tendo sido completamente apagada, aparecendo somente de forma muito fraca desde que houvesse uma acurada procura. Por este fato não houve a possibilidade de se determinar cotas de amarração para a referida marca. Analisando-se, detalhadamente a referida marca reproduzida pelas fotos, visualiza-se que não se trata de marca de frenagem mas sim de marca de fricção de objeto com a pista de rolamento. Tal marca é de forma diagonal, seguindo da pista de rolamento da mão de direção do veículo micro-ônibus para a mão de direção do veículo caminhão. Realizando-se o exame do veículo micro-ônibus, o qual se encontrava estacionado no

pátio do depósito de materiais da Construtora Marítima, verificou-se que houve estouro do pneu dianteiro esquerdo quando ocorreu a colisão. Também, observou-se na ponta do eixo, onde se acopla o rodado, marca de fricção do disco, que se achava desgastado. Isto pressupõe que o pneu do veículo micro-ônibus estourou quando houve a colisão com o veículo caminhão. Após o estouro do pneu o veículo micro-ônibus, percorreu, então a distância até o seu repouso final, friccionando o disco do rodado dianteiro esquerdo com a pavimentação asfáltica. Este detalhe, por si só, mostra que o ponto de colisão ocorreu na mão de direção do veículo micro-ônibus, portanto, na contramão de direção do veículo caminhão, sendo, portanto, totalmente oposto do que foi informado pelo Boletim de Acidente elaborado pela Polícia Rodoviária Federal.

6. Concluiu, ainda, o Perito, que a trajetória apontada como sendo descrita pelo veículo caminhão, no Boletim de Acidente elaborado pela Polícia Rodoviária, antes e após a colisão, não é condizente com os dados coletados pela perícia no local do acidente. Desta forma, não se pode inferir que a responsabilidade do acidente cabe ao condutor do veículo micro-ônibus, face as contradições encontradas na elaboração do Boletim de Acidente de Trânsito. O ponto de colisão não ocorreu na mão de direção do veículo caminhão, como apontado no Boletim de Acidente, mas ocorreu sim, na mão de direção do veículo micro-ônibus.

Neste mesmo sentido, foram as conclusões do laudo, elaborado pelo assistente técnico do requerente da ação cautelar de produção antecipada de provas de n. 047.07.001347-7.

"Pela análise e interpretação dos vestígios sulcos em relação à posição, aspecto e localização dos veículos colidentes e seus danos, produzidos no momento da colisão inicial entre os mesmos, e oriundos do atritamento de peças metálicas que com o somatório de forças resultantes da colisão, tocaram o solo. Dessa maneira estabelecendo-se uma relação de causa e efeito, tais sulcos, somente poderiam ser resultantes do rodado dianteiro esquerdo do micro-ônibus, já que aquela peça apresentava entortamento e o pneu daquele lado estourado. No momento em que o pneu estourou parte da roda, inevitavelmente, em decorrência do plano exposto, tocou o solo no preciso instante do primeiro contacto - início do processo de colisão. Não deixando dúvidas técnicas que quando da colisão inicial o Micro-ônibus estava transitando em sua mão certa de direção".

"Existem marcas de arrastamento de pneus, rodas, ferragens e qualquer outro material na pista de rolamento, bem como no acostamento e adjacências?

Resposta: Sim, foram constatadas marcas de atritamento da roda dianteira esquerda do micro-ônibus, de encontro ao asfalto, cujas marcas estão bem visíveis nas imagens fotográficas impressas neste trabalho, o que evidencia sem qualquer dúvida que o micro-ônibus, quando da colisão inicial, estava transitando em sua mão -certa de direção." "Qual foi a causa do acidente?

Resposta: A causa do acidente foi em decorrência do Caminhão - Trator, de marca Mercedes Benz, 1938-S, do ano de 2000, de placa MCU-0330 (Lages -SC) de propriedade da firma

"Transportes Rodoviários de Cargas Zappellini Ltda", conduzido por João Antônio Pereira, ter invadido parcialmente a faixa da mão-certa de direção do micro-ônibus".

Como se pode observar, as conclusões da perícia judicial e do laudo do assistente técnico, desconstituem a presunção "juris tantum" de veracidade do Boletim de Ocorrência, apontando, de forma detalhada, as incongruências desse documento.

É verdade que a recorrente Zappellini questiona o fato de que o laudo técnico foi confeccionado 46 dias após o acidente. Entretanto, não se pode deixar também de reconhecer a brevidade e ausência de fundamentação daquele Boletim, que se limitou a justificar a sua conclusão na existência de "fragmentos dos veículos envolvidos" e vestígios por eles deixados no local.

Por outro lado, o perito nomeado pelo juízo foi extremamente minucioso na análise de todos os fatos e circunstâncias relacionadas à dinâmica do acidente, mencionando, inclusive, leis da física, como ação e reação e velocidade.

Apesar da modificação da situação fática do local do acidente, em decorrência do lapso temporal decorrido (46 dias), o perito embasou suas conclusões com dados concretos, levando-se em consideração, obviamente, a alteração dos vestígios com o passar do tempo.

(...)

Cabe esclarecer que o resultado da prova pericial, expresso no respectivo Laudo está embasado em leis da física. Os dados coletados no local do acidente retratam perfeitamente em que condições o mesmo ocorreu.

Ademais, quando da ocorrência do acidente, foram elaboradas fotografias, que preservaram o local, cuja operação é procedimento realizado em todo levantamento pericial para perpetuação de forma fiel e minuciosa do fato ocorrido.

Para que um indício seja eficaz como prova, não é só necessário que ele satisfaça, como elemento de convicção, a lógica científica, sendo necessário, também, que ele proporcione a certeza jurídica para que possa servir de base para a formulação da sentença. Por isso, de forma a atender o que preceituam as regras processuais e os pressupostos legais, os indícios coletados e apresentados no Laudo Pericial estão revestidos de força probante.

Os indícios que poderiam ter influência no resultado da prova pericial foram efetivamente descartados, sendo, portanto, utilizados somente aqueles que levaram a certeza do resultado, não se considerando os demais vestígios que poderiam ter influência com o resultado do exame".

Constata-se, portanto, que o expert deixou claro que o tempo decorrido e o alto tráfego na BR -116 não teriam o condão de influenciar no resultado da prova, uma vez que os vestígios deles decorrentes seriam descartados, sendo tecnicamente avaliados somente aqueles oriundos do acidente. Salientou, outrossim, que o resultado do laudo está embasado em leis da física e que os dados coletados no local do acidente retratam perfeitamente em que condições o mesmo ocorreu. Acrescenta que, quando da ocorrência do acidente foram tiradas fotografias, que preservaram o local. Concluiu, assim, que os indícios coletados e apresentados no exame pericial estão revestidos de força probante.

(...)

À vista dessas considerações, embora a prova testemunhal não tenha sido substancial à elucidação dos fatos, pode-se concluir que corroborou a perícia judicial, contribuindo para derruir o boletim de ocorrência, que somente restou confirmado pelo policial que o elaborou.

Com efeito, a jurisprudência desta Corte firmou-se no sentido de que o registro de ocorrência policial lavrado pelo policial, no local do acidente, minutos após a ocorrência do sinistro, gera presunção relativa acerca dos fatos narrados, se inexistirem provas em sentido contrário, o que ocorreu no presente caso, baseado especialmente no laudo pericial e na prova testemunhal.

Nesse sentido:

AGRAVO REGIMENTAL NO AGRAVO EM RECURSO ESPECIAL. AÇÃO DE INDENIZAÇÃO POR DANOS MATERIAIS. ACIDENTE. BOLETIM DE OCORRÊNCIA. PRESUNÇÃO RELATIVA. SÚMULA N. 7/STJ. PRECLUSÃO. FALTA DE PREQUESTIONAMENTO. DIVERGÊNCIA JURISPRUDENCIAL. BASES FÁTICAS DISTINTAS.

1. Os documentos públicos têm presunção relativa de veracidade, podendo ser afastada diante do seu teor ou mediante a produção de provas em sentido contrário.

2. Incide a Súmula n. 7 do STJ se a tese defendida no recurso especial reclamar a análise dos elementos probatórios produzidos ao longo da demanda.

3. É inadmissível o recurso especial se o dispositivo legal apontado como violado não fez parte do juízo firmado no acórdão recorrido e se o Tribunal a quo não emitiu juízo de valor sobre a tese defendida no especial (Súmula n. 282/STF).

4. Não se conhece da divergência jurisprudencial quando os julgados dissidentes tratam de situações fáticas diversas.

5. Agravo regimental desprovido.

(AgRg no AREsp 363.885/SP, Relator Ministro JOÃO OTÁVIO DE NORONHA, DJe 27/11/2015)

AGRAVO REGIMENTAL. ACIDENTE DE TRÂNSITO. RESPONSABILIDADE. BOLETIM DE OCORRÊNCIA. PRESUNÇÃO IURIS TANTUM. RECURSO ESPECIAL PELA ALÍNEA "C". DISSÍDIO NÃO CONFIGURADO.

I - O Boletim de Ocorrência Policial, em regra, não gera presunção *iuris tantum* da veracidade dos fatos narrados, uma vez que apenas consigna as declarações unilaterais narradas pelo interessado, sem atestar que tais afirmações sejam verdadeiras.

II - Na hipótese em exame, contudo, a situação é diversa, por ter sido ele elaborado pela Polícia Rodoviária Federal, no local do acidente, instantes após a ocorrência do sinistro, firmando, em princípio, presunção relativa acerca dos fatos narrados, se inexistirem provas em

sentido contrário, ante a fé pública de que goza a autoridade policial.
III - Considerando que os precedentes colacionados versam sobre hipótese em que o Boletim foi elaborado a partir de informações exclusivas da vítima, não se prestam tais paradigmas à configuração do dissídio, dada a diversidade das bases fáticas em que assentadas as conclusões dos julgados.
Agravo Regimental improvido.
(AgRg no REsp 773.939/MG, Relator Ministro SIDNEI BENETI, 29/10/2009)

Outrossim, o Tribunal de origem concluiu pela responsabilização do condutor do veículo, preposto da ré, ora agravante, consignando que "diante dos elementos probatórios coligados, portanto, infere-se que o condutor do caminhão invadiu a mão de direção do micro-ônibus, restando demonstrada a sua culpabilidade pelo acidente, o que conduz a obrigação de indenizar da sua empregadora (apelante Zappellini), nos termos do art. 932, inciso III, do Código Civil pelos danos que sofreu o autor" (e-STJ, fl. 691).

Rever tal conclusão esbarra no óbice da Súmula 7 desta Corte.

A propósito (sem grifo no original):

AGRAVO INTERNO NO AGRAVO EM RECURSO ESPECIAL. RESPONSABILIDADE CIVIL. ACIDENTE DE TRÂNSITO. ATROPELAMENTO COM RESULTADO MORTE. AÇÃO DE INDENIZAÇÃO POR DANOS MORAIS. VIOLAÇÃO AOS ARTS. 165, 458 E 535 DO CPC/1973. NÃO OCORRÊNCIA. RESPONSABILIDADE DO PREPOSTO DA EMPRESA DE ÔNIBUS. REVISÃO. MATÉRIA FÁTICO-PROBATÓRIA. SÚMULA 7/STJ. DANOS MORAIS. VALOR RAZOÁVEL. RESPONSABILIDADE EXTRA CONTRATUAL. JUROS MORATÓRIOS. TERMO INICIAL. SÚMULA 54/STJ. AGRAVO NÃO PROVIDO.

1. Não se verifica a alegada violação aos arts. 165, 458 e 535 do CPC/1973, na medida em que a eg. Corte de origem dirimiu, fundamentadamente, as questões que lhe foram submetidas. De fato, inexistiu omissão no aresto recorrido, porquanto o Tribunal local, malgrado não ter acolhido os argumentos suscitados pela recorrente, manifestou-se expressamente acerca dos temas necessários à integral solução da lide.

2. O eg. Tribunal de origem, à luz das circunstâncias fáticas da causa, concluiu pela configuração da responsabilidade do preposto da empresa de ônibus pelo acidente de trânsito que atingiu a vítima, que veio a óbito em decorrência da colisão. A alteração de tais conclusões demandaria a análise do acervo fático-probatório dos autos, o que é vedado pela Súmula 7 do Superior Tribunal de Justiça.

3. O entendimento do Superior Tribunal de Justiça é pacífico no sentido de que o valor estabelecido pelas instâncias ordinárias a título de indenização por danos morais pode ser revisto nas hipóteses em que a condenação se revelar irrisória ou exorbitante, distanciando-se dos padrões de razoabilidade, o que não se evidencia no caso em tela. Isso, porque o valor da indenização por danos morais, arbitrado em R\$ 40.000,00 (quarenta mil reais) para cada autor, não é exorbitante nem desproporcional às peculiaridades do caso concreto, em que ocorreu a morte do marido e pai dos ora agravados em decorrência do acidente de trânsito causado por preposto da empresa agravante.

4. Na hipótese de responsabilidade extracontratual, os juros de mora são devidos desde a data do evento danoso, nos termos da Súmula 54 deste Tribunal.

5. Agravo interno ao qual se nega provimento.

(AgInt no AREsp n. 966.070/RJ, Relator Ministro RAUL ARAÚJO, QUARTA TURMA, julgado em 17/8/2017, DJe 8/9/2017).

Ante o exposto, conheço do agravo para conhecer em parte do recurso especial e, nessa extensão, negar-lhe provimento.

Nos termos do art. 85, § 11, do CPC/2015, majoro os honorários para 18% (dezoito por cento) em favor dos advogados da parte recorrida.

Publique-se.

Brasília, 04 de fevereiro de 2019.

MINISTRO MARCO AURÉLIO BELLIZZE, Relator