Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 16. 5. 2022, sp. zn. 25 Cdo 2651/2021, ECLI:CZ:NS:2022:25.CDO.2651.2021.1

Číslo: 28/2023

Právní věta:

Cena opravy motorového vozidla, která nepřevyšuje obvyklou cenu vozidla před poškozením o více než cca 30 %, zpravidla nezakládá hospodářskou nemožnost náhrady škody uvedením vozidla do předešlého stavu ve smyslu § 2951 odst. 1 věty první o. z.

Soud: Nejvyšší soud

Datum rozhodnutí: 16.05.2022

Spisová značka: 25 Cdo 2651/2021

Číslo rozhodnutí: 28

Číslo sešitu: 3

Typ rozhodnutí: Rozsudek

Hesla: Cena věci (o. z.), Náhrada při poškození věci

Předpisy: § 2951 odst. 1 o. z.
§ 2969 odst. 1 o. z.

Druh: Rozhodnutí ve věcech občanskoprávních, obchodních a správních

Dotčená rozhodnutí:

Stanovisko Nejvyššího soudu ČSSR ze dne 18. 11. 1970, sp. zn. Cpj 87/70, uveřejněné pod číslem 55/71 Sbírky soudních rozhodnutí a stanovisek, část občanskoprávní a obchodní

Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 28. 4. 2020, sp. zn. 25 Cdo 2202/2019, uveřejněný pod číslem 74/2021 Sbírky soudních rozhodnutí a stanovisek, část občanskoprávní a obchodní

Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 28. 6. 2012, sp. zn. 25 Cdo 3729/2011, uveřejněný pod číslem 123/2012 Sbírky soudních rozhodnutí a stanovisek, část občanskoprávní a obchodní

Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 25. 11. 2020, sp. zn. 25 Cdo 2679/2019, uveřejněný pod číslem 62/2021 Sbírky soudních rozhodnutí a stanovisek, část občanskoprávní a obchodní

Rozsudek Nejvyššího soudu ČSR ze dne 30. 11. 1988, sp. zn. 1 Cz 82/88, uveřejněný pod číslem 25/90 Sbírky soudních rozhodnutí a stanovisek, část občanskoprávní a obchodní

Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 11. 10. 2017, sp. zn. 25 Cdo 2782/2017, uveřejněný pod číslem 8/2019 Sbírky soudních rozhodnutí a stanovisek, část občanskoprávní a obchodní

Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 30. 3. 2010, sp. zn. 25 Cdo 3911/2007

Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 28. 11. 2001, sp. zn. 25 Cdo 347/2000

Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 22. 3. 2016, sp. zn. 25 Cdo 5173/2015

Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 26. 9. 2018, sp. zn. 25 Cdo 861/2018

Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 27. 9. 2017, sp. zn. 25 Cdo 2942/2017

Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 25. 7. 2019, sp. zn. 25 Cdo 1637/2019

Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 27. 8. 2015, sp. zn. 25 Cdo 2818/2015

Nález Ústavního soudu ze dne 27. 4. 2017, sp. zn.II. ÚS 795/16, N 68/85 SbNU 183

Nález Ústavního soudu ze dne 5. 12. 2012, sp. zn. IV. ÚS 444/11, N 200/67 SbNU 573

Rozhodnutí OGH ze dne 22. 10. 2013, sp. zn.4 Ob 157/13m

Rozhodnutí OGH ze dne 18. 3. 2004, sp. zn. 1 Ob 54/03b

Rozhodnutí BGH ze dne 15. 10. 1991, sp. zn. VI ZR 314/90

Rozhodnutí BGH ze dne 17. 3. 1992, sp. zn. VI ZR 226/91

Rozhodnutí BGH ze dne 13. 11. 2007, sp. zn.VI ZR 89/07

Rozhodnutí BGH ze dne 8. 12. 1998, sp. zn. VI ZR 66/98

Sbírkový text rozhodnutí:

Nejvyšší soud zamítl dovolání žalobkyně proti rozsudku Městského soudu v Praze ze dne 14. 4. 2021, sp. zn. 11 Co 65/2021.

I.
Dosavadní průběh řízení

1. Obvodní soud pro Prahu 6 rozsudkem ze dne 19. 11. 2020, č. j. 28 C 130/2020-41, zamítl žalobu, jíž se žalobkyně domáhala zaplacení 101.158 Kč s příslušenstvím, a rozhodl o náhradě nákladů řízení. Vyšel ze zjištění, že řidič vozidla pojištěného pro případ odpovědnosti za škodu u žalované pojišťovny způsobil dne 16. 9. 2019 v P. dopravní nehodu, při níž poškodil vozidlo žalobkyně Škoda Superb Diesel, rok výroby 2004 (kryt, nosník a držák předního nárazníku, chromovaný kryt, kryt mřížky chladiče, mřížku chladiče, rám přední masky, kryt, lištu a držák zadního nárazníku, nosník zadního nárazníku, zadní čelo, výztuž zadního čela, podlahu zavazadlového prostoru a kondenzátor). Náklady na opravu byly servisem vyčísleny na 128.158,03 Kč včetně daně z přidané hodnoty (dále jen „DPH“). Žalovaná stanovila cenu opravy na 92.184,32 Kč, obecnou cenu vozidla podle znaleckého standardu na 31.000 Kč včetně DPH, pojistnou událost proto uzavřela jako tzv. totální škodu a po odečtení hodnoty zbytku poškozeného vozidla (4.000 Kč) vyplatila žalobkyni 27.000 Kč. Žalobkyně je od roku 2012 invalidní důchodkyní pro komplexní vývojovou vadu mozku, obsedantně kompulzivní symptomatologii, symptomatickou epilepsii s implantací generátoru, je držitelkou průkazu ZTP. Vozidlo používá k návštěvám lékaře, komunitních center, na nákupy. Soud prvního stupně poukázal na § 2951 odst. 1 a § 2969 odst. 1 zákona č. 89/2012 Sb., občanského zákoníku, účinného od 1. 1. 2014 (dále též jen „o. z.“), a dospěl k závěru, že opravu vozidla, jejíž cena mnohonásobně převyšuje

cenu vozidla před poškozením, nelze považovat za účelnou. Pro vznik nároku podle § 2969 odst. 2 o. z. (náhrada za poškození věci zvláštní obliby) nebyly naplněny podmínky.

2. K odvolání žalobkyně Městský soud v Praze rozsudkem ze dne 14. 4. 2021, č. j. 11 Co 65/2021-57, rozsudek soudu prvního stupně potvrdil a rozhodl o náhradě nákladů odvolacího řízení. Vyšel ze skutkových zjištění soudu prvního stupně, o nichž nebylo mezi účastníky řízení sporu. V rámci právního posouzení věci vyložil, že podle § 2951 o. z. se škoda primárně nahrazuje uvedením do předešlého stavu, pokud to není hospodářsky nemožné. V této souvislosti odkázal na německou právní doktrínu, která přiznává poškozenému tzv. celistvostní přirážku v maximální výši 30 %, tedy pokud cena opravy přesáhne o více než 30 % cenu, za kterou by se dala získat obdobná věc, přizná mu soud pouze náhradu ve výši ceny obdobné věci. Ve zde souzené věci obvyklá cena poškozeného automobilu činila 31.000 Kč s DPH, na celkovou jeho opravu by byla vynaložena částka 128.158,03 Kč rovnající se cca 413 % obvyklé ceny poškozeného automobilu. Taková cena opravy je neakceptovatelná i při zvážení zdravotního stavu žalobkyně a skutečnosti, že do doby dopravní nehody nebyl automobil havarován. Odvolací soud dospěl k závěru, že akceptovatelná v této situaci by byla oprava rovnající se maximálně 150 % časové ceny vozidla před poškozením. Obecná cena vozidla byla stanovena odborným technikem, soud prvního stupně správně provedl rozsáhlou komparaci poškozeného vozidla s jinými vozy stejné třídy, stejného stáří a počtu najetých kilometrů. Uplatněný nárok nemůže být založen ani na ceně zvláštní obliby, jak je definována v § 2969 odst. 2 o. z., neboť nebyla naplněna zákonná podmínka pro vznik takového nároku.

II.
Dovolání a vyjádření k němu

3. Rozsudek odvolacího soudu napadla žalobkyně dovoláním z důvodu, že se odvolací soud odchýlil od rozsudku Nejvyššího soudu sp. zn. 25 Cdo 2782/2017, který vychází z nálezu Ústavního soudu sp. zn. II. ÚS 795/16. Podle těchto rozhodnutí ekonomická hodnota vozidla není determinována pouze jeho technickou či funkční hodnotou, nýbrž obecně tím, jaký užitek je svému vlastníku způsobilé přinést. Pro žalobkyni má vozidlo naprosto jinou hodnotu pro její zdravotní stav, invaliditu a nemožnost si pořídit za poskytnuté plnění jiný automobil, než pro kohokoliv jiného. Slouží jí v podstatě jako zdravotní pomůcka, jako jediný způsob dopravy do chráněné dílny, při zaopatřování životních potřeb, komunikaci s okolím, aktivitách, které jí přinášejí radost. Namítá, že vyčerpala veškeré možnosti včetně žádosti o státní příspěvek na pořízení jiného vozu. Dovolatelka navrhla, aby dovolací soud napadený rozsudek zrušil a věc vrátil odvolacímu soudu k dalšímu řízení.

4. Žalovaná ve vyjádření k dovolání uvedla, že se zcela ztotožňuje s odůvodněním rozsudku odvolacího soudu, který provedl komparatistiku se zahraniční rozhodovací praxí soudů v Německu a Rakousku. Žalobkyní citované rozhodnutí sp. zn. 25 Cdo 2782/2017 se věci nijak nedotýká. I v poměrech nové právní úpravy se prosadí závěr usnesení Nejvyššího soudu ze dne 7. 6. 2017, sp. zn. 23 Cdo 4471/2016, podle něhož při poškození věci použité (opotřebené) se hradí rozdíl mezi hodnotou věci před poškozením a hodnotou použitelných zbytků, jde-li o takový rozsah a charakter poškození, že oprava je neúčelná, neboť její cena přesahuje hodnotu věci před poškozením. V projednávané věci převyšují náklady na opravu vozidla o více než 400 % obvyklou cenu vozidla před jeho poškozením. Takovou opravu je už z tohoto důvodu nutno považovat za zcela neúčelnou. Žalovaná navrhla, aby bylo dovolání zamítnuto.

III.
Přípustnost dovolání

5. Nejvyšší soud jako soud dovolací (§ 10a o. s. ř.) dospěl k závěru, že dovolání, jež bylo podáno včas, osobou k tomu oprávněnou – účastnicí řízení (§ 240 odst. 1 o. s. ř.), řádně zastoupenou advokátem ve smyslu § 241 o. s. ř., je podle § 237 o. s. ř. přípustné pro řešení otázky stanovení výše náhrady

nákladů nutných k uvedení poškozené věci (vozidla) v předešlý stav, jež v daných souvislostech dosud nebyla v rozhodovací praxi dovolacího soudu řešena. Dovolání není důvodné.

IV.
Důvodnost dovolání

6. Nesprávné právní posouzení věci, které dovolatelka uplatňuje jako důvod dovolání (§ 241a odst. 1 o. s. ř.), může spočívat v tom, že odvolací soud věc posoudil podle nesprávného právního předpisu, nebo že správně použitý právní předpis nesprávně vyložil, případně jej na zjištěný skutkový stav věci nesprávně aplikoval.

7. Podle § 2951 odst. 1 o. z. škoda se nahrazuje uvedením do předešlého stavu. Není-li to dobře možné, anebo žádá-li to poškozený, hradí se škoda v penězích.

8. Podle § 2969 odst. 1 o. z. při určení výše škody na věci se vychází z její obvyklé ceny v době poškození a zohlední se, co poškozený musí k obnovení nebo nahrazení funkce věci účelně vynaložit.

9. Podle této úpravy se při vyčíslení skutečné škody na věci zásadně vychází z ceny věci v době poškození (obdobně jako při výkladu § 442 odst. 1 zákona č. 40/1964 Sb., občanského zákoníku, účinného do 31. 12. 2013). Nově pak zákon stanoví, že současně musí být vzato v úvahu i to, co poškozený musí účelně vynaložit k obnovení nebo nahrazení funkce poškozené věci (k tomu srov. více např. Eliáš, K. a kolektiv. Nový občanský zákoník s aktualizovanou důvodovou zprávou. Ostrava: Sagit, 2012, s. 1047). Při stanovení výše škody na věci podle § 2969 o. z. lze tedy do značné míry vyjít z výkladu zastávaného dosavadní rozhodovací praxí ke stanovení obvyklé ceny se současným zohledněním výše uvedené korekce tak, aby byl zachován výklad ustanovení o rozsahu náhrady škody zahrnující všechny druhy nákladů, jimž byl poškozený vystaven v příčinné souvislosti s jednáním škůdce (k tomu srov. více rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 28. 4. 2020, sp. zn. 25 Cdo 2202/2019, uveřejněný pod č. 74/2021 Sbírky soudních rozhodnutí a stanovisek, část občanskoprávní, dále jen „Sb. rozh. obč.“). Judikatura přitom dlouhodobě setrvává na závěru, že peněžitá náhrada úbytku způsobeného škodou na věci je buď ekvivalentem hodnot, které je nutné vynaložit, aby došlo k uvedení věci do předešlého stavu (stanovisko občanskoprávního kolegia bývalého Nejvyššího soudu ČSSR ze dne 18. 11. 1970, Cpj 87/70, č. 55/1971 Sb. rozh. obč.), nebo – zejména není-li uvedení do stavu před poškozením možné – lze vycházet z ceny, jakou věc měla v době poškození, a z rozsahu, v jakém byla poškozena zásahem škůdce, tedy výši odškodnění lze stanovit rozdílem mezi obvyklou cenou bezprostředně před poškozením a cenou po poškození. Cenu obvyklou (obecnou, tržní) představuje cena, za kterou lze v daném místě a čase pořídit náhradní věc stejných kvalit (viz unesení Nejvyššího soudu ze dne 27. 8. 2015, sp. zn. 25 Cdo 2818/2015, publikované pod C 15137 v Souboru civilních rozhodnutí a stanovisek Nejvyššího soudu, dále jen „Soubor“, obdobně též usnesení ze dne 25. 7. 2019, sp. zn. 25 Cdo 1637/2019). Takto stanovená cena je v prostředí státem neregulovaného hospodářství cenou tržní, ovlivněnou poptávkou a nabídkou na trhu (viz rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 26. 9. 2018, sp. zn. 25 Cdo 861/2018, Soubor C 18012).

10. Zároveň je důležité, aby se při určení obvyklé ceny přihlíželo též k tomu, co musí poškozený účelně vynaložit k obnovení nebo nahrazení funkce věci, čímž se podtrhuje význam uvedení poškozené věci v předešlý stav, který zákon v § 2951 větě první o. z. opětovně označuje za primární formu náhrady; to platí i v případě, že tzv. naturální restituce není možná či není požadována. Při poškození věci tedy např. nepůjde jen o to, že poškozena byla několik let stará součást automobilu v určité obvyklé ceně, ale i to, že poškozený měl až do škodní události funkční automobil a že k obnovení jeho funkčnosti musí vynaložit náklady, které by jinak vynaložit nemusel. Náhrada tak může převýšit samu obvyklou cenu poškozené věci, přičemž – se zřetelem k judikatorní praxi běžné v zahraničí – může jít o převýšení až třetinové (viz citované dílo Eliáš, K. a kolektiv, s. 1047). S tím je

ve shodě i další právnická literatura, která uvádí, že německá doktrína přiznává poškozenému určitou tzv. celistvostní přirážku v maximální výši 30 %. Pokud cena opravy přesáhne o více než 30 % cenu, za kterou by se dala získat obdobná věc, přizná mu soud pouze náhradu ve výši ceny obdobné věci. V tomto přístupu se odráží zvláštní ochrana poskytnutá zájmu poškozeného na celistvosti (integritě) jeho věci [viz Bezouška, P. In: Hulmák, M. a kol. Občanský zákoník VI. Závazkové právo. Zvláštní část (§ 2055–3014). 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2014, s. 1679-1688, či Melzer, F., Tégl, P. a kol. Občanský zákoník – velký komentář. Sv. IX. § 2894–3081. Praha: Leges, 2018, s. 914].

11. Odkazuje-li důvodová zpráva při řešení otázky, zda je naturální restituce z hospodářského hlediska ještě možná, resp. přípustná, na zahraniční právní řády, zjevně míní především německou a rakouskou literaturu a praxi, kde je též naturální restituce považována za základní princip. Tak v judikatuře německého Spolkového soudního dvora (dále jen „BGH“) bývá zpravidla u automobilů v tomto ohledu zmiňována přirážka za integritu (Integritätszuschlag), o kterou je navýšena cena, za kterou by si poškozený obstaral obdobné vozidlo (Wiederbeschaffungswert). Tato přirážka za určitých okolností slouží jako dobrodiní pro poškozeného, který do výše součtu ceny vozu a přirážky za integritu může požadovat náhradu nákladů na opravu; do této výše je tedy naturální restituce považována za hospodářsky přípustnou. Je však současně vyžadováno, aby vozidlo bylo skutečně opraveno (rozhodnutí BGH ze dne 15. 10. 1991, sp. zn. VI ZR 314/90, a ze dne 17. 3. 1992, sp. zn. VI ZR 226/91). Výše této přirážky se ustálila na zhruba 30 % (rozhodnutí BGH ze dne 13. 11. 2007, sp. zn. VI ZR 89/07), nicméně sám BGH konstatoval, že se nejedná o rigidní hranici, ale je nutné vždy vážit specifické okolnosti konkrétního případu (rozhodnutí BGH zedne 15. 10. 1991, sp. zn. VI ZR 314/90). Opodstatněnost takto rozšířeného způsobu náhrady je spatřována v tom, že oprava poškozenému dobře známé věci obvykle uspokojí jeho zájem na integritě ve větší míře než obstarání náhrady (tamtéž); nejedná se však o citové pouto k věci (Affektioninterese). Odůvodnění vychází z hospodářské úvahy, že vlastník ví, jakým způsobem bylo s jeho vozidlem zacházeno, jak bylo užíváno, udržováno apod., zatímco pokud by kupoval náhradní (použitý vůz), jsou mu tyto okolnosti neznámé (podrobně se důvody pro přirážku za integritu zabýval BGH v rozhodnutí ze dne 8. 12. 1998, sp. zn. VI ZR 66/98). Tyto závěry jsou obecně přijímány i německou literaturou [(MüKoBGB/Oetker, 8. Aufl. 2019, BGB § 251 Rn. 59, 60; Kötz, H., Wagner, G. Deliktsrecht. 13. Auflage. München: Verlag Franz Vahlen, 2016, s. 274 a násl.; Harke, J. D. Allgemeines Schuldrecht. Berlin-Heidelberg: Springer Verlag, 2010, s. 284 a násl.; Grüneberg in Palandt Bürgerliches Gesetzbuch. Kommentar. 78. neubearb. Aufl. München: C. H. Beck, 2019, s. 323; kriticky však např. Schiemann (Staudinger/Schiemann (2017) BGB § 249)].

12. Obdobně podle judikatury rakouského Nejvyššího soudního dvora (dále jen „OGH“) není naturální restituce nemožná jen proto, že náklady na opravu vozu jsou vyšší, než je jeho cena v okamžiku poškození (právní věta OGH č. RS0030487, dostupná na stránkách www.ris.bka.gv.at). Nepřípustná je až tehdy, pokud náklady na opravu překračují cenu věci podstatným způsobem (rozhodnutí OGH ze dne 28. 11. 1972, sp. zn. 8 Ob 228/72). Není však stanovena žádná pevná hranice, o kolik mohou náklady na opravu převyšovat cenu věci, a pro její posouzení je nutné zohlednit okolnosti případu (rozhodnutí OGH ze dne 10. 11. 1976, sp. zn. 8 Ob 197/76). Zpravidla bývá tolerováno překročení do výše 10 %, za přípustné se však již nepovažuje překročení o více jak 20 % (srov. rozhodnutí OGH ze dne 22. 10. 2013, sp. zn. 4 Ob 157/13m, konkrétně bod 3. 1 a tam citovaná rozhodnutí). I zde je vycházeno z reprodukční ceny věci (Wiederbeschaffungswert), tedy ceny za kterou lze pořídit obdobný vůz (rozhodnutí OGH ze dne 18. 3. 2004, sp. zn. 1 Ob 54/03b).

13. I s přihlédnutím k těmto dlouholetým zkušenostem ze zemí kulturně blízkých České republice a jejímu právnímu řádu lze dovodit, že podtrhuje-li nová česká právní úprava význam uvedení věci v předešlý stav, jde sice o jednoznačný princip směřující k dosažení spravedlivé náhrady za poškození věci, nemůže však jít o bezbřehou kompenzaci, protože smyslem je účelné nahrazení nebo obnovení funkce poškozené věci. Přitom je zajisté nutno zabývat se otázkou účelnosti nákladů, nutných k

uvedení poškozené věci (z pohledu funkčnosti) do předešlého stavu. Nadále tedy uplatnění principu neobohacení se poškozeného škodní událostí (jenž je stále platným) bude znamenat nutnost hodnocení, zda poškozený pro odstranění škody na věci, nutné k obnovení její funkčnosti, vynaložil skutečně pouze takové účelné náklady, bez kterých by nebylo možné uvedení věci v původní stav tak, aby mohla znovu plnit původní funkci. Tyto zásady platí pro stanovení nákladů na náhradu škody jak na věci movité, tak na nemovitosti. Nová právní úprava je také v souladu s judikaturou Ústavního soudu k náhradě škody podle občanského zákoníku účinného do 31. 12. 2013, podle níž ustanovení o rozsahu náhrady škody mají být vykládána takovým způsobem, který zahrne všechny druhy nákladů, kterým byl poškozený vystaven v příčinné souvislosti s protiprávním jednáním škůdce a škodou na věci vzniklou (viz nález Ústavního soudu ze dne 30. 11. 2010, sp. zn. IV. ÚS 444/11).

14. Otázka výše škody na věci (vozidle), jde-li o poškození natolik rozsáhlé, že cena opravy přesahuje hodnotu věci před poškozením (tzv. totální škoda), byla již dovolacím soudem obecně vyřešena a judikatura k této otázce je ustálena v názoru, že není-li uvedení do předešlého stavu možné, pak skutečnou škodu představuje částka nutná k pořízení jiné věci srovnatelné s věcí ve stavu před poškozením (srovnej např. rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 27. 9. 2017, sp. zn. 25 Cdo 2942/2017, Soubor C 16991). Uvedené závěry se uplatnily i při výkladu nové právní úpravy – § 2969 odst. 1 zákona o. z. (srovnej rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 11. 10. 2017, sp. zn. 25 Cdo 2782/2017, č. 8/2019 Sb. rozh. obč.).

15. Stanoví-li § 2951 odst. 1 o. z., že zákonem preferovaná varianta náhrady škody uvedením do předešlého stavu se uplatní tehdy, je-li možná, má tím bezpochyby na mysli nejen možnost faktickou (oprava vozu je – bez ohledu na výši nákladů – technicky a konstrukčně proveditelná), právní (uvedení do předešlého stavu nebrání překážka daná normativním právním aktem), ale též možnost hospodářskou, tj. splnění podmínky smysluplnosti opravy věci při současném přihlédnutí k poměrům poškozeného a jeho zájmu na zachování neporušitelnosti vlastnictví konkrétní věci. Zcela obecně lze považovat za přípustné zhruba 30% překročení celkové obvyklé ceny poškozené věci, neboť více jak o třetinu vyšší náklady na opravu věci oproti její obecné ceně před poškozením již zpravidla představují nepoměrně vysoké náklady a znamenají příliš drahou a v důsledku toho i ekonomicky neefektivní opravu věci. Lze proto uzavřít, že cena opravy vyčíslená nad třetinové převýšení obvyklé ceny věci před poškozením představuje zpravidla překážku pro náhradu škody uvedením do předešlého stavu, tzv. hospodářskou nemožnost tohoto způsobu plnění ve smyslu § 2951 odst. 1 věty první o. z.

16. Dovolatelka nesouhlasí v této konkrétní věci s posouzením pojistné události (dopravní nehody) jako tzv. totální škody na vozidle a požaduje uhradit náklady na opravu havarovaného vozidla v takové výši, aby bylo uvedeno do stavu, v jakém se nacházelo před dopravní nehodou. Byť je držitelkou průkazu ZTP, invalidní důchodkyní pro neurologickou diagnózu, v řízení netvrdila ani neprokazovala, že by předmětné vozidlo měla pro svůj zdravotní stav speciálně upraveno (to by se nejspíše promítlo i do jeho hodnoty). Její argumentace spočívá v námitkách, že poškozený automobil má pro ni zásadní význam v tom, že jí slouží jako jediný způsob dopravy do komunitních center, chráněných dílen, při nakupování, návštěvách rodiny a přátel. V průběhu nalézacího řízení nebyla účastnicemi řízení zpochybněna obvyklá cena vozidla před nehodou ani výše nákladů na jeho opravu.

17. V posuzovaném případě vyčíslené náklady nutné na opravu vozidla dovolatelky převyšují obvyklou cena vozidla v době poškození dokonce čtyřnásobně, proto není takový způsob náhrady škody uvedením do předešlého stavu přijatelný. Výjimku ze shora popsaného pravidla zhruba 30% zvýšení nákladů by mohly zakládat mimořádné okolnosti konkrétního případu, které by měly být brány na zřetel při posuzování ekonomické smysluplnosti nákladů nutných k vynaložení na opravu věci, tedy například poškození vozidla speciálně vyrobeného pro řidiče imobilního či jinak pohybově handicapovaného, poškození bezbariérového vozidla upraveného pro převoz tělesně postižené osoby apod. Takové mimořádné okolnosti na straně dovolatelky shledány nebyly. Nelze za ně považovat

fakt, že na svém voze nadmíru lpěla, byť z důvodu jejích zdravotních potíží, a byla zvyklá jej používat jako výhradní dopravní prostředek. Mezi účastníky bylo nesporné, že žalovaná žalobkyni vyplatila na pojistném plnění částku nutnou k pořízení jiného vozidla ve stavu před poškozením (27.000 Kč po odečtení hodnoty zbytku poškozeného vozidla 4.000 Kč od obecné ceny vozidla 31.000 Kč), a nalézací soudy zjistily z internetových portálů autobazarů, že automobily srovnatelného stáří, počtu najetých kilometrů a dalších technických parametrů jsou v nemalém množství nabízeny za prodejní cenu v rozmezí cca 29.000 až 39.000 Kč. Pochopitelná zvýšená míra vázanosti dovolatelky na stávající vozidlo však neodůvodňuje provedení opravy za cenu výrazně převyšující hodnotu vozidla před poškozením, neboť požadovaný čtyřnásobek (413 %) se zcela vymyká zákonem zamýšlené ekonomické účelnosti uvedení v předešlý stav. Ani skutečnost, že žalobkyni nebyl přiznán příspěvek na pořízení motorového vozidla jako dávky státní sociální podpory, k níž musí být splněny specifické podmínky podle veřejnoprávního předpisu (zákona č. 329/2011 Sb.), nemůže mít vliv na posouzení tohoto soukromoprávního sporu.

18. Neobstojí ani dovolací námitka, že se odvolací soud odchýlil od rozsudku zdejšího soudu sp. zn. 25 Cdo 2782/2017, v němž s odkazem na nález Ústavního soudu sp. zn. II. ÚS 795/16 uvedl, že ekonomická hodnota vozidla (či obecně věci) není determinována pouze jeho „technickou“ či „funkční“ hodnotou, nýbrž obecně tím, jaký užitek je svému vlastníku způsobilé přinést. Kritérium „užitku“ není bezbřehé ani jediné a je vyvažováno dalšími zákonnými podmínkami při určování rozsahu náhrady škody, jako třeba právě podmínkou, že náhrada škody uvedením do předešlého stavu je (vůbec) možná. V tomto rozsudku řešil Nejvyšší soud primárně (od nyní projednávané věci odlišnou) situaci, kdy byly poškozenému nahrazeny náklady na opravu vozidla po nehodě, avšak po provedené opravě se hodnota vozidla nedostala na úroveň původní obvyklé ceny, a uzavřel, že poškozenému vzniká „další“ majetková újma, způsobená na vozidle, a to v rozsahu rozdílu mezi obvyklou cenou vozidla před poškozením a obvyklou cenou vozidla po opravě, k jejíž náhradě je škůdce povinen.

19. Ze všech těchto důvodů dospěl dovolací soud k závěru, že dovolací důvod podle § 241a odst. 1 o. s. ř. není naplněn a že rozhodnutí odvolacího soudu je správné. Nejvyšší soud proto dovolání žalobkyně podle § 243d odst. 1 písm. a) o. s. ř. zamítl.