



VRHOVNO SODIŠČE
REPUBLIKE SLOVENIJE

Evidenčna številka: VS00049172

Datum odločbe: 01.09.2021

Opravitna številka II.stopnje: VSM Sodba I Cp 573/2020

Senat: mag. Rudi Štravs (preds.), mag. Nina Betetto (poroč.), Mateja Končina Peternel, Tomaž Pavčnik, Jan Zobec

Področje: ODŠKODNINSKO PRAVO - OKOLJSKO PRAVO - USTAVNO PRAVO

Institut: povrnitev škode - odgovornost države - pravica do zdravega življenjskega okolja - imisije - železniški promet - hrup zaradi prometa - podlage odškodninske odgovornosti - protipravnost - obstoj protipravnosti - opustitev dolžnega ravnanja - ukrepi za preprečevanje in zmanjševanje hrupa - predpisane mejne vrednosti emisije - obseg prekoračitve - javni interes - prizadetost posameznikovih interesov - ukrepi oškodovanca za zmanjšanje škode - zavrnitev tožbenega zahtevka - dopuščena revizija

Zveza: ZPP člen 380, 380/1. OZ člen 171. URS člen 26. Uredba o mejnih vrednostih kazalcev hrupa v okolju (2018) člen 1. Uredba o ocenjevanju in urejanju hrupa v okolju (2004) člen 1

Jedro

Ugotovitev, da je prekomeren hrup zaradi železniškega prometa presegal mejne vrednosti, določene z upravnimi predpisi, in je tožnikom, ki so mu bili izpostavljeni, povzročal duševne bolečine, nima za posledico avtomatizma odškodninske odgovornosti toženke. Potem ko je opravilo tehtanje med družbeno koristjo sporne železniške proge in prizadetimi interesi tožnikov zaradi prekomernega hrupa, upoštevajoč tudi ukrepe toženke za zmanjšanje motenja in dejstvo, da tožniki niso storili ničesar za zmanjšanje škode, Vrhovno sodišče zaključuje, da protipravnost toženkega ravnanja ni podana. Meja pri imisijah, ki so posledica oblastnega delovanja države v javnem interesu, je postavljena višje od meje pri imisijah, ko se srečata dva zasebnopravna interesa. V okoliščinah konkretnega primera, ko so bilo okoljski standardi le minimalno preseženi, toženka pa je pri uresničevanju svojih nalog v javnem interesu sprejela in izvajala ukrepe za zmanjšanje motenja s hrupom, je bil poseg v osebno sfero tožnikov utemeljen. Nepravilno bi bilo toženki naložiti odškodninsko odgovornost zgolj zato, ker ni dovolj hitro poskrbela za zamenjavo oken pri tožnikih.

Izrek

I. Reviziji se ugodi in se sodba sodišča druge stopnje spremeni tako, da se v I. točki izreka pritožba tožnikov zavrne in se sodba sodišče prve stopnje potrdi, v III. in IV. točki izreka pa tako, da morajo tožniki v 15 dneh od prejema te sodbe toženki povrniti stroške pritožbenega postopka v znesku 229,50 EUR.

II. Tožniki morajo v 15 dneh od prejema te sodbe toženki povrniti njene stroške revizijskega postopka v

Obrazložitev

Dosedanji potek postopka

1. Tožniki s tožbo zahtevajo plačilo odškodnine za prekomerni hrup v obdobju od leta 2011 do leta 2016, ki ga povzroča tovorni promet na železniški progi Puconci – Hodoš.
2. Sodišče prve stopnje je tožbeni zahtevek za plačilo odškodnine zavrnilo in tožnikom naložilo nerazdelno povračilo pravnih stroškov toženke.
3. Sodišče druge stopnje je pritožbi tožnikov delno ugodilo in sodbo sodišča prve stopnje spremenilo tako, da je vsakemu tožniku prisodilo 300,00 EUR z zakonskimi zamudnimi obrestmi od 4. 2. 2015 ter odločilo, da morajo tožniki toženki povrniti 931,00 EUR pravnih stroškov, v primeru zamude z zakonskimi zamudnimi obrestmi (I. točka izreka). V preostalem delu je pritožbo zavrnilo in v nespremenjenem zavrnenem delu potrdilo sodbo sodišča prve stopnje (II. točka izreka). Odločilo je, da toženka krije sama svoje stroške pritožbenega postopka (IV. točka izreka), mora pa plačati tožnikom 82,32 EUR pritožbenih stroškov, v primeru zamude z zakonskimi zamudnim obrestmi (III. točka izreka).

Dopuščeno revizijsko vprašanje

4. S sklepom II Dor 529/2020 z dne 11. 12. 2020 je Vrhovno sodišče na predlog tožencev dopustilo revizijo glede vprašanja, ali je sodišče ob ugotovljenem minimalnem preseganju mejnih vrednosti hrupa po Uredbi o mejnih vrednostih kazalcev hrupa v okolju poiskalo pravično ravnovesje med nasprotujočimi interesi posameznika in širše skupnosti.

Dejanski okvir spora

5. Revizijsko sporna je odločitev drugostopenjskega sodišča o plačilu odškodnine od 4. 2. 2012 do 9. 1. 2013. Bistvene dejanske prvine v zadevi so naslednje:

- Železniška proga poteka 65 m od stanovanjske hiše tožnikov. S sodbo Okrožnega sodišča v Murski Soboti P 307/2012 jim je bila iz istega naslova že prisojena odškodnina zaradi prekomernih emisij od leta 2005 do leta 2008.

- V stanovanjski hiši je bila 9. 1. 2013 kot ukrep toženke za izboljšavo protihrupne zaščite bivalnih prostorov hiše tožnikov opravljena zamenjava oken v prostorih, kjer spi tožniki. Dne 1. 1. 2017 je prišlo do elektrifikacije železniške proge. Tožniki so okno, ki je obrnjeno proti železniški progi (dnevna soba) sicer zamenjali že v letu 2008. Nova vgrajena okna nudijo zadostno zvočno izoliranost, da zunanji hrup, ki je posledica železniškega prometa, reducirajo na ravni manjše od dopustnih.

- Na podlagi izvedenih meritev hrupa zaradi železniškega prometa pri stanovanjski hiši tožnikov od 10. 4. 2014 do 13. 4. 2013 je izvedenec ugotovil, da izmerjene vrednosti hrupa, ki po Uredbi o mejnih vrednostih kazalcev hrupa v okolju (v nadaljevanju Uredba) veljajo za III. stopnjo varstva pred hrupom,

podnevi niso presegle mejne vrednosti, v večernem času so mejne vrednosti presegle za 0,7 dBA, v nočnem času pa za 2,7 dBA. Celodnevne mejne vrednosti hrupa so bile presežene za 1,05 % oziroma 2,9 dBA, pri čemer pa kritične celodnevne mejne vrednosti niso bile presežene. Meritve v notranjosti stanovanjske stavbe, kjer živijo tožniki, niso bile opravljene.

- Intervali med posameznimi vlaki na obravnavani železniški progi so potekali na uro in pol do dve uri, posamezni hrupni dogodek pa ni trajal več kot tri do največ štiri minute. Glede na 3. točko Priloge 1 k Uredbi o ocenjevanju in urejanju hrupa v okolju (v nadaljevanju Uredba II), po kateri se uporabljajo dodatni kazalci hrupa in z njim povezane mejne vrednosti, je bil vir hrupa aktiven le občasno, in sicer manj kot 20 % časa vseh obdobjih v letu (1. alineja 3. točke Priloge Uredbe II), povprečno število hrupnih dogodkov v enem ali več obdobjih pa je bilo manjše kot en hrupni dogodek na uro, hrupni dogodek pa je opredeljen kot hrup, ki traja manj kot pet minut (2. alineja 3. točke Priloge 1 k Uredbi II).

Nosilni razlogi sodišč prve in druge stopnje

6. Sodišče prve stopnje je presodilo, da je terjatev tožnikov pred 4. 2. 2012 zastarala, saj tožniki zahtevajo plačilo odškodnine zaradi stalno nastajajočih emisij v prometu, zato ni mogoče uporabiti zastaralnega režima, ki velja za sukcesivno nastajajočo bodočo škodo. Pri opravljanju splošno koristne dejavnosti, med katere spada tudi železniški promet, je treba najti pravično ravnovesje med nasprotujočimi interesi posameznika in širše skupnosti. Z zamenjavo oken 9. 1. 2013 je toženka v hiši tožnikov izvedla pasivno zaščito pred hrupom. To je bistveno izboljšano protihrupno zaščito bivalnih prostorov tožnikov, kar potrjuje Poročilo o meritvah zvočne izoliranosti vgrajenih oken, iz katerega izhaja, da po zamenjavi oken ravni hrupa v bivalnih prostorih ne bodo presegle normative vrednosti hrupa po Uredbi, predpisane za nočni čas. Hrup ob stanovanjski hiši tožnikov ni presegel običajne meje v tolikšni meri, da bi bili tožniki v času od 4. 2. 2012 do 9. 1. 2013 upravičeni do plačila odškodnine, upošteva je tudi dodatne kazalce hrupa po 3. točki Priloge 1 k Uredbi II.

7. Sodišče druge stopnje je zaključek sodišča prve stopnje o zavrnitvi tožbenega zahtevka v obdobju od 4. 2. 2012 do 9. 1. 2013 ocenilo kot materialnopravno zmoten (sicer pa je pritrdilo stališčem sodišča prve stopnje o zavrnitvi tožbenega zahtevka zaradi zastaranja in zamenjave oken). Presodilo je, da je ne glede na minimalno preseganje dovoljenih vrednosti hrupa mogoče zaključiti, da je prišlo do škodnega dogodka. Sklicevalo se je na sklep Vrhovnega sodišča II Ips 126/2019, II Ips 129/2019 in II Ips 130/2019 z dne 29. 5. 2020 in toženkino odškodninsko odgovornost utemeljilo na podlagi 179. člena Obligacijskega zakonika (v nadaljevanju OZ) v zvezi s 26. členom Ustave RS (v nadaljevanju URS). Ker se dejansko stanje pri tožnikih ni bistveno spremenilo glede na stanje, ugotovljeno v pravdni zadevi P 307/2012 v zvezi s sodbo Višjega sodišča v Mariboru I Cp 602/2014 z dne 18. 11. 2014 in sodbo Vrhovnega sodišča II Ips 105/2015 z dne 2. 3. 2017, je zaključilo, da je podana toženkina odškodninska odgovornost za sporno obdobje, saj so bili tožniki tudi v tem obdobju izpostavljeni prekomernim emisijam hrupa, ki so ga povzročale vlakovne kompozicije z dizelskimi lokomotivami v večernem in nočnem času. Hrup je namreč povzročal stresno stanje zaradi nespečnosti in utrujenosti, kar je vplivalo na ravnanje tožnikov preko dneva.

Navedbe toženke v reviziji

8. Toženka vlaga zoper pravnomočno sodbo sodišča druge stopnje revizijo zaradi zmotne uporabe materialnega prava. Predlaga, da Vrhovno sodišče reviziji ugotovi in sodbo sodišča druge stopnje spremeni tako, da tožbeni zahteve v celoti zavrne, tožnikom pa nerazdelno naloži povrnitev toženkinih pravnih stroškov, podrejeno pa, da reviziji ugotovi in sodbo sodišča druge stopnje razveljavi in zadevo vrne temu

sodišču v novo sojenje, odločitev o stroških postopka pa pridrži za končno odločbo. Uveljavlja odstop od sodne prakse Vrhovnega sodišča (II Ips 126/2019) in neobrazloženost izpodbijane sodbe. Meni, da presoja protipravnosti ravnanja toženke zahteva tehtanje interesov (javni interes, interes posameznika) in upoštevanje konkretnih okoliščin. Sporna železniška proga Ormož – Hodoš je edina železniška povezava, po kateri teče potniški in tovorni promet, ki povezuje našo državo z vzhodnoevropskimi državami. Poudarja koristi železniškega prometa za celotno skupnost, zato ima v konkretnem primeru javni interes prednost pred osebnim interesom. Dodaja, da je toženka storila vse, kar je bilo mogoče, da je lahko omejila oziroma preprečila neugodnosti, ki nastajajo zaradi obratovanja železniške proge (načrt elektrifikacije in rekonstrukcija proge), drugih zaščitnih ukrepov, ki bi vodili do učinkovitega zmanjšanja hrupa na železniški progi, pa nima. Prekinitev prometa ali zaprtje proge bi pomenila zlom prometnega sistema. Tudi postavitev protihrupne ograje ne bi bil učinkovit varovalni ukrep, saj je hiša tožnikov dvignjena nad nivo železniške proge. Poleg tega tožniki v spornem obdobju niso storili ničesar, da bi zmanjšali hrup v notranjih prostorih, čeprav so bili ti ukrepi mogoči. Nasprotno je toženka ustrezno tehtala med interesi posameznikov in družbe, poseg v pravico do zdravega življenjskega okolja tožnikov (ki je bil nujen in potreben) pa je bil minimalen.

Navedbe tožnikov v odgovoru na revizijo

9. Revizija je bila na podlagi 375. člena Zakona o pravnem postopku (v nadaljevanju ZPP) vročena nasprotni stranki, ki je nanjo odgovorila. Tožniki predlagajo, da Vrhovno sodišče tožnikino revizijo zavrne in ji naloži povrnitev stroškov revizijskega postopka tožnikov, v primeru zamude z zakonskimi zamudnimi obrestmi. Navajajo, da se revizijske navedbe o toženkinih ukrepih (zamenjava oken, obnova železniške proge, elektrifikacija) nanašajo na časovno obdobje, ko je sodišče tožbeni zahtevek zavrnilo, in ne na sporno obdobje. Tehtanje interesov med pravico do zdravega življenjskega okolja in zagotavljanja infrastrukture za mobilnost Evrope in povezave vzhodnega in zahodnega dela države pa je lahko le eden od razlogov, zakaj je železniška povezava pomembna, ki ne more iti v škodo pravice prebivalcev ob železniški progi. Država je dobivala sredstva za povečani mednarodni tovorni in potniški promet (število vlakov je naraslo z dnevno 10-15 na več kot 35) v breme prebivalcev v neposredni bližini železniške proge.

Presoja utemeljenosti revizije

10. Revizija je utemeljena.

11. Revizijsko sodišče je izpodbijano sodbo preizkusilo le v okviru vprašanja, glede katerega je bila revizija dopuščena (drugi odstavek 371. člena ZPP).

Splošno izhodišče za presojo protipravnega ravnanja toženke

12. Pritožbeno sodišče se je glede materialne podlage, ki jo je treba uporabiti v obravnavani zadevi, utemeljeno sklicevalo na sklep Vrhovnega sodišča II Ips 126/2019, II Ips 129/2019, II Ips 130/2019 z dne 29. 5. 2020, s katerim je bilo preseženo stališče prej ustaljene sodne prakse, po kateri je preseganje mejnih oziroma kritičnih vrednosti po Uredbi mogoče subsumirati pod pravni standard škode, ki presega običajne meje iz tretjega odstavka 133. člena OZ.¹ V citiranem sklepu je Vrhovno sodišče v zvezi s vprašanjem odškodninske odgovornosti države zaradi prekomernega hrupa tako odklonilo uporabo tretjega odstavka 133. člena OZ in argumentacijo, da gre za poseben primer objektivne odgovornosti. Zavzelo je stališče, da je treba pri ugotavljanju odškodninske odgovornosti države v tovrstnih primerih izhajati iz 26. člena URS. V tem okviru je treba presoditi, ali so izpolnjene vse predpostavke odškodninske odgovornosti:

ali je torej prišlo do škodnega dogodka, ali je izkazano protipravno ravnanje (opustitev) državnega organa v zvezi z izvajanjem oblasti, ali je nastala pravno priznana škoda in ali je podana vzročna zveza med ravnanjem in škodo. Ustavnosodno ustaljeno stališče je, da je treba civilnopravna pravila odškodninskega prava prilagoditi javnopravni odgovornosti države za ravnanja njenih organov pri izvajanju oblastne funkcije. To med drugim pomeni tudi, da je "krivda, ki se vselej navezuje na konkretnega storilca (...) tu absorbirana s protipravnostjo ravnanja." Razosebljanje odgovornosti pa ne pomeni objektivne odgovornosti države. Nujna predpostavka odškodninskopravnega sklepa je, da je državi mogoče očitati protipravno oblastno ravnanje: bodisi storitev bodisi opustitev. A predvsem pri slednji je treba biti previden: ne bi bilo prav, da bi državi kar počez očitali, da ni preprečila nastanka (katerekoli) škode (natančneje glej sklep VSRS II Ips 126/2019).

13. Vrhovno sodišče pritrjuje zaključku pritožbenega sodišča o nastanku "škodnega dogodka": prekomeren hrup zaradi železniškega prometa je pomenil poseg v pravico do zdravega življenjskega okolja in je tožnikom, ki so mu bili izpostavljeni, povzročal duševne bolečine. Za končen sklep o (ne)obstoju odškodninskopravne odgovornosti toženke pa je v tem okviru zelo pomembna nadaljnja ugotovitev pritožbenega sodišča, da je bil poseg v pravico tožnikov do zdravega življenjskega okolja, izhajajoč iz meril, ki jih določata Uredba in Uredba II, minimalen (celodnevne mejne vrednosti hrupa so bile presežene le za 1,05 %, kritične celodnevne mejne vrednosti pa niso bile presežene), prav tako pa so intervali med posameznimi vlaki na obravnavani železniški progi potekali na uro in pol do dve uri ter posamezni hrupni dogodek ni trajal več kot tri do največ štiri minute.

14. Vrhovno sodišče pa ne soglaša s pritožbenim sodiščem, da je v konkretnem primeru podano protipravno ravnanje toženke kot predpostavka njene odškodninske odgovornosti. Pritožbeno sodišče je pravilno povzelo izpostavljenost izhodišče v sklepu Vrhovnega sodišča II Ips 126/2019, II Ips 129/2019, II Ips 130/2019 z dne 29. 5. 2020, da se je glede vprašanja tožnikinega protipravnega ravnanja, torej kršitve ali opustitve dolžnega ravnanja, treba vprašati, kaj je storila država, da bi hrup zmanjšala, pri čemer je treba upoštevati zmožnost države tako v dejanskem (kakšni ukrepi so sploh možni) kot tudi v finančnem smislu. Nato je, potem ko je ugotovilo, da je toženka sprejela ukrepe za zmanjšanje hrupa, saj je 9. 1. 2013 tožnikom zamenjala okna v spalnih prostorih, kar je bila ustrezna protihrupna pasivna zaščita in nova okna nudijo zadostno zvočno izoliranost (13. točka obrazložitve sodbe pritožbenega sodišča), zaključilo, da je ob bistveno enakem dejanskem stanju kot v zadevi P 307/2012 (ko je bila tožnikom prisojena odškodnina od leta 2005 do leta 2008), tožnikina odškodninska odgovornost za sporno obdobje² podana, saj so bili tožniki tudi v tem obdobju izpostavljeni prekomernim emisijam hrupa zaradi železniškega prometa v večernem in nočnem času.

15. Iz zgoraj povzete obrazložitve sodbe pritožbenega sodišča ni mogoče jasno razbrati, katera so tista tožnikina ravnanja, ki so pripeljala do njene krivdne (in ne objektivne) odgovornosti. Tudi če bi jo razumeli na način, da je tožnikina protipravna opustitev v tem, da za čas spornega obdobja ni poskrbela za zamenjavo oken, ki bi zadostovala za zaščito pred prekomernim hrupom, revidentka pravilno opozarja, da je pritožbeno sodišče prezrlo, kar je v obravnavani zadevi, upošteva javnopravno naravo odškodninske odgovornosti države, bistveno. V iskanju pravične rešitve bi namreč moralo ustrezno tehtati med družbeno koristjo sporne železniške proge in prizadetimi interesi tožnikov zaradi prekomernega hrupa ter najti pravično ravnovesje med nasprotujočima interesoma.

O javnem interesu

16. Zagotovo je bil prekomeren hrup zaradi železniškega prometa za tožnike moteč in neprijeten. Toda

tudi cilj države, ki ga zasleduje z izgradnjo infrastrukture v konkretnem primeru je legitimen. Toženka ima prav, da ima od železniškega prometa korist celotna skupnost. Železniška proga Ormož - Hodoš je edina železniška povezava, po kateri teče potniški in tovorni promet, ki povezuje državo z vzhodnimi državami Evrope. Zaprtje proge bi pomenilo zlom prometnega sistema. Promet je splošno koristna dejavnost in temelj za gospodarski razvoj države. Javni interes na področju prometa je povezan tudi s socialnimi razlogi, saj je država dolžna zagotoviti mobilnost prebivalstva.

Ukrepi toženke za zmanjšanje hrupa zaradi železniške proge

17. V okviru tehtanja javnega in zasebnega interesa ni nepomembno, kateri so tisti ukrepi toženke, ki jih je storila s ciljem iskanja ravnovesja med javnim in zasebnim. Toženka je, da bi preprečila ali vsaj omilila nevšečnosti zaradi železniškega prometa na sporni progi, že v letu 2009 v Uredbi o državnem prostorskem načrtu za elektrifikacijo in rekonstrukcijo železniške proge Pragersko - Hodoš (Ur. l. RS, št. 51/09) sprejela obseg protihrupne zaščite za sporno območje. Do elektrifikacije železniške proge je prišlo 1. 1. 2017, za izboljšavo protihrupne zaščite bivalnih prostorov tožnikov je 9. 1. 2013 poskrbela za zamenjavo oken. Toženka se je torej prekomernega hrupa zavedala, interesov posameznikov, ki so zaradi tega trpeli, pa ni prezrla; prav nasprotno, sprejela in izvajala je ustrezne ukrepe za zmanjšanje okoljskih vplivov.

18. Po prepričanju Vrhovnega sodišča so bili ti ukrepi, kljub temu da so bili izvedeni šele po revizijsko spornem obdobju, izvršeni v razumnem roku. Pri tem je treba upoštevati, da sta elektrifikacija in rekonstrukcija železniške proge kompleksen projekt, povezan z veliki finančnimi stroški, zato je razumljivo, da je njegova izvedba trajala dlje časa. Kar zadeva menjavo oken, je treba na tem mestu ponovno opozoriti, da gre v obravnavani zadevi za razmerje med posameznikom in državo, zato časovnih standardov, ki bi morda veljali v civilnopravnih razmerjih med prirejenimi subjekti, ni mogoče preprosto prenesti na razmerje z državo. Ta je namreč pri uresničevanju nalog v javnem interesu zaradi motečega infrastrukturnega hrupa zaradi sporne železniške proge morala reševati težave ne le tožnikov, ampak množice števil prizadetih, kar zahteva določen čas.

Kaj so za zmanjšanje škode storili tožniki

19. Na drugi strani ni mogoče spregledati, da tožniki niso storili ničesar, da bi preprečili ali vsaj omilili prekomeren hrup v spalnih prostorih (v letu 2008 so zamenjali le okno v dnevni sobi). Dolžnost zmanjševanja škode od vsakega oškodovanca ob škodnem dogodku zahteva aktivno ravnanje za preprečitev in zmanjšanje škode (primerjaj 171. člen OZ). V spornem obdobju bi lahko na primer sami poskrbeli za zamenjavo oken v spalnici, ki se je pozneje izkazala za učinkovit ukrep, glede na to, da je bil hrup zanje moteč že dlje časa in jih je motil pri spanju,³ nato pa od toženke zahtevali povračilo stroškov za opravljeni varstveni poseg, torej plačilo denarne odškodnine za premoženjsko škodo. Vrhovno sodišče pritrjuje argumentom pravne teorije,⁴ da je misel, da lahko nekdo zahteva plačilo denarne odškodnine za nepremoženjsko škodo za duševne bolečine, pa čeprav bi to z varstvenimi ukrepi lahko odvrnil ali bistveno zmanjšal, v nasprotju s temeljnimi načeli povrnitve škode. Sodišče države ne sme obravnavati strožje, kot bi obravnavalo zasebnopravni subjekt, če bi nastopal na pasivni strani.⁵

Sklepno

20. Ugotovitev, da je prekomeren hrup zaradi železniškega prometa presegal mejne vrednosti, določene z upravnimi predpisi, in je tožnikom, ki so mu bili izpostavljeni, povzročal duševne bolečine, nima za posledico avtomatizma odškodninske odgovornosti toženke. Potem ko je opravilo tehtanje med družbeno

koristijo sporne železniške proge in prizadetimi interesi tožnikov zaradi prekomernega hrupa, upoštevajoč tudi ukrepe toženke za zmanjšanje motenja in dejstvo, da tožniki niso storili ničesar za zmanjšanje škode, Vrhovno sodišče zaključuje, da protipravnost toženkega ravnanja ni podana. Meja pri imisijah, ki so posledica oblastnega delovanja države v javnem interesu, je postavljena višje od meje pri imisijah, ko se srečata dva zasebnopravna interesa.⁶ V okoliščinah konkretnega primera, ko so bilo okoljski standardi le minimalno preseženi,⁷ toženka pa je pri uresničevanju svojih nalog v javnem interesu sprejela in izvajala ukrepe za zmanjšanje motenja s hrupom, je bil poseg v osebnostno sfero tožnikov utemeljen. Nepravično bi bilo toženki naložiti odškodninsko odgovornost zgolj zato, ker ni dovolj hitro poskrbela za zamenjavo oken pri tožnikih. Odgovor na dopuščeno revizijsko vprašanje je torej negativen – pritožbeno sodišče v obravnavani zadevi ni poiskalo pravičnega ravnovesja med nasprotujočimi interesi posameznika in širše skupnosti.

Odločitev o reviziji

21. Protipravnost toženkega ravnanja ni podana, zato je tožbeni zahtevek neutemeljen. Ker je bilo materialno pravo zmotno uporabljeno, je revizijsko sodišče reviziji ugodilo in sodbo sodišča druge stopnje v I. točki izreka spremenilo (prvi odstavek 380. člena ZPP) tako, da je pritožbo tožnikov zavrnilo in sodbo sodišča prve stopnje potrdilo.

Odločitev o stroških postopka

22. Ker je revizijsko sodišče izpodbijano sodbo spremenilo, mora odločiti tudi o pritožbenih stroških (drugi odstavek 165. člena ZPP). Revizijsko sodišče je zato spremenilo izpodbijano sodbo v III. in IV. točki izreka tako, da je odločilo, da morajo tožniki toženki povrniti njene pritožbene stroške (prvi odstavek 154. člena ZPP). Sodišče jih je v skladu s stroškovnikom in Odvetniško tarifo odmerilo na 229,50 EUR (stroški odgovora na pritožbo, tar. št. 21/1; 500 točk).

23. Tožniki morajo toženki povrniti tudi njene revizijske stroške, stroške odgovora na revizijo pa krijejo sami (prvi odstavek 154. člena ZPP). Sodišče jih je v skladu s stroškovnikom in Odvetniško tarifo odmerilo na skupni znesek 280,91 EUR, in sicer 275,40 EUR za vložitev revizije (tar. št. 21/3 OT; 600 točk) in 5,51 EUR za materialni stroški 2 % (tretji odstavek 11. člena).

Sestava senata in glasovanje

24. Vrhovno sodišče je odločalo v senatu, navedenem v uvodu odločbe. Odločbo je sprejelo soglasno (sedmi odstavek 324. člena ZPP).

¹ Prej ustaljeno stališče je bilo zavzeto tudi v sodbi Okrožnega sodišča v Murski Soboti v zvezi s sodbo Višjega sodišča v Mariboru I Cp 602/2014 z dne 18. 11. 2014 in sodbo Vrhovnega sodišča II Ips 105/2015 z dne 2. 3. 2017, kjer je bilo tožnikom iz istega naslova že prisojena odškodnina zaradi prekomernih emisij od leta 2005 do 2008.

² Gre za čas od 4. 2. 2012 do 9. 1. 2013, ko so bila zamenjana okna.

³ Toženka je sicer po prvem naroku za glavno obravnavo na pasivno ravnanje tožnikov opozorila v tretji pripravljalni vlogi z dne 23. 4. 2019 (list. št. spisa 27), tožniki pa teh toženkinih navedb v nadaljnjih

vlogah niso prerekali, ampak so uveljavljali le, da pasivna zaščita oken k zmanjšanju hrupa ni prispevala ničesar (list. št. spisa 30, 33, 34). Toženka je nato navedla še, da bi se tožniki lahko preselili v tiste bivalne prostore na drugi strani stanovanjske hiše, ki ni neposredno vzporedna z železniško progo (list. št. spisa 36).

⁴ Predvsem D. Možina v: Nepremoženjska škoda zaradi posega v pravico do zdravega življenjskega okolja: odškodninska odgovornost države za cestni hrup, Podjetje in delo, št. 1, GV Založba, 2016, str. 39.

⁵ Primerjaj prav tam, str. 41.

⁶ Primerjaj prav tam, str. 36.

⁷ Celodnevne mejne vrednosti hrupa so bile presežene le za 1,05 %, kritične celodnevne mejne vrednosti pa niso bile presežene. Hrup je bil občasen, intervali med posameznimi vlaki na obravnavani železniški progi so potekali na uro in pol do dve uri, posamezni hrupni dogodek pa ni trajal več kot tri do štiri minute.

Datum zadnje spremembe: 07.10.2021