

Sygn. akt III Ca 572/18

## WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 8 listopada 2018 r.

Sąd Okręgowy w Gliwicach III Wydział Cywilny Odwoławczy w składzie:

Przewodniczący - Sędzia SO Gabriela Sobczyk (spr.)

Sędzia SO Magdalena Hupa-Dębska

SO Roman Troll

Protokolant Marzena Makoś

po rozpoznaniu w dniu 8 listopada 2018 r. w Gliwicach

na rozprawie

sprawy z powództwa Skarbu Państwa - Starosty (...)

przeciwko (...) spółce z ograniczoną odpowiedzialnością

w J.

o zapłatę

na skutek apelacji powoda

od wyroku Sądu Rejonowego w Wodzisławiu Śląskim

z dnia 19 grudnia 2017 r., sygn. akt I C 912/16

**1. oddala apelację;**

**2. zasądza od powoda na rzecz pozwanej 900 zł (dziewięćset złotych) tytułem zwrotu kosztów zastępstwa procesowego w postępowaniu odwoławczym.**

SSO Roman Troll SSO Gabriela Sobczyk SSO Magdalena Hupa – Dębska

## UZASADNIENIE

Zaskarżonym wyrokiem z dnia 19 grudnia 2017r. Sąd Rejonowy w Wodzisławiu Śląskim oddalił powództwo Skarbu Państwa- Starosty (...) skierowane przeciwko (...) spółce z ograniczoną odpowiedzialnością w J. o zapłatę kwoty 2450,81 zł z ustawowymi odsetkami od 1 kwietnia 2015r. Ponadto zasądził od powoda na rzecz pozwanej kwotę 617 zł (sześćset siedemnaście złotych) tytułem kosztów procesu.

Żądanie pozwu opierało się na tym, że pozwana zakupiła od (...) SA w J. prawo użytkowania wieczystego gruntu Skarbu Państwa w gminie M., działki (...). Powód powołał się na art. 71 ust.4 ustawy o gospodarce nieruchomościami, wskazując na obowiązek wieczystego użytkownika uiszczania opłaty rocznej do 31 marca każdego roku. pozwana opłaty tej za 2015r. nie uiszczała, nie uiszczała jej też lata 2013 i 2014, powołując się na to, że działka ta stanowi infrastrukturę kolejową (w myśl art. 4 pkt 1 ustawy z 28 marca 2003r. o transporcie kolejowym), która na podstawie art. 8 ww. ustawy jest zwolniona od opłaty z tytułu użytkowania wieczystego. Powód wskazał, że z pisma Urzędu

Transportu Kolejowego z 29 marca 2012r. wynika, że na terenie działki usytuowane są zarówno tory służące do prowadzenia ruchu kolejowego zarządcy infrastruktury kolejowej, jak i tory służące do obsługi bocznicy kolejowej. Powód powołał się na wyrok Sądu Najwyższego z 23.10.2008r., CSK 121/08, zgodnie z którym grunty na których usytuowanie są bocznic kolejowe nie są zwolnione z opłat za użytkowanie wieczyste. Powołał się także na wyrok z 6 sierpnia 2013r. I C 739/13, zasądający dochodzoną należność oraz wyrok Sądu Okręgowego w Gliwicach z 30.04.2014r. oddalający apelację.

Pozwana wnosila o oddalenie powództwa i zasądzenie kosztów postępowania. Przyznała, że jest użytkownikiem wieczystym działki nr (...) w M.. Wskazała, że na tej nieruchomości znajduje się infrastruktura kolejowa pozwanej – linia nr 21 objęta autoryzacją bezpieczeństwa wydaną przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego. Autoryzacja bezpieczeństwa potwierdza uprawnienia pozwanej jako zarządcy infrastruktury do zarządzania infrastrukturą a nie bocznicą kolejową. Zgodnie zaś z treścią art. 8 ustawy o transporcie kolejowym grunty zajęte pod infrastrukturę kolejową są zwolnione od opłat z tytułu użytkowania wieczystego. Wskazała, że zwolnienie z art. 8 ustawy o transporcie kolejowym jest zwolnieniem generalnym i wystarczającym jest fakt posiadania na gruncie infrastruktury kolejowej. Nawet gdyby przyjąć, że na działce obok torów służących do prowadzenia ruchu kolejowego znajdują się tory służące do obsługi bocznicy kolejowej (...) Spółki (...) to okoliczność ta nie wyłącza ustawowego zwolnienia od opłaty z tytułu użytkowania wieczystego.

Sąd Rejonowy po przeprowadzeniu postępowania wskazał, że sporne w sprawie było, czy pozwanej przysługuje ustawowe zwolnienie od obowiązku uiszczania opłaty rocznej za wieczyste użytkowanie działki nr (...) w M..

Odnosząc się do wydanych za poprzednie okresy wyroków sądowych, Sąd Rejonowy doszedł do wniosku, że nie jest związany wcześniejszymi prawomocnymi wyrokami, dotyczącymi kwestii opłaty rocznej za ww. działkę za wcześniejsze okresy.

Sąd rejonowy przywołał treść art. 8 ustawy o transporcie kolejowym (dalej u.tr.kol.), zgodnie z którym grunty zajęte pod infrastrukturę kolejową są zwolnione od opłat z tytułu użytkowania wieczystego.

w ocenie sądu rejonowego, zasadnicze znaczenie ma to, jak należy rozumieć infrastrukturę kolejową. Przywołał jej ustawową definicję obowiązującą w 2015 roku. wynika z niej, że infrastruktura kolejowa to linie kolejowe oraz inne budowle, budynki i urządzenia wraz z zajętymi pod nie gruntami, usytuowane na obszarze kolejowym, przeznaczone do zarządzania, obsługi przewozu osób i rzeczy, a także utrzymania niezbędnego w tym celu majątku zarządcy infrastruktury. zaś obszar kolejowy zaś to zgodnie z art. 4 pkt 8 ustawy - powierzchnia gruntu określona działkami ewidencyjnymi, na której znajduje się droga kolejowa, budynki, budowle i urządzenia przeznaczone do zarządzania, eksploatacji i utrzymania linii kolejowej oraz przewozu osób i rzeczy. Droga kolejowa zgodnie art. 4 pkt 1a ustawy to - nawierzchnia kolejowa wraz z podtorzem i budowlami inżynierskimi oraz gruntem, na którym jest usytuowana.

Sąd Rejonowy wskazał, że ustawodawca zdefiniował też bocznicę kolejową -w art. 4 pkt 10 ustawy, wskazując, że bocznicą to droga kolejowa połączona z linią kolejową i służąca do wykonywania załadunku i wyładunku wagonów lub wykonywania czynności utrzymaniowych pojazdów kolejowych lub postoju pojazdów kolejowych oraz przemieszczania i włączania pojazdów kolejowych do ruchu po sieci kolejowej; w skład bocznicy kolejowej wchodzi również urządzenia sterowania ruchem kolejowym oraz inne urządzenia związane z bezpieczeństwem ruchu kolejowego, które są na niej usytuowane. Odnośnie linii kolejowej, to zgodnie z jej definicją ustawową, (art. 4 pkt 2 u.tr.kol.) jest to droga kolejowa mająca początek i koniec wraz z przyległym pasem gruntu, na którą składają się odcinki linii, a także budynki, budowle i urządzenia przeznaczone do prowadzenia ruchu kolejowego wraz z zajętymi pod nie gruntami.

Bocznicą więc byłaby „boczną” drogą kolejową połączoną z linią kolejową, przy czym bocznicą służyłaby nie do transportu sensu stricto lecz do:

- załadunku i wyładunku wagonów lub

- wykonywania czynności utrzymaniowych pojazdów kolejowych
- postoiu pojazdów kolejowych
- przemieszczania i włączania pojazdów kolejowych do ruchu po sieci kolejowej.

Sąd Rejonowy wskazał, że z cytowanych wyżej definicji nie wynika, że bocznica jest wyjęta spod pojęcia infrastruktury kolejowej. Wskazał, że bocznica - służąca do wylądunku i rozładunku, wykonywania czynności utrzymaniowych na kolei, postoiu pojazdów, przemieszczania i ich włączania do ruchu po sieci - jest urządzeniem, które spełnia wymogi bycia elementem infrastruktury kolejowej z art. 4 pkt 1 ustawy o transporcie kolejowym.

Jest bowiem urządzeniem, które mieści się w pojęciu urządzenia przeznaczonego do zarządzania, obsługi przewozu osób i rzeczy, a także utrzymania niezbędnego w tym celu majątku zarządcy infrastruktury. Sąd rejonowy wskazał, że w szczególności załadunek i wylądunek oraz włączenie pojazdu do ruchu (funkcje bocznic) mieszczą się w pojęciu obsługi przewozu rzeczy. W ocenie sądu I instancji, bocznica stanowi element infrastruktury.

Odwołał się przy tym do definicji pojęcie użytkownika bocznic kolejowej zawartej w art. 4 pkt 10a ustawy. W jego ocenie z samego wprowadzenia tej definicji wynika, że użytkownik bocznic kolejowej to może być całkiem inny podmiot niż zarządca infrastruktury kolejowej, którego definicja zawarta została w art. 4 pkt 7 ustawy. Wskazał, że powszechnie wiadomo, że bocznic kolejowe znajdują się we władaniu różnych podmiotów, najczęściej przedsiębiorców prowadzących działalność, dla której celowy jest łatwy dostęp do sieci kolejowej. Takie definicje bocznic funkcjonują w literaturze (opisanej w opinii Politechniki (...) – k. 74 akt I C 2398/14).

Wskazał, że taka „zakładowa” bocznica („zakładowa” w rozumieniu - nie należąca do zarządcy infrastruktury kolejowej) nie należy do obszaru kolejowego.

Taki wniosek jest uzasadniony ze względu na celowościową wykładnię ustawy tj. art. 4 pkt 8, gdyż trudno bowiem za obszar kolejowy uznać wewnętrzny teren przedsiębiorstwa posiadającego bocznicę. Wskazał, że art. 4 pkt 8 akcentuje przeznaczenie elementów obszaru kolejowego – jako służących do zarządzania, eksploatacji i utrzymania linii kolejowej oraz przewozu osób i rzeczy. wywiódł wniosek, że bocznica, jako droga położona poza obszarem kolejowym, nie byłaby elementem infrastruktury kolejowej (art. 4 pkt 1 u.tr.kol).

Sąd rejonowy doszedł do przekonania, że bocznica byłaby to boczna droga kolejowa, połączona z linią kolejową, służąca do określonych celów (załadunek, rozładunek itd.), której użytkownikiem nie jest podmiot będący zarządcą infrastruktury kolejowej i tym samym byłaby to droga kolejowa nie leżąca na obszarze kolejowym. W ocenie sądu I instancji, kluczowym elementem dla przyjęcia, że droga jest bocznicą byłoby jej pozostawanie w dyspozycji podmiotu, który nie jest zarządcą infrastruktury kolejowej. Chodzi więc tu o odcinki torów, znajdujących się na terenach nie zarządzanych przez takiego zarządcę infrastruktury.

Odnosząc te rozważania do niniejszej sprawy sąd rejonowy wskazał, że działka (...) jest zajęta przez infrastrukturę, której użytkownikiem jest pozwana (...) Sp.z o.o. – czyli zarządca infrastruktury kolejowej. Wskazał, że okoliczność, że pozwana jest zarządcą infrastruktury kolejowej była bezsporna, świadczą o tym również wydane Autoryzacje (...), które są wydawane tylko zarządcy infrastruktury kolejowej (art. 4 ust. 18b i art. 18a u.tr.kol.). Spółka zarządza 166 kilometrami torów i 7 stacjami kolejowymi.

Nie jest natomiast tym (...) S.A. w J., mimo że na tej działce dokonuje się załadunku prawie wyłącznie (albo i wyłącznie) urobku wydobywanego przez J. Spółkę (...).

W ocenie sądu rejonowego nie jest możliwe wprowadzenie innego kryterium pozwalającego na rozróżnienie między bocznicą a inną infrastrukturą kolejową (czyli właściwie między bocznicą a linią kolejową) niż pozostawianie danej drogi kolejowej w dyspozycji zarządcy infrastruktury kolejowej. Nie podzielił w tym zakresie wywodów zawartych w wyroku Sądu Najwyższego z dnia z dnia 23 października 2008 r., sygn. V CSK 121/08, podnosząc że nie możliwe

jest zdefiniowanie pojęć ujętych w ustawie bez odniesienia ich do zarządcy infrastruktury kolejowej. Sąd rejonowy wskazał, że z opinii Politechniki (...) znajdującej się w aktach sprawy I C 2398/14 wynika, że na przedmiotowej działce znajduje się stacja kolejowa J.. Jest to stacja początkowa na linii nr 21, to znaczy można z niej udać się tylko w jednym kierunku. Na stacji znajduje się wiele równoległych torów (zdjęcia k. 69 - 70 – prawdopodobnie 15 rzędów torów). (...) posiada własną nastawnię. W ocenie sądu rejonowego jest to typowy przykład infrastruktury kolejowej w postaci stacji kolejowej. (...) pozostaje w dyspozycji pozwanej czyli zarządcy infrastruktury kolejowej. Sąd rejonowy wskazał, że w jego ocenie fakt, że ta infrastruktura służy głównie potrzebom jednego podmiotu czyli (...) S.A., poprzez wywożenie urobku nie może przesądzać o tym, że nie jest to infrastruktura kolejowa. Jest to stacja użytku publicznego a to, że inny podmiot niż (...) nie będzie z tej stacji korzystał wynika po prostu z realiów ekonomicznych. Wskazał, że nie jest możliwe rozróżnienie bocznic jako "bocznej drogi kolejowej" łączącej się z linią kolejową, brak bowiem kryterium, by odróżnić linię kolejową od „bocznej” drogi kolejowej.

W ocenie sądu rejonowego nie jest możliwa próba odróżnienia „bocznic” od linii kolejowej z pominięciem kryterium w czym znajduje się zarządca. Jeśli to kryterium wyeliminuje się, to nie będzie możliwe odróżnienie linii kolejowej od bocznic. Każda racjonalna definicja bocznic musi uwzględniać fakt, że to boczny odcinek torów, poza właściwą siecią kolejową, zarządzaną przez zarządcę infrastruktury kolejowej.

Sąd rejonowy wyciągnął zatem ostatecznie wniosek, że pozwana jako zarządca infrastruktury kolejowej, użytkuje infrastrukturę na działce (...) w M., która to infrastruktura jako całość stanowi stację kolejową J., która stanowi infrastrukturę kolejową zwolnioną w myśl art. 8 u.tr.kol. od opłat za użytkowanie wieczyste.

Z tych powodów sąd rejonowy oddalił powództwo. O kosztach orzekł po myśli art. 98 k.p.c.

Apelację od tego wyroku wniósł powód. Zaskarżył go w całości. Zarzucił mu naruszenie prawa materialnego poprzez błędną jego wykładnię i niewłaściwe zastosowanie w szczególności art. 71 ust.1 i 4 oraz 72 ustawy z 21 sierpnia 1997r. o gospodarce nieruchomościami (t. jedn. Dz. U. z 2017 poz.121) w zw. z art. 8 oraz art. 4 pkt 1 i pkt 10 ustawy z 28 marca 2003r. o transporcie kolejowym (t. jedn. Dz. U. z 2013po. (...) ze zm.) – przez przyjęcie, że na terenie nieruchomości obejmującej działkę gruntu 536/2 znajduje się infrastruktura kolejowa i wobec tego pozwany użytkownik wieczysty zwolniony jest z ponoszenia opłaty za użytkowanie wieczyste tej działki. Zarzucił też naruszenie prawa procesowego, które miało wpływ na wynik postępowania a to w szczególności art. 6 kc w zw. z art. 3kpc i art. 235§1kpc w zw. z art. 278§1kpc przez przyjęcie, że w rozpoznawanej sprawie zgodne z obowiązującymi przepisami jest dopuszczenie dowodu z opinii biegłego sądowego, która była dowodem w innej sprawie.

W uzasadnieniu skarżący podkreślił, że wnioski sądu rejonowego pomijają definicję legalną bocznic. Podniósł, że powoływanie się na posiadaną przez pozwaną autoryzację bezpieczeństwa uzyskaną od urzędu Transportu Kolejowego jest bezskuteczne, bowiem na działce (...) położona jest również bocznic kolejowa. W ocenie skarżącego, definicje wskazane w art. 4 ustawy o transporcie kolejowym wskazują, że po pojęciu infrastruktury kolejowej nie mieści się bocznic kolejowa. W ocenie skarżącego za takim rozumieniem ustawy przemawia wykładnia celowościowa. Wskazał, że pozwana w zakresie swej działalności gospodarczej ma transport kolejowy towarów i przeładunek towarów w pozostałych punktach przeładunkowych. Przywołał, że tak jest rozumiana bocznic w doktrynie i orzecznictwie. wprowadzenie do ustawy definicji legalnych powoduje, że mają one charakter powszechnie obowiązujący. Przywołał poglądy, że w skład infrastruktury kolejowej nie wchodzi prywatne linie kolejowe lub bocznic. Wywodził, że grunty zajęte pod bocznic nie są zwolnione od opłat za użytkowanie wieczyste. Przywołał dla prawidłowej wykładni także uzasadnienie projektu zmiany ustawy o transporcie kolejowym (druk sejmowy V kadencji nr 2013), wskazując że nie jest ono klarowne, ale wskazuje na konieczność doprecyzowania sformułowań ustawowych. odnośnie opinii biegłych w sprawie I C 2394/14 skarżący wskazał na naruszenie zasady bezpośredniości, niedopuszczalność dopuszczania dowodu z opinii biegłego na okoliczność wykładni obowiązujących przepisów prawa. wskazał ponadto na podnoszone przez siebie zarzuty do tej opinii w sprawie ww. odniósł się do treści tej opinii oraz treści regulaminu technicznego stacji J.. przywołał podniesioną w niej okoliczność posiadania przez pozwaną autoryzacji bezpieczeństwa, która wydawana jest zarządcy infrastruktury, podczas gdy właścicielowi lub użytkownikowi bocznic kolejowej wydaje się świadectwo bezpieczeństwa bocznic. Przywołał pominięcie przez biegłych korespondencji z Urzędem Transportu

Kolejowego – pisma z 29 marca 2012r., (...)076–16/ZW/12, dołączonej do pozwu, z której wynika, że pozwana powinna uzyskać świadectwo bezpieczeństwa odnośnie części torów usytuowanych na działce.

Pozwana wniosła o oddalenie apelacji i zasądzenie kosztów postępowania odwoławczego.

**Sąd Okręgowy zważył, co następuje:**

Apelacja nie zasługiwała na uwzględnienie.

Przy rozstrzygnięciu sąd rejonowy nie czynił szerokich ustaleń faktycznych, gdyż uznał okoliczności sprawy istotne z punktu widzenia jej rozstrzygnięcia za bezsporne, a zatem nie wymagające dowodzenia (art.229 kpc). W uzasadnieniu tym jedynie dwukrotnie odniósł się do treści opinii biegłych przeprowadzonej w sprawie I C 2398/14- raz wskazując na poglądy zawarte w publikacjach naukowych, a raz odwołując się do dokumentacji zdjęciowej dołączonej do opinii.

Nie jest zatem tak, że ww. opinia stała się zasadniczą podstawą ustaleń w niniejszej sprawie. Nie można przy tym pominąć okoliczności, że opinia ta przeprowadzona w postępowaniu dotyczącym tego samego przedmiotu, toczącym się z udziałem tych samych stron i sporządzona została w czasie, którego dotyczy niniejsza sprawa (2015r.).

Nade wszystko jednak w ocenie Sądu Okręgowego zarzut apelacji nie mógł odnieść skutku wobec tego, że poczynienie ustaleń na podstawie tej opinii nie miało zasadniczego znaczenia dla rozstrzygnięcia niniejszej sprawy.

W pierwszej kolejności wskazać należy, że w pozwie powód podał, że na działce (...) usytuowane są zarówno tory służące do prowadzenia ruchu kolejowego zarządcy infrastruktury kolejowej, jak i tory służące do obsługi bocznic kolejowej. Tym samym za bezsporne należało uznać w sprawie, że pozwany jest zarządcą infrastruktury kolejowej, co wykazał on zresztą przedstawiając autoryzację bezpieczeństwa części A i B. Za bezsporne uznać także należało, że część urządzeń kolejowych na ww. działce stanowi infrastrukturę kolejową. Sporne pozostawało, czy znajdująca się na niej bocznic kolejowa (jej położenie na tej działce także nie było sporne) stanowi infrastrukturę kolejową.

Bezsporne było w sprawie, co wskazał też sąd rejonowy, że działka (...) stanowi własność Skarbu Państwa, a jej wieczystym użytkownikiem jest pozwana oraz to, że ww. prawo nabyła od (...) SA w J..

Wskazane okoliczności bezsporne są wystarczające dla zbudowania stanu faktycznego istotnego z punktu widzenia rozstrzygnięcia niniejszej sprawy.

Wbrew zatem zarzutowi apelacji, odwołanie się przez Sąd I instancji do opinii wydanej w innej sprawie nie miało znaczenia dla rozstrzygnięcia. Nie mogło ono zatem prowadzić do uznania wadliwości rozstrzygnięcia w niniejszej sprawie.

Także drugi w postawionych w apelacji zarzutów uznać należy za chybiony. Sąd Rejonowy w sposób drobiazgowy odniósł się do definicji ustawowych zawartych w ustawie o transporcie kolejowym i bynajmniej nie pominął ustawowej definicji bocznic kolejowej, lecz dokonywał w treści swego uzasadnienia wykładni przepisów ustawy o transporcie kolejowym zawierających definicje ustawowe. W szczególności skupił się na kwestii, czy pojęcia ustawowo zdefiniowane infrastruktury kolejowej i bocznic kolejowej są całkowicie rozłączne, czy też są takie bocznic, które spełniają przesłanki ustawowego określenia infrastruktury kolejowej. Tę wykładnię odniósł następnie do bezspornych okoliczności niniejszej sprawy.

Prześledzenie wyводу sądu rejonowego w procesie wykładni obowiązującego prawa prowadzi do wniosku, że jest to wywód logiczny i spójny. Okoliczność jego dokonania w opozycji do wyroku Sądu Najwyższego wydanego w innej sprawie nie może sama z siebie stanowić o wadliwości rozumowania sądu rejonowego. Wyrok Sądu Najwyższego wydany w innej sprawie nie wiąże bowiem sądu orzekającego, a nadto nie stanowi obowiązującego prawa.

Skarżący uzasadniając swe stanowisko zawarte w apelacji powoływał się na poglądy doktryny oraz judykatury odnoszące się do bocznic kolejowej, wskazując że zgodnie z nimi w skład infrastruktury kolejowej nie wchodzi

prywatne linie kolejowe lub bocznice. W przytoczonym poglądzie istotne znaczenie ma to co rozumieć pod pojęciem „prywatne”, takiego wyjaśnienia skarżący nie zawarł w swej apelacji.

Tymczasem w swym uzasadnieniu sąd rejonowy w sposób przekonujący wywiódł, że pojęcie bocznic kolejowej nie będącej składnikiem infrastruktury kolejowej należy łączyć z władaniem nią przed podmiot inny niż zarządca infrastruktury kolejowej.

W tym kontekście odnieść się należy do definicji autoryzacji bezpieczeństwa- obowiązującej w 2015r. (w okresie którego dotyczy żądanie pozwu). Zgodnie z art. 4 pkt 18b ustawy o transporcie kolejowym, autoryzacja bezpieczeństwa to dokument potwierdzający ustanowienie przez zarządcę infrastruktury systemu zarządzania bezpieczeństwem oraz zdolność spełniania przez niego wymagań niezbędnych do bezpiecznego projektowania, eksploatacji i utrzymania infrastruktury kolejowej, zaś zgodnie z art. 4 pkt 7 tej ustawy, zarządca infrastruktury to podmiot wykonujący działalność polegającą na zarządzaniu infrastrukturą kolejową, na zasadach określonych w ustawie.

Odnosząc powyższe do bezspornych okoliczności sprawy wskazać należy, że pozwana jest zarządcą infrastruktury, skoro posiada autoryzację bezpieczeństwa. Znajdujące się na działce geodezyjnej której dotyczy postępowanie bezsporne elementy infrastruktury kolejowej i sporne urządzenia bocznic pozostają zatem we władaniu pozwanej jako zarządcy infrastruktury kolejowej.

W ocenie Sądu Okręgowego do infrastruktury kolejowej nie można odnieść pojęcia ”prywatna” w rozumieniu użytym w powołanych przez skarżącą poglądach. Nie ma żadnych podstaw, aby pojęcie to odnosić do urządzeń będących we władaniu zarządcy infrastruktury i to znajdujących się na tej samej działce geodezyjnej, a zatem o tym samym przeznaczeniu z punktu widzenia prawa wieczystego użytkowania. Prowadzi to do uznania słuszności wniosku wyprowadzonego przez sąd rejonowy co do tego, że dla uznania, czy bocznic wchodzi w skład infrastruktury kolejowej decyduje to, jaki podmiot ma ją w swoim władaniu. nadmienić należy, że zasadnie sąd rejonowy przeanalizował w tym zakresie także definicję infrastruktury wskazując, że z punktu widzenia charakteru urządzeń składających się na bocznicę, mieści się ona w przesłankach zawartych w tym przepisie, o ile pozostaje we władaniu zarządcy infrastruktury.

Sąd okręgowy zwrócił przy tym uwagę, że definicja bocznic kolejowej obowiązująca w 2015r. wprowadzona została przez unormowanie zawarte w punkcie 1 pkt lit e) ustawy z dnia 19.09.2007r. ( Dz. U. z 2007 nr 191 poz.1374), obowiązuje ona od 2 listopada 2007r.

W uzasadnieniu projektu ww. ustawy wskazano, że proponowane w art. 4 ustawy o transporcie kolejowym zmiany definicji spowodowane są brakiem ścisłego określenia tych pojęć w obowiązującej ustawie. Obecnie bocznic kolejowa zdefiniowana jest przez "infrastrukturę kolejową". Natomiast "infrastrukturę kolejową" określa się przez "linie kolejowe oraz inne budowle, budynki i urządzenia wraz z zajętymi pod nie gruntami usytuowane na obszarze kolejowym". Z interpretacji tej definicji wynika, że bocznic kolejowa jest linią kolejową usytuowaną na obszarze kolejowym. Natomiast obszar kolejowy jest to określony działkami ewidencyjnymi obszar, na którym usytuowane są linie kolejowe. Podmioty gospodarcze posiadające bocznic najczęściej są zlokalizowane na nieruchomości, określonej jedną działką ewidencyjną, czyli jak wynika z powyższej interpretacji są usytuowane na obszarze kolejowym. Zgodnie z art. 8 ustawy o transporcie kolejowym, grunty zajęte pod infrastrukturę kolejową są zwolnione z opłat z tytułu użytkowania wieczystego, co oznacza, że podmioty gospodarcze usytuowane na tych gruntach nie podlegałyby takiej opłacie. Z uwagi na powyższe zaszła konieczność wprowadzenia w art. 4 ustawy w pkt 1a definicji "drogi kolejowej", która nie jest określana przez "infrastrukturę kolejową" i "obszar kolejowy", co pozwala poprawnie zdefiniować "bocznicę kolejową" (druk 2013 sejm V kadencji).

Jakkolwiek powód także w uzasadnieniu apelacji powołuje wskazany dokument, to jednak w ocenie sądu odwoławczego jego wykładnia nie prowadzi do takich wniosków, jakie wyciąga z nich skarżący. Analiza wskazanej argumentacji nadania nowego brzmienia definicji bocznic kolejowej wskazuje, że ustawodawca miał na względzie przepis dotyczący zwolnienia z opłaty za użytkowanie wieczyste wynikające z art. 8 ustawy i sytuację, gdy podmiot gospodarczy posiada bocznicę na tej samej działce na której się znajduje (prowadzi swą działalność gospodarczą). Tym

samym chodziło o wyłączenie ze zwolnienia ustawowego z opłaty podmiotów władających bocznica, a prowadzących inną działalność niż zarządzanie infrastrukturą kolejową. W ocenie Sądu Okręgowego to właśnie taka jest prawidłowa wykładnia celowościowa pojęcia bocznic kolejowej jako nie stanowiącej części infrastruktury kolejowej. Nie oznacza ona jednak, że w świetle treści art. 4 pkt 1 i 10 ustawy nie jest możliwe, by istniała bocznic kolejowa będąca fragmentem infrastruktury kolejowej. Zasadnie w tym zakresie sąd rejonowy zwrócił uwagę na to, że najistotniejsze z tego punktu widzenia jest to, kto włada takim urządzeniem. Skoro ustawodawca nie wskazał negatywnie, że bocznic kolejowa nie może być częścią infrastruktury kolejowej, należy wnioskować, że taka sytuacja nie jest niemożliwa. Potwierdza to prawidłowość wykładni dokonanej przez sąd I instancji.

Wskazać także należy, że powołane w uzasadnieniu apelacji pismo Urzędu Transportu Kolejowego z 29 marca 2012r., (...)076—16/ZW/12 stanowi niestanowczą wykładnię przepisów prawa (dokonanej poza trybem wydania decyzji administracyjnej) i nie może ograniczać sądu w zakresie dokonania właściwej wykładni prawa.

Odnieść się na koniec należy do jednolitej sytuacji prawnej konkretnej nieruchomości wydzielonej geodezyjnie. Wydaje się, że położenie na działce (...) urządzeń infrastruktury kolejowej dających podstawę do zwolnienia wieczystego użytkownika od opłaty skutkuje takim zwolnieniem, niezależnie od tego czy poza tym istnieją na tej samej działce jeszcze inne urządzenia. Wniosek taki sformułowany został także w treści ww. uzasadnienia projektu ustawy. Jest on uzasadniony, bowiem nie ma możliwości wyodrębnienia w ramach 1 działki geodezyjnej dwóch nieruchomości o różnym stanie prawnym. Zaś do stanu prawnego nieruchomości oddanej w użytkowanie wieczyste niewątpliwie należy kwestia, czy istnieje co do niej obowiązek uiszczania opłaty rocznej. Nadmienić należy, że ukształtowanie geodezyjne nieruchomości leży w gestii właściciela nieruchomości.

Z opisanych powodów uznając, że nie zaistniało w sprawie naruszenie prawa materialnego zarzucane w apelacji, Sąd Okręgowy apelację oddalił jako niezasadną – na podstawie art. 385kpc. Jednocześnie na podstawie art. 98§1 i 3kpc w zw. z art. 99 kpc orzeczono o obciążeniu powoda kosztami postępowania odwoławczego poniesionymi przez pozwaną. Na koszty te składało się wynagrodzenie pełnomocnika pozwanej. Przy jego ustaleniu uwzględniono okoliczność, że aktualny pełnomocnik pozwanej reprezentował ją po raz pierwszy w postępowaniu odwoławczym. Omyłkowo ustalono je jednak w wysokości minimalnej wynikającej w §2 pkt 3 w zw. z §10 ust.1 pkt 1 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015r.(Dz. U. poz.1804) tj.  $\frac{3}{4}$  z 1200zł, bez uwzględnienia zmiany tego rozporządzenia dokonanej rozporządzeniem Ministra Sprawiedliwości z 3 października 2016r.( Dz. U. poz. 1667). Wskazać jednak przy tym należy, że tak przyznane wynagrodzenie mieści się w granicach wynikających z §15 ust.3 ww. rozporządzenia, przy uwzględnieniu że sprawa niniejsza była rozpoznawana na rozprawie na której pełnomocnik pozwanej stawiał się, przedstawiając stanowisko pozwanej.

Z tych powodów orzeczono jak w sentencji.

SSO Roman Troll SSO Gabriela Sobczyk SSO Magdalena Hupa- Dębska