



Sygn. akt V CSKP 67/21

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 18 listopada 2021 r.

Sąd Najwyższy w składzie:

SSN Marta Romańska (przewodniczący)

SSN Monika Koba (sprawozdawca)

SSN Roman Trzaskowski

Protokolant Sara Sawczenko

w sprawie z powództwa Skarbu Państwa-Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych
i Autostrad Oddział w K.

przeciwko T. S.A. w C.

o ustalenie,

po rozpoznaniu na rozprawie w Izbie Cywilnej w dniu 18 listopada 2021 r.,

skargi kasacyjnej strony powodowej

od wyroku Sądu Apelacyjnego w [...]

z dnia 31 grudnia 2018 r., sygn. akt I ACa [...],

1) oddała skargę kasacyjną;

**2) zasądza od powoda na rzecz pozwanego kwotę 18.750
(osiemnaście tysięcy siedemset pięćdziesiąt) złotych tytułem
zwrotu kosztów postępowania kasacyjnego.**

UZASADNIENIE

Wyrokiem z dnia 18 października 2017 r. Sąd Okręgowy w K. oddalił powództwo Skarbu Państwa - Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w K. przeciwko T. Spółce Akcyjnej w C. (dalej: „T.”) o ustalenie, że pozwany jest właścicielem wiaduktów tramwajowych zlokalizowanych: 1) wzdłuż ul. C., nad drogą krajową nr [...]1, w km 14+770, w B., położonego na działce nr [...]1, objętej księgą wieczystą nr [...]1; 2) wzdłuż ul. K., znajdującego się nad autostradą A[...], w km 337+300 w K., położonego na działkach nr [...]2, [...]3, [...]4, [...]5, objętych księgami wieczystymi nr [...]2, [...]3, [...]4 i [...]5; 3) wzdłuż ul. H., znajdującego się nad drogą ekspresową S[...]3, w km 540+330, w S., położonego na działkach nr [...]6, [...]7 i [...]8, objętych księgą wieczystą nr [...]6; 4) wzdłuż ul. B., znajdującego się nad drogą ekspresową S[...]2, w S., położonego na działkach ewidencyjnych nr [...]9, [...]10, [...]11, [...]12, objętych odpowiednio księgami wieczystymi nr [...]7, [...]8 i [...]9.

Sąd pierwszej instancji ustalił jedynie, że obiekty objęte żądaniem pozwu są położone na działkach stanowiących odpowiednio własność Skarbu Państwa, Województwa (...) i Gminy S.. T. wykonują doraźne prace konserwacyjne w obrębie położonych na nich torowisk tramwajowych.

W tak ustalonym stanie faktycznym Sąd Okręgowy przyjął, że powództwo w kształcie zmodyfikowanym na rozprawie w dniu 22 marca 2017 r. i w piśmie procesowym z dnia 12 kwietnia 2017 r. - oparte na treści art. 49 k.c. - nie zasługuje na uwzględnienie.

Uznał, że powód ma interes prawny w rozumieniu art. 189 k.p.c. w jego zgłoszeniu, przesądzenie własności obiektów opisanych w treści pozwu jako wiadukty tramwajowe, które mają stanowić część składową przedsiębiorstwa T., zapobiegnie bowiem wytaczaniu powództw o zapłatę kosztów ich utrzymania i remontów.

Z treści art. 49 k.c. nie można jednak - zdaniem Sądu Okręgowego - wywieść podstaw do uwzględnienia powództwa.

Po pierwsze z tej przyczyny, że samo zakwalifikowanie danego urządzenia infrastrukturalnego, jako wchodzącego w skład przedsiębiorstwa, nie przesądza o tym, kto jest jego właścicielem, a oznacza jedynie, że nie stanowi ono części składowej nieruchomości, na której jest posadowione. Podłączenie urządzeń do sieci przedsiębiorstwa usuwa je jedynie spod działania zasady *superficies solo cedit*, nie skutkuje natomiast przeniesieniem ich własności na rzecz przedsiębiorcy sieciowego, co może dopiero nastąpić na podstawie odrębnej umowy.

Po drugie kwestię torowisk tramwajowych, drogowych obiektów inżynierskich, obiektów mostowych reguluje ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (jedn. tekst: Dz.U. z 2021 r., poz. 1376, ze zm. - dalej: „u.d.p.” lub „ustawa o drogach publicznych”) przyjmując legalne definicje tych pojęć i nie posługuje się terminem „wiaduktu tramwajowego”. Brak także takiego pojęcia w ustawie z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (jedn. tekst: Dz.U. z 2021 r., poz. 2351 - dalej: „p.b.” lub „Prawo budowlane”). „Wiadukt tramwajowy” stanowi natomiast drogowy obiekt inżynierski, którego częścią składową jest torowisko tramwajowe (art. 4 pkt 12 u.d.p.). W ocenie Sądu Okręgowego, gdyby można było czynić ustalenia dotyczące prawa własności „innego urządzenia podobnego” w rozumieniu art. 49 k.c. to mogłoby ono dotyczyć wyłącznie „torowiska tramwajowego”, które nie było jednak przedmiotem sporu w sprawie. Brak natomiast podstaw do stosowania do pojęcia „wiaduktu tramwajowego” - które na potrzeby niniejszej sprawy skonstruował powód - art. 49 k.c. i traktowania go jako „innego urządzenia podobnego”, nie należącego do części składowych nieruchomości, wchodzącego w skład przedsiębiorstwa i na tej zasadzie przyjmowania, że stanowi własność pozwanego.

Po trzecie, zagadnienie, na kim spoczywa obowiązek budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony torowiska tramwajowego umieszczonego w pasie drogowym rozstrzyga art. 28 a u.d.p. Wynika z niego, że jest to zadanie podmiotu zarządzającego torowiskiem tramwajowym, który ma obowiązek uzgodnić z zarządcą drogi warunki wykonania robót na terenie tego torowiska. W sprawie bezspornym było, że T., jako zarządca torowiska wykonują wszystkie czynności objęte treścią art. 28 a ust. 1 u.d.p.

Wyrokiem z dnia 31 grudnia 2018 r. Sąd Apelacyjny w (...) oddalił apelację powoda od tego rozstrzygnięcia uznając, że zaskarżony wyrok odpowiada prawu.

Sąd Apelacyjny podzielił zasadniczo stanowisko Sądu pierwszej instancji, że istniejący między stronami spór co do kosztów utrzymania części wiaduktów, na których zlokalizowane są torowiska tramwajowe, uzasadnia przyjęcie, że powód ma interes prawny - w rozumieniu art. 189 k.p.c. - w żądaniu ustalenia, iż T. są właścicielem tak określonych obiektów. W ocenie Sądu drugiej instancji interes ten występuje jednak jedynie w odniesieniu do nieruchomości, na których są zlokalizowane owe obiekty i których powód jest właścicielem. Nie może bowiem podmiot niebędący właścicielem danej nieruchomości domagać się ustalenia, że własność urządzeń - o których mowa w art. 49 k.c. - przysługuje innemu podmiotowi.

Powód jest natomiast jedynie właścicielem obiektu położonego wzdłuż ul. K., znajdującego się nad autostradą A[...], w K.. Odnosnie do obiektu położonego wzdłuż ul. B., znajdującego się nad drogą ekspresową S-[...]2, w S., właścicielem oprócz Skarbu Państwa jest także Gmina S.. Działka nr [...]1, na której posadowiony jest obiekt położony wzdłuż ul. C., znajdujący się nad drogą krajową nr [...]1 w B., uległa - jak ustalono w postępowaniu apelacyjnym - podziałowi na działkę nr [...]1/1 stanowiącą własność Skarbu Państwa (przez tę działkę przebiega torowisko tramwajowe) i działkę nr [...]1/2 stanowiącą własność Województwa (...). Właścicielem obiektu położonego wzdłuż ul. H., znajdującego się nad drogą ekspresową S[...]3 w S. jest natomiast Gmina S..

W konsekwencji powód jest legitymowany czynnie do wystąpienia z żądaniem ustalenia tylko w odniesieniu do obiektu zlokalizowanego w K. oraz w odniesieniu do nowopowstałej działki o nr [...]1/2, na której posadowiony został obiekt położony wzdłuż ulicy C. w B., czyli tych, których własność wyłącznie mu przysługuje. W pozostałym zakresie powód nie ma legitymacji do popierania samodzielnie żądania ustalenia z odwołaniem do treści art. 49 k.c.

Nie ma również podstaw do uwzględnienia powództwa, w odniesieniu do obiektów określanych przez powoda mianem „wiaduktów tramwajowych”. Pojęcie to nie jest bowiem znane przepisom prawa i zostało wykreowane przez powoda na

użytek procesu. Powód twierdził także, że ta część obiektów mostowych stanowi, z uwagi na konstrukcję i budowę całych obiektów inżynierskich (jakim jest obiekt mostowy), samodzielny obiekt inżynierski, niezależny od konstrukcji drogi publicznej, w sąsiedztwie której przebiegają. W istocie zaś - wbrew stanowisku powoda - przedmiot sporu obejmuje część drogowych obiektów inżynierskich w postaci obiektów mostowych (wiaduktów), na których zlokalizowane są torowiska tramwajowe eksploatowane przez pozwanego, których inwestorem - jak ustalono w toku postępowania apelacyjnego - był Skarb Państwa.

W ocenie Sądu Apelacyjnego zasadnie Sąd Okręgowy uznał, że kwestie własności spornych obiektów rozstrzyga ustawa o drogach publicznych, a sięganie do konstrukcji z art. 49 k.c. w odniesieniu do części obiektu drogowego (sztucznie wykreowanego przez powoda) nie może być skuteczne. Ustawa o drogach publicznych określa kompleksowo - posługując się definicjami legalnymi - zagadnienia związane z drogami publicznymi, w tym między innymi kwestie ich własności, budowy, przebudowy, remontów, utrzymania i ochrony; obejmuje również regulacje o charakterze kompetencyjno - proceduralnym. Ujęte w art. 4 u.d.p. pojęcia należy tak rozumieć i nadawać im takie znaczenie, jakie przypisuje im ustawa. Nie jest zatem uzasadniona praktyka kreowania pojęć nie znanych tej regulacji („wiadukty tramwajowe”), a jednocześnie dotyczących materii nią objętych.

Wskazał Sąd, że art. 4 pkt 2 u.d.p. definiuje pojęcie drogi jako budowli wraz z drogowymi obiektami inżynierskimi, urządzeniami oraz instalacjami, stanowiącą całość techniczno-użytkową, przeznaczoną do prowadzenia ruchu drogowego, zlokalizowaną w pasie drogowym, zaś drogowy obiekt inżynierski oznacza obiekt mostowy, tunel, przepust i konstrukcję oporową (art. 4 pkt 12). Z kolei art. 4 pkt 13 u.d.p. stanowi, że obiekt mostowy to budowla przeznaczona do przeprowadzenia drogi, samodzielnego ciągu pieszego lub pieszo-rowerowego, szlaku wędrówek zwierząt dziko żyjących lub innego rodzaju komunikacji nad przeszkodą terenową, w szczególności; most, wiadukt, estakadę, kładkę. Ustawa definiuje także pojęcie pasa drogowego przewidując, że jest nim wydzielony grunt wraz z przestrzenią nad i pod jego powierzchnią, w którym są zlokalizowane droga oraz obiekty budowlane i urządzenia techniczne związane z prowadzeniem, zabezpieczeniem i obsługą ruchu, a także urządzenia związane

z potrzebami zarządzania drogą (art. 4 pkt 1 u.d.p.). Torowisko tramwajowe zostało natomiast zdefiniowane jako część ulicy między skrajnymi szynami wraz z zewnętrznymi pasami bezpieczeństwa o szerokości 0,5 m każdy (art. 4 pkt 4), a ulica to droga na terenie zabudowy lub przeznaczonym do zabudowy zgodnie z przepisami o planowaniu przestrzennym, w której ciągu może być zlokalizowane torowisko (art. 4 pkt 3 u.d.p.).

W świetle tych regulacji torowisko tramwajowe stanowi zatem część drogi (ulica to bowiem część drogi, a obejmuje ona torowisko tramwajowe), które może być zlokalizowane także na drogowym obiekcie inżynierskim (moście, wiadukcie). Z punktu widzenia stosunków własnościowych, stanowi on zatem własność właściciela danej drogi publicznej (art. 2 a u.d.p.), a nie podmiotu zarządzającego torowiskiem tramwajowym. Kompetencje i obowiązki podmiotu zarządzającego torowiskiem zostały natomiast uregulowane w art. 28 a ust. 1 u.d.p., i sprowadzają się one do budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony torowiska tramwajowego umieszczonego w pasie drogowym. Zarządca torowiska tramwajowego nie jest przy tym w pełni samodzielny w podejmowaniu tego rodzaju czynności, gdyż musi je uzgadniać z zarządcą drogi (art. 28 a ust. 2 u.d.p.).

Sąd Apelacyjny przyjął, że nie ma podstaw do poszukiwania poza tą regulacją rozwiązania własności „wiaduktów tramwajowych”. Stosunki własnościowe dotyczące dróg (wraz z wiaduktami i mostami, w tym i takich obejmujących torowiska tramwajowe) zostały bowiem uregulowane w ustawie o drogach publicznych. Wyłącza to zastosowanie do części obiektów inżynierskich (wiaduktów, mostów) stanowiących drogi publiczne, po których przebiega torowisko tramwajowe - (określane przez powoda jako „wiadukty tramwajowe”) - art. 49 k.c.

Dostrzegł Sąd Apelacyjny, że w doktrynie wskazuje się na możliwość rozszerzenia zakresu zastosowania art. 49 k.c., ale - z przyczyn wyżej przytoczonych - nie może to dotyczyć obiektów objętych żądaniem pozwu. Zwrócił uwagę, że uwzględnienie stanowiska powoda w obecnym stanie prawnym mogłoby wywołać w przyszłości niepożądane dla właściciela drogi publicznej skutki. Podmiot zarządzający torowiskiem tramwajowym, jako właściciel, nie byłby bowiem zobowiązany do współdziałania z zarządcą drogi, w tym mógłby zlikwidować

określoną linię tramwajową, a zatem także jej samodzielnią część w postaci „wiaduktu tramwajowego”. Nie wydaje się jednak, aby powód w istocie dążył do osiągnięcia takich skutków, sprzecznych z ustawą o drogach publicznych.

Za zbędne Sąd Apelacyjny uznał dopuszczenie dowodu z opinii biegłego na okoliczność charakteru konstrukcji obiektów objętych pozwem. W konsekwencji przyjął, że Sąd Okręgowy prawidłowo - bez naruszenia art. 278 § 1 i art. 227 k.p.c. - oddalił wniosek dowodowy zgłoszony w tym przedmiocie przez powoda w postępowaniu pierwszoinstancyjnym, a ponowiony następnie w postępowaniu apelacyjnym.

W skardze kasacyjnej powód zaskarżył wyrok Sądu Apelacyjnego w całości wnosząc o jego uchylenie i orzeczenie co do istoty sprawy przez uwzględnienie apelacji strony powodowej oraz zmianę wyroku Sądu Okręgowego i uwzględnienie powództwa w całości przez ustalenie, że T. są właścicielem obiektów inżynierskich wskazanych w pozwie oraz zasądzenie kosztów postępowania za obie instancje wraz z kosztami postępowania kasacyjnego, ewentualnie uchylenie w całości zaskarżonego wyroku i przekazanie sprawy Sądowi Apelacyjnemu do ponownego rozpoznania i rozstrzygnięcia o kosztach postępowania kasacyjnego.

Zaskarżonemu wyrokowi zarzucił naruszenie prawa materialnego:

- art. 189 k.p.c., w zw. z art. 49 k.c. przez błędną wykładnię i przyjęcie, że interes prawny powoda w żądaniu ustalenia prawa lub stosunku prawnego nie zachodzi w odniesieniu do żądania ustalenia prawa własności obiektów na rzecz przedsiębiorcy przesyłowego, które nie są posadowione na nieruchomości, których powód nie jest jedynym właścicielem, gdy żądanie ustalenia, że obiekty te są własnością innego podmiotu (przedsiębiorstwa) wywodzi z art. 49 k.c.,
- art. 2a ust. 1 i 2 u.d.p. w zw. z art. 4 pkt. 2 u.d.p., art. 4 pkt. 3 u.d.p., art. 4 pkt. 4 u.d.p., art. 4 pkt. 12 u.d.p., art. 4 pkt. 13 u.d.p., w zw. z art. 3 pkt. 1 oraz art. 3 pkt. 3 p. b., w zw. z art. 61 pkt 1 p. b. oraz art. 5 ust. 2 p. b. przez błędną wykładnię na skutek: uznania, że ustawa o drogach publicznych rozstrzyga o prawie własności wskazanych w pozwie obiektów mostowych wraz z torowiskiem tramwajowym („wiaduktów tramwajowych”) w sytuacji,

gdy przepisy tej ustawy nie przesądzają o charakterze prawnym „wiaduktów tramwajowych”, w szczególności nie rozstrzygają, który podmiot ponosi koszty utrzymania i remontu tych obiektów, a zatem w świetle art. 61 pkt. 1 p.b., który nakłada na właściciela lub zarządcę obiektu budowlanego obowiązek utrzymywania obiektu, a zatem odwołuje się do prawa własności, konieczne jest ustalenie prawa własności „wiaduktów tramwajowych” przez odwołanie się do ogólnych zasad prawa cywilnego,

- art. 4 pkt. 4 u.d.p. w zw. z art. 28a ust. 1 u.d.p., w zw. z art. 4 pkt. 13 u.d.p., w zw. z § 6 pkt 6 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 16 lutego 2005 r. sprawie sposobu numeracji i ewidencji dróg publicznych, obiektów mostowych, tuneli, przepustów i promów oraz rejestru numerów nadanych drogom, obiektom mostowym i tunelom (Dz. U. Nr 67, poz. 582 - dalej: „Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 16 lutego 2005 r.”) oraz w zw. z art. 4 pkt. 1 u.d.p., art. 4 pkt. 2 u.d.p. i art. 4 pkt. 3 u.d.p., w zw. z art. 25 ust. 3 u.d.p. i art. 25 ust. 4 u.d.p. oraz art. 4 pkt. 9 a i b u.d.p., w zw. z art. 3 pkt. 1 oraz art. 3 pkt. 3 p. b. oraz art. 61 pkt 1 p. b., w zw. z art. 5 ust. 2 p. b., przez błędną wykładnię na skutek: uznania, że ustawa o drogach publicznych rozstrzyga, że koszty utrzymania i remontu obiektów mostowych wraz z torowiskiem tramwajowym („wiaduktów tramwajowych”) ponosi zarządca drogi, za wyjątkiem kosztów remontu torowiska, które ponosi podmiot zarządzający torowiskiem tramwajowym podczas, gdy po pierwsze: lokalizacja przedmiotowych obiektów w pasie drogowym nie nakłada na zarządcę drogi obowiązku utrzymania tych obiektów, gdyż zgodnie z art. 4 pkt. 1 u.d.p. w pasie drogowym mogą znajdować się również urządzenia infrastruktury technicznej niezwiązane z funkcją komunikacyjną drogi, a zatem ustawa o drogach publicznych nie ma zastosowania w sytuacji, gdy torowisko tramwajowe zostanie umieszczone na wydzielonym obiekcie, nie będącym ulicą, ani elementem drogi publicznej, a po drugie: ustawa o drogach publicznych nie określa obowiązku remontu i ponoszenia kosztów remontu tych obiektów, za wyjątkiem, gdy są objęte budową, przebudową lub remontem skrzyżowania dróg różnych kategorii, w rozumieniu art. 4 pkt 9 a i b tejże ustawy, a zatem w świetle art. 61 pkt. 1 p.b., który odwołuje się do

prawa własności, konieczne jest odwołanie się do ogólnych zasad prawa cywilnego,

- art. 49 § 1 w zw. z art. 47 § 2 w zw. z art. 191 k.c. *a contrario*, przez błędną wykładnię i art. 48 k.c. przez niewłaściwe zastosowanie, na skutek przyjęcia, że obiekty mostowe, po których przebiega torowisko tramwajowe („wiadukty tramwajowe”), nie stanowią własności pozwanego, pomimo że stanowią odrębny od nieruchomości przedmiot własności i są urządzeniem podobnym do urządzeń służących do doprowadzania lub odprowadzania płynów, pary, gazu, energii elektrycznej oraz nie należą do części składowych nieruchomości (gruntu), gdyż wchodzi w skład przedsiębiorstwa - strony pozwanej, bez konieczności zawierania odrębnej umowy przenoszącej własność.

Pozwany w odpowiedzi na skargę kasacyjną wniósł o jej oddalenie i zasądzenie kosztów postępowania kasacyjnego.

Sąd Najwyższy zważył, co następuje:

Skarga kasacyjna nie zasługuje na uwzględnienie.

Trafny jest jedynie zarzut naruszenia art. 189 k.p.c. w zw. z art. 49 k.c., nie można bowiem odmówić powodowi interesu prawnego w żądaniu ustalenia, że pozwany jest właścicielem obiektów objętych pozwem.

W orzecznictwie Sądu Najwyższego nie budzi wątpliwości, że istnienie interesu prawnego w ustaleniu stosunku prawnego lub prawa należy oceniać elastycznie, z uwzględnieniem konkretnych okoliczności danej sprawy i szeroko rozumianego dostępu do sądu. Interes prawny w żądaniu ustalenia stosunku prawnego lub prawa nie powinien być kwestionowany - gdy ma on znaczenie zarówno dla obecnych, jak i przyszłych możliwych, ale obiektywnie prawdopodobnych stosunków prawnych i praw (por. m.in. uzasadnienie uchwały Sądu Najwyższego z dnia 17 grudnia 1993 r., III CZP 171/93, OSNCP 1994, nr 7-8, poz. 149 oraz wyrok Sądu Najwyższego z dnia 20 lutego 2003 r., I CKN 58/01, IC 2003, nr 11, s. 51). W okolicznościach sprawy nie jest uzasadnione zawężanie interesu prawnego powoda tylko do tych obiektów, które znajdują się na nieruchomościach stanowiących wyłącznie jego własność. Skoro ustawa o drogach

publicznych nakłada na powoda szereg obowiązków związanych z utrzymaniem i zarządem drogami, a między stronami istnieje spór co do kosztów utrzymania obiektów objętych pozwem, to ma on interes prawny w ustaleniu podmiotu, który jest odpowiedzialny za utrzymanie ich w należytym stanie, niezależnie od struktury własnościowej gruntów, na których się one znajdują. Na skarżącym obowiązki te spoczywają bowiem na podstawie szczególnej regulacji ustawy o drogach publicznych, a nie z uwagi na przysługujący mu tytuł własności do poszczególnych nieruchomości na których zostały one posadowione. Odminną kwestią jest czy art. 49 k.c. stanowi - jak zakłada skarżący - samoistną podstawę do przypisania pozwanemu ich własności.

Zagadnienie dotyczące możliwości przyjęcia, że urządzeniami podobnymi - w rozumieniu art. 49 k.c. - do urządzeń służących do doprowadzania i odprowadzania płynów, pary, gazu, energii elektrycznej są urządzenia linii tramwajowych (tory tramwajowe wraz z obiektami budowlanymi, urządzeniami oraz instalacjami stanowiącymi całość techniczno - użytkową, przeznaczoną do prowadzenia ruchu tramwajów), a także transportu linowego, linii trolejbusowych, tuneli metra, nie było przedmiotem wypowiedzi Sądu Najwyższego.

Trybunał Konstytucyjny w wyroku z dnia 7 listopada 2006 r. (SK 42/05, OTK - A 2006, nr 10, poz. 148) poddawał ocenie art. 49 k.c. z perspektywy, czy użyte w nim pojęcie „urządzenie” nie narusza konstytucyjnej zasady określoności regulacji prawnych przez ustanowienie regulacji wieloznacznych. Stał na stanowisku, że syntetyczne, elastyczne, unikające nadmiernej kazuistyki sformułowanie „urządzenie” te wymogi spełnia, jest ono bowiem wystarczająco określone dla celów prawa cywilnego i pozwala jego adresatom z wystarczającą precyzją ustalić treść norm prawnych wyrażonych za jego pomocą oraz przewidywać rozstrzygnięcia organów władzy publicznej.

W orzecznictwie Sądu Najwyższego pojawiły się natomiast wypowiedzi traktujące, jako „urządzenia podobne” budynek stacji transformatorowo - rozdzielczej stanowiący wraz ze znajdującą się w nim instalacją przesyłu energii elektrycznej nierozdzieloną całość techniczno - konstrukcyjną (wyroki Sądu Najwyższego z dnia 18 czerwca 2004 r., II CK 359/03, IC 2005/1, s. 42 i z dnia

6 maja 2004 r., II CK 258/03, niepubl.), sieć telewizji kablowej (wyrok Sądu Najwyższego z dnia 3 grudnia 1998 r., II CSK 216/98, niepubl.), czy towarową kolejkę linową (wyrok Sądu Najwyższego z dnia 31 maja 2006 r., IV CSK 149/05, niepubl.).

W doktrynie stanowiska w tym przedmiocie są podzielone. Z jednej strony wskazuje się na potrzebę praktycznej, funkcjonalnej, rozszerzającej wykładni tego przepisu i odniesienia go w drodze *analogii legis* do innych niż przesyłowe urządzeń technicznych uznając, że przemawia za tym systemowa spójność prawa i okoliczności w istotny sposób podobne do tych, które stanowią *ratio legis* art. 49 k.c. Silnie reprezentowane jest jednak także stanowisko przeciwne, wskazuje się bowiem, że trudno mówić o podobieństwie między urządzeniami służącymi do odprowadzania i doprowadzania mediów, a transportem tramwajowym, linowym, kolejowym. Ponadto art. 49 § 1 k.c. będący wyjątkiem od zasady *superficies solo cedit* nie powinien być wykładany rozszerzająco. Z tej też przyczyny uznaje się, że wprowadzenie takiego rozwiązania można jedynie postulować *de lege ferenda*.

W tym kontekście podkreślenia wymaga, że art. 49 k.c. oraz art. 305² k.c. miał być w tym kierunku nowelizowany, a projekty zmian kodeksu cywilnego w tym zakresie przedstawiano dwukrotnie w Sejmie VII kadencji w latach 2011 - 2012 (druk sejmowy nr 74 i nr 760), przez uszczegółowienie zakresu urządzeń o których w nim mowa i przyjęcie, że obejmuje on także urządzenia do prowadzenia ruchu kolejowego, tramwajowego, transportu linowego i trolejbusowego i w ślad za tym zapewnienie przedsiębiorcy roszczenia o ustanowienie odpowiedniej służebności. Ostatecznie jednak projektowane zmiany nie zostały uchwalone. W uzasadnieniach projektów ustawy wskazywano, że w obowiązującym stanie prawnym brak jest przepisu określającego prawo do tego rodzaju urządzeń, które z reguły nie są posadowione na gruntach stanowiących własność przedsiębiorców świadczących usługi transportowe, a problemu nie rozwiązuje użycie w treści art. 49 § 1 k.c. sformułowania „urządzenia podobne”, gdyż chodzi o podobieństwo do urządzeń przesyłowych. Powoduje to, że instytucja służebności przesyłu nie może być wykorzystywana do zapewnienia przedsiębiorcom dysponującym takimi urządzeniami praw do cudzego gruntu na którym zostały one posadowione.

Odpowiedź na pytanie, czy nowelizacje te miałyby tylko charakter doprecyzowujący to co i tak wynika i może być wyinterpretowane z obecnej regulacji, czy też wskazują one na dostrzeganie przez ustawodawcę potrzeby merytorycznej zmiany przepisu a *de lege lata* nie ma możliwości kwalifikowania tego rodzaju urządzeń jako podobnych w rozumieniu art. 49 k.c. - co jest istotnym zagadnieniem prawnym - nie wymaga odpowiedzi w niniejszej sprawie.

W pierwszej kolejności dostrzeżenia bowiem wymaga, że zastosowanie do określonej kategorii urządzeń art. 49 k.c. powoduje jedynie przełamanie zasady *superficies solo cedit* (art. 47 § 2 k.c. i art. 191 k.c.), a nie rozstrzyga jeszcze o tytule własności. Skarżący czyni natomiast założenie, że sam fakt przyłączenia urządzeń do sieci przedsiębiorstwa nie tylko powoduje, że przestają być one częścią składową nieruchomości, ale dodatkowo stają się własnością przedsiębiorstwa. Stanowisko to nie zasługuje na podzielenie. Zagadnienie to zostało rozstrzygnięte w uchwale składu siedmiu sędziów Sądu Najwyższego z dnia 8 marca 2006 r., III CZP 105/05 (OSNC 2006, nr 10, poz. 159), w której przyjęto, że art. 49 k.c. nie stanowi samoistnej podstawy przejścia urządzeń w nim wymienionych na własność przedsiębiorcy przez ich połączenie z siecią należącą do tego przedsiębiorstwa.

Z kolei uwzględniając zmianę stanu prawnego po wydaniu tej uchwały i wejściu w życie ustawy z dnia 30 maja 2008 r. o zmianie ustawy - Kodeks cywilny oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. Nr. 116, poz. 731) w orzecznictwie Sądu Najwyższego przyjęto, że nowelizacją tą ustawodawca przesądził, iż urządzenia - o których mowa w art. 49 § 1 k.c. - przez fizyczne połączenie z siecią przestają być częścią składową nieruchomości zachowując status samoistnych rzeczy ruchomych, które mogą być przedmiotem odrębnej własności i odrębnego obrotu. W tym zakresie uchwała wydana w sprawie III CZP 105/05 zachowuje aktualność. Odstąpiono jednak - czego nie uwzględnia skarżący - od omówionej w jej uzasadnieniu konstrukcji, że urządzenia które zostają ściśle powiązane z siecią, stają się częścią składową instalacji należącej do przedsiębiorstwa, co miałoby automatycznie przesądzać o przysługującym przedsiębiorcy przesyłowemu do nich prawie własności, po przyłączeniu do sieci utraciła ona bowiem normatywne uzasadnienie, za czym przemawia przyjęty kierunek nowelizacji (por. Sejm VI

kadencji, druk nr 81).

W konsekwencji dla rozstrzygnięcia, kto jest właścicielem, z perspektywy regulacji art. 49 k.c. zasadnicze znaczenie ma to kto sfinansował koszty budowy urządzeń, co dotyczy także sytuacji, gdy zostały one wybudowane i podłączone do sieci przed 3 sierpnia 2008 r. (por. m.in. postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 6 listopada 2014 r., II CSK 101/14, niepubl.). Jest tak dlatego, że wykazanie faktu budowy urządzeń - gdy nie należą już do części składowych nieruchomości, gdyż wchodzi w skład przedsiębiorstwa - przesądza o ich własności, jako rzeczy ruchomych (por. m.in. uchwała Sądu Najwyższego z dnia 13 lipca 2011 r., III CZP 26/11, OSNC 2012, nr 1, poz. 8 oraz wyroki Sądu Najwyższego z dnia 22 stycznia 2010 r., V CSK 195/09, OSNC 2010, nr 7-8, poz. 116, z dnia 19 października 2011 r., II CSK 80/11, niepubl., z dnia 7 marca 2014 r., IV CSK 442/13, niepubl., z dnia 11 lutego 2016 r., V CNP 39/15, niepubl., i z dnia 27 sierpnia 2020 r., IV CSK 635/18, niepubl.).

W sprawie nie wykazano natomiast, by pozwany lub jego poprzednicy prawni sfinansowali koszty budowy obiektów objętych pozwem. W toku postępowania apelacyjnego powód na żądanie Sądu Apelacyjnego w piśmie procesowym z dnia 11 września 2018 r. jednoznacznie oświadczył, że inwestorem wszystkich obiektów objętych pozwem były jednostki organizacyjne Skarbu Państwa (k. 418 - 419). W konsekwencji nie wykazał, a nawet nie twierdził, by koszty budowy tych urządzeń sfinansował pozwany, ewentualnie by stał się właścicielem tej infrastruktury w związku z procesem uwłaszczenia na majątku Skarbu Państwa. Brak wykazania tej okoliczności wyklucza możliwość przyjęcia na podstawie art. 49 k.c., że pozwany jest właścicielem obiektów objętych pozwem, a zatem także potrzebę rozważania czy mogą być one traktowane, jako „urządzenia podobne” w rozumieniu art. 49 k.c. Zaznaczenia przy tym wymaga, że powód nie domagał się ustalenia, że urządzenia te wchodzi w skład przedsiębiorstwa pozwanego, a że jest on ich właścicielem, a są to dwa odrębne zagadnienia. W skardze kasacyjnej nie są one jednak rozróżniane, skarżący wyraźnie bowiem upatruje zagadnienia prawnego w tym, czy obiekty objęte pozwem stanowią część przedsiębiorstwa pozwanego, z czym identyfikuje - z przyczyn wyżej podniesionych – błędnie, że przysługuje mu ich własność.

Po drugie, rzeczą Sądów w badanej sprawie - w związku z konstrukcją pozwu - była wyłącznie odpowiedź na pytanie, czy pozwany jest właścicielem obiektów wymienionych w pozwie, określonych przez powoda, jako „wiadukty tramwajowe” i czy mające mu przysługiwać prawo własności da się wyprowadzić z art. 49 k.c. Powód łączył bowiem przypisanie pozwanemu ich własności z możliwością obciążenia go kosztami ich utrzymania na podstawie art. 61 pkt. 1 p.b. w zw. z art. 3 pkt 3 p.b., który nakłada na właściciela lub zarządcę obiektu budowlanego obowiązek jego utrzymywania. Nie było natomiast - wobec modyfikacji pozwu (k. 303 i k. 314) - przedmiotem sprawy rozstrzygnięcie, czy i w jakim zakresie, pozwany jest zobowiązany do zarządu, remontu oraz utrzymania we właściwym stanie obiektów objętych pozwem. Poruszanie tych zagadnień w skardze kasacyjnej jest zatem bezprzedmiotowe, powód nie domagał się bowiem ostatecznie ustalenia, że pozwany jest zobowiązany do zarządu, remontu, ochrony oraz utrzymania w należyтым stanie „wiaduktów tramwajowych”.

Sądy obu instancji prawidłowo przyjęły, że w stanie faktycznym sprawy możliwości przypisania pozwanemu tytułu własności obiektów objętych pozwem nie ma. Po pierwsze, z tej przyczyny, że skarżący nie wykazał, by sfinansował je pozwany, a po wtóre dlatego, że nie udowodnił, by posiadały one konstrukcję niezależną od sąsiadujących z nimi obiektów drogowych, co miałoby stanowić podstawę przyjęcia, że stanowią oddzielny obiekt mostowy, mający charakter samodzielnej budowli opartej na oddzielnych przęsłach i podporach, nie stanowiący części drogi i w związku z tym nie regulowany przepisami ustawy o drogach publicznych. Podkreślenia przy tym wymaga, że Sąd Najwyższy jest związany podstawą faktyczną zaskarżonego orzeczenia i nie może czynić uzupełniających ustaleń faktycznych (art. 398³ § 3 i 398¹³ § 2 k.p.c.). Skarżący oparł natomiast skargę wyłącznie na pierwszej podstawie kasacyjnej (art. 398³ § 1 pkt 1 k.p.c.), nie zgłaszając żadnych zarzutów dotyczących podstawy faktycznej zaskarżonego orzeczenia, a Sąd Najwyższy rozpoznaje skargę kasacyjną wyłącznie w granicach podstaw i nie może wykraczać poza te granice (art. 398¹³ § 1 k.p.c.).

Zastrzeżenie to jest istotne, powód w toku postępowania przed Sądami *meriti* usiłował bowiem wykazywać, domagając się dopuszczenia dowodu z opinii biegłego, że obiekty objęte pozwem posiadają konstrukcję nośną niezależną

od konstrukcji sąsiadujących z nimi obiektów drogowych, stanowią zatem samodzielny obiekt mostowy („wiadukt tramwajowy”), a nie torowisko tramwajowe stanowiące element obiektu inżynierskiego. Inaczej rzecz ujmując twierdził, że są to obiekty, przez które nie przebiega droga, co miałoby je wyłączać z regulacji ustawy o drogach publicznych. Sądy obu instancji oddaliły wniosek powoda o dopuszczenie dowodu z opinii biegłego (k. 407 - 410), czego skarżący w skardze kasacyjnej nie kwestionuje. Sąd Apelacyjny przyjął natomiast, że przedmiot sporu dotyczy części drogowych obiektów inżynierskich w postaci obiektów mostowych (wiaduktów), na których zlokalizowane są torowiska tramwajowe eksploatowane przez pozwanego (k. 457 verte). Skoro w skardze brak zarzutów zgłoszonych w ramach drugiej podstawy kasacyjnej (art. 398³ § 1 pkt 2 k.p.c.), to skarżący nie może opierać materialnoprawnych zarzutów skargi na twierdzeniu, że obiekty objęte pozwem nie stanowią części drogi podlegającej ustawie o drogach publicznych, lecz są obiektami od niej odrębnymi, okoliczności tej bowiem w toku postępowania nie wykazał.

W takim stanie rzeczy Sąd Apelacyjny prawidłowo przyjął, że art. 49 k.c. nie znajduje zastosowania do oceny stanu prawnego obiektów objętych pozwem, także z tej przyczyny, że podlegają one szczególnej regulacji ustawy o drogach publicznych. Nie znajduje uzasadnienia posługiwanie się przez skarżącego terminami nieznanymi tej ustawie „wiadukt tramwajowy” i pomijanie funkcjonujących w niej definicji legalnych oraz przepisów kompetencyjno - proceduralnych rozdzielających obowiązki zarządcy drogi i przedsiębiorców, których infrastruktura znajduje się w obrębie drogi.

Analiza ustawy o drogach publicznych prowadzi do wniosku, że obiekt mostowy, czyli budowla przeznaczona do przeprowadzenia drogi, samodzielnego ciągu pieszego lub pieszo - rowerowego, szlaku wędrówek zwierząt dziko żyjących lub innego rodzaju komunikacji nad przeszkodą terenową obejmuje między innymi wiadukt (art. 4 pkt 13 u.d.p.), który jest ustawowym rodzajem obiektu inżynierskiego (art. 4 pkt 12 u.d.p.). Obiekt inżynierski jest natomiast integralną częścią drogi i służy jej przeprowadzeniu w terenie oraz jej utrzymaniu ze względu na czynniki geograficzne. Torowisko tramwajowe zdefiniowane w art. 4 pkt 4 u.d.p., jako część ulicy między skrajnymi szynami wraz z zewnętrznymi pasami bezpieczeństwa

o szerokości 0,5 m każdy, będzie stanowiło - w takim stanie faktycznym - wyposażenie (element) obiektu inżynierskiego, który składa się na drogę, która stanowi budowlę wraz z drogowymi obiektami inżynierskimi, urządzeniami oraz instalacjami, stanowiącą całość techniczno - użytkową, przeznaczoną do prowadzenia ruchu drogowego, zlokalizowaną w pasie drogowym (art. 4 pkt 2 u.d.p. w zw. z art. 3 pkt 3 p.b.). Oceny tej nie zmienia § 6 pkt 6 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 16 lutego 2005 r., jest to bowiem tylko akt wykonawczy wydany na podstawie art. 10 ust. 12 u.d.p., którego *ratio legis* sprowadza się do kwestii ewidencyjnych. Nie można z niego zatem wyprowadzać wniosków sprzecznych z ustawą o drogach publicznych, w zakresie funkcjonujących w niej definicji legalnych, czy wprowadzonego w niej podziału obowiązków co do utrzymania i zarządu infrastrukturą drogową. Wynikająca z § 6 pkt 6 i 7 Rozporządzenia „oddzielność” obiektów mostowych dotyczy zatem jedynie ewidencji i nie dostarcza argumentów przemawiających za zasadnością zarzutów skargi. Wiadukt jest obiektem mostowym i jako drogowy obiekt inżynierski jest integralną częścią drogi publicznej (art. 4 pkt 2 u.d.p.).

Zgodnie z art. 20 pkt 4 i 10 u.d.p. obowiązki w zakresie utrzymania i okresowych kontroli drogowych obiektów inżynierskich należą do zarządcy drogi. Z kolei art. 28 a u.d.p. reguluje obowiązki pozwanego w stosunku do torowisk tramwajowych - także stanowiących element obiektu mostowego, a w konsekwencji drogowego obiektu inżynierskiego - stwierdzając, że budowa, przebudowa, remont, utrzymanie i ochrona torowiska tramwajowego, umieszczonego w pasie drogowym należy do podmiotu zarządzającego torowiskiem, który w porozumieniu z zarządcą drogi uzgadnia warunki wykonania robót na terenie tego torowiska.

Przepis ten został dodany do ustawy o drogach publicznych na mocy art. 1 pkt 28 ustawy z dnia 14 listopada 2003 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz o zmianie niektórych innych ustaw (Dz. U. Nr 200, poz. 1953), celem wyraźnego rozdzielenia wzajemnych stosunków między zarządcami dróg a podmiotami zarządzającymi torowiskami tramwajowymi, które zdaniem projektodawcy - jak wynika z uzasadnienia rządowego projektu ustawy - nie były dostatecznie jasno uregulowane. Kwestia w jakim zakresie zgodnie z tym

przepisem - w stanie faktycznym objętym pozwem - pozwany powinien partycypować w kosztach utrzymania i remontów obiektów inżynierskich, których elementem jest torowisko tramwajowe i czy czyni to w sposób wystarczający, nie jest objęte przedmiotem sprawy. Nie było również przedmiotem sprawy rozważanie czy i w jakim zakresie art. 25 u.d.p. - dotyczący zadań zarządu dróg dotyczących remontów obiektów inżynierskich położonych w obrębie skrzyżowań - reguluje obowiązki stron w zakresie remontu obiektów mostowych z torowiskami tramwajowymi.

Kwestię własności dróg publicznych (stanowiących budowlę wraz z drogowymi obiektami inżynierskimi, urządzeniami oraz instalacjami, będącą całością techniczno – użytkową przeznaczoną do prowadzenia ruchu drogowego, zlokalizowaną w pasie drogowym), reguluje natomiast art. 2 a u.d.p., stanowiąc że drogi krajowe stanowią własność Skarbu Państwa, a drogi wojewódzkie, powiatowe i gminne własność właściwego samorządu województwa, powiatu lub gminy. Skoro obiekt inżynierski, którego elementem jest torowisko tramwajowe, jest - w rozumieniu ustawy o drogach publicznych - drogą (art. 4 pkt 2), to ten przepis rozstrzyga - zgodnie z art. 47 § 2 k.c. i art. 48 k.c. - kto jest właścicielem obiektu inżynierskiego posadowionego na drodze publicznej. Nie rozstrzyga to jeszcze kto ponosi koszty jego utrzymania, tego zagadnienia dotyczy bowiem art. 20 pkt 4 u.d.p., z uwzględnieniem obowiązków spoczywających na pozwanym, w takim zakresie w jakim dotyczą torowisk tramwajowych i wynikają z art. 28 a u.d.p. Kwestię natomiast własności infrastruktury tramwajowej stanowiącej wyposażenie obiektu inżynierskiego rozstrzyga - w okolicznościach sprawy - art. 2a u.d.p w zw. z art. 47 § 2, art. 48 k.c. i w zw. z art. 191 k.c., powód nie wykazał bowiem, by pozwany był podmiotem ją finansującym. Odrębnie będzie się natomiast kształtować zagadnienie utrzymania obiektów inżynierskich będących częścią dróg wewnętrznych (por. wyrok NSA z dnia 4 października 2012 r., II OSK 1061/11, niepubl.).

Rozważań dotyczących statusu prawnorzeczowego obiektów inżynierskich posadowionych na drogach publicznych nie można odrywać - jak to czyni skarżący - od szczególnego statusu dróg publicznych. Stanowią one obiekty wyłączone z obrotu w sensie ekonomicznym i prawnym (*res publicae extra commercium*),

a ich właścicielami mogą być jedynie Skarb Państwa i jednostki samorządu terytorialnego, które nie mogą nimi rozporządzać na rzecz innych podmiotów niepublicznych, co odnosi się w orzecznictwie także do ustanawiania ograniczonych praw rzeczowych takich, jak służebność przesyłu. Oznacza to, że przedsiębiorca przesyłowy, którego urządzenia są posadowione na drodze publicznej nie ma roszczenia o ustanowienie takiego prawa. Dopiero pozbawienie drogi charakteru drogi publicznej pozwala na wprowadzenie jej do obrotu cywilnoprawnego (por. m.in. uchwały Sądu Najwyższego z dnia 13 października 2004 r., III CZP 52/04, OSNC 2005, nr 10, poz. 167 i z dnia 13 października 2006 r., III CZP 72/06, OSNC 2007, nr 6, poz. 85 oraz postanowienia Sądu Najwyższego z dnia 24 czerwca 2010 r., IV CSK 40/10, OSNC 2011, nr 2, poz. 17, i z dnia 27 kwietnia 2017 r., II CSK 412/16, ZNSA 2017, nr 5, s. 116-118). Zgodnie z art. 38 u.d.p. istniejące w pasie drogowym obiekty i urządzenia niezwiązane z gospodarką drogową lub obsługą ruchu, które nie powodują zagrożenia lub utrudnień ruchu drogowego i nie utrudniają wykonywania zadań zarządu dróg mogą pozostać w dotychczasowym stanie, co daje przedsiębiorcy administracyjnoprawne uprawnienie do eksploataowania obiektów i urządzeń. Okoliczność, że na drogach publicznych mogą istnieć urządzenia typu liniowego (art. 32 u.d.p.), nie dowodzi jednak tego, że są one automatycznie własnością użytkującego je przedsiębiorstwa.

Z przytoczonych względów na podstawie art. 398¹⁴ k.p.c. Sąd Najwyższy orzekł, jak w sentencji, a o kosztach postępowania kasacyjnego na podstawie art. 98 § 1 i 3 i art. 99 w zw. z art. 391 § 1 i w zw. z art. 398²¹ k.p.c., a także § 2 pkt 9 w zw. z § 10 ust. 4 pkt 1 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015 r. w sprawie opłat za czynności radców prawnych (jedn. tekst: Dz.U. z 2018 r., poz. 265).