

Sygn. akt I ACa 61/18

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 31 grudnia 2018 r.

Sąd Apelacyjny w Katowicach I Wydział Cywilny

w składzie:

Przewodniczący :	SSA Małgorzata Wołczańska (spr.)
Sędziowie :	SA Anna Bohdziewicz SA Joanna Naczyńska
Protokolant :	Anna Wieczorek

po rozpoznaniu w dniu 17 grudnia 2018 r. w Katowicach

na rozprawie

sprawy z powództwa Skarbu Państwa-Generalnej (...) Oddział w K.

przeciwko (...) Spółce Akcyjnej w C.

o ustalenie

na skutek apelacji powoda

od wyroku Sądu Okręgowego w Katowicach

z dnia 18 października 2017 r., sygn. akt I C 803/16

1) oddala apelację;

2) zasądza od powoda na rzecz pozwanej 18 750 (osiemnaście tysięcy siedemset pięćdziesiąt) złotych tytułem kosztów postępowania apelacyjnego.

SSA Joanna Naczyńska	SSA Małgorzata Wołczańska	SSA Anna Bohdziewicz
----------------------	---------------------------	----------------------

Sygn. akt I ACa 61/18

UZASADNIENIE

Powód Skarb Państwa – (...) pierwotnie domagał się ustalenia, że pozwana (...) Spółka Akcyjna w C. jest zobowiązana do zarządu, remontu, ochrony oraz utrzymania w należyтым stanie wiaduktów tramwajowych szczegółowo opisanych

w pozwie oraz zasądzenia na swoją rzecz kosztów postępowania według norm przepisanych. Żądanie swoje powód wywodził z okoliczności, że pozwana, nawet mimo kierowanych do niej wezwań, nie poczuwa się do obowiązku pełnienia zarządu oraz utrzymywania w należyтым stanie wiaduktów tramwajowych, w związku z czym ulegają one dewastacji i zagrażają ruchowi pojazdów poruszających się drogami krajowymi położonymi w bezpośrednim sąsiedztwie wiaduktów. Pomimo licznych wezwań do przejęcia zarządu, dopiero trzema pismami z dnia 3 czerwca 2015 r. oraz pismem z dnia 1 lipca 2015 r. pozwana definitywnie sprzeciwiła się przejęciu w zarząd tych obiektów inżynierskich. W związku z brakiem wykonywania obowiązków zarządcy przez pozwaną, to powód ponosi niezbędne koszty zabezpieczenia obiektów inżynierskich przed popadnięciem w ruinę, co może doprowadzić do katastrofy lądowej. Powód argumentował, że spór pomiędzy stronami wymagał dokonania wykładni przepisów rozdziału 3 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, a w szczególności jego przepisów art. 4 i art. 28 a. Podkreślił przy tym, że zarząd i utrzymanie spornych wiaduktów należą do obowiązków pozwanej, co wynika z przepisów ogólnych prawa cywilnego, tj. art. 49 § 1 k.c. Po ostatecznym sprecyzowaniu swojego żądania na rozprawie w dniu 22 marca 2017 r., powód wniósł o ustalenie, że pozwana jest właścicielem wiaduktów tramwajowych opisanych w treści pozwu (art. 49 k.c.).

Pozwana wniosła o oddalenie powództwa w całości argumentując, że drogi publiczne stanowią odpowiednio własność publiczną Skarbu Państwa lub samorządową. Stąd, obowiązek właściwego utrzymania drogowego obiektu inżynierskiego - obiektu mostowego, spoczywa wyłącznie na ich właścicielu lub zarządcy drogi. Podmiotem odpowiedzialnym za utrzymanie wiaduktu jest zarządca drogi w ciągu, której wiadukt jest położony, co przy drogach wewnętrznych oznacza zarządcę (właściciela) gruntu, na którym taka droga się znajduje. W konsekwencji to nie pozwana, a Skarb Państwa lub Gmina S. (także Województwo (...)) są właścicielami lub zarządcami wiaduktów zlokalizowanych wzdłuż ul. (...) w S., ul. (...) w K., ul. (...) w S. oraz ul. (...) w S.. Podkreśliła pozwana, że już na etapie przedsądowym wskazywała, że jedynie eksploatuje i utrzymuje torowisko tramwajowe zlokalizowane na wiaduktach, nie zaś same wiadukty, jak to błędnie wskazywał powód. Pozwana, jako przedsiębiorstwo zbiorowego transportu szynowego jest podmiotem zarządzającym torowiskiem tramwajowym, co oznacza, że zakres jej obowiązków został ograniczony wyłącznie do torowiska tramwajowego, którym zgodnie z art. 4 pkt 4 ustawy o drogach publicznych jest część ulicy między skrajnymi szynami wraz z zewnętrznymi pasami bezpieczeństwa o szerokości 0,5 m każdy. Okoliczność ta znajduje potwierdzenie w praktyce, albowiem pozwana realizuje czynności towarzyszące utrzymaniu spornych torowisk tramwajowych – utrzymuje je w należyтым stanie technicznym, w ramach działań eksploatacyjnych wykonuje bieżące prace naprawczo – konserwacyjne w zakresie wymaganym stopniem zużycia technicznego, okresowo reguluje nawierzchnie stalowe w pionie i profilu wraz ze stabilizacją podbudowy tłuczniowej, naprawia styki szyn oraz dokręca mocowania szyn do podkładów, wykonuje również prace naprawczo – konserwacyjne w zakresie trakcji elektrycznej.

W świetle tak zakreślonych stanowisk stron Sąd Okręgowy doszedł do wniosku o bezsporności stanu faktycznego sprawy, w tym co do położenia wiaduktów opisanych w treści pozwu na nieruchomościach stanowiących własność Skarbu Państwa, Województwa (...) oraz Gminy S. oraz faktu wykonywania doraźnych prac konserwacyjnych w obrębie torowisk tramwajowych przez pozwaną. Z tej też przyczyny Sąd I instancji oddalił wniosek powoda o dopuszczenie dowodu z opinii biegłego sądowego i przesłuchania stron, uznając że przeprowadzenie tych dowodów byłoby zbędne i sprzeczne z zasadami ekonomiki procesowej.

Suma tych okoliczności doprowadziła Sąd I instancji do konstatacji o bezzasadności roszczenia, co skutkowało oddaleniem powództwa i orzeczeniem o kosztach procesu jak w wyroku z dnia 18 października 2017 r. Przed przystąpieniem do zasadniczych rozważań merytorycznych, Sąd I instancji wyjaśnił, że w jego ocenie zasadnym i celowym stał się wniosek o przypozwanie Gminy S. i Województwa (...), co też zostało uczynione, lecz z uprawnienia procesowego do wstąpienia do procesu podmioty te nie skorzystały. Przechodząc do omówienia podstawy prawnej żądania, Sąd Okręgowy w pierwszej kolejności zważył, że spór zawisły w niniejszej sprawie miał charakter prawny i dotyczył wykładni pojęcia wiaduktów tramwajowych w kontekście dyspozycji przepisu art. 49 k.c. oraz ustawy o drogach publicznych. Jeśli chodzi o zakreślone podstawy prawne żądania wynikające z art. 189 k.p.c. Sąd Okręgowy wyjaśnił, że jego zdaniem powód wykazał interes prawny w wytoczeniu powództwa w niniejszej sprawie,

albowiem przesądzenie kwestii własności obiektów opisanych w treści pozwu jako wiadukty tramwajowe zapobiegnie wytaczaniu powództw o zapłatę kosztów ich utrzymania i remontów oraz przesądzi ostatecznie spór dotyczący prawa własności tych obiektów. Z tych względów Sąd I instancji nie podzielił argumentacji prawnej zaprezentowanej przez pozwaną, dotyczącej niezrealizowania przesłanek dla wytoczenia powództwa z art. 189 k.p.c.

Odnosząc się do żądania opartego na dyspozycji przepisu art. 49 k.c., na podstawie którego powód domagał się ustalenia, że opisane szczegółowo w pozwie wiadukty tramwajowe stanowią części składowe przedsiębiorstwa pozwanej, Sąd I instancji w pierwszej kolejności stwierdził, że ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych w art. 4 pkt 4, 12 i 13 definiuje jedynie pojęcia torowiska tramwajowego, drogowego obiektu inżynierskiego oraz obiektu mostowego. Ustawa ta nie posługuje się pojęciem wiaduktu tramwajowego, takiej definicji podobnie brak w ustawie – Prawo budowlane. Zdaniem Sądu Okręgowego, w tych okolicznościach słusznie zarzucała pozwana, że w pojęciu wiaduktu tramwajowego w przyjętym stanie faktycznym mieściła się tak naprawdę definicja drogowego obiektu inżynierskiego, którego częścią składową jest m.in. torowisko tramwajowe. Zgodnie zaś z treścią art. 28 a ustawy o drogach publicznych budowa, przebudowa, remont, utrzymanie i ochrona torowiska tramwajowego umieszczonego w pasie drogowym należy do podmiotu zarządzającego torowiskiem tramwajowym. Podmiot zarządzający torowiskiem tramwajowym, o którym mowa w ust. 1, uzgadnia z zarządcą drogi warunki wykonania robót na terenie tego torowiska. Jak argumentował Sąd Okręgowy, okoliczność bezsporną stanowił fakt, że pozwana jako zarządca torowiska wykonuje wszelkie czynności objęte dyspozycją art. 28 a jako zarządca. I gdyby można było czynić ustalenia dotyczące prawa własności innego urządzenia podobnego w rozumieniu art. 49 k.c., to zagadnienie to dotyczyłoby wyłącznie owego torowiska tramwajowego, lecz nie było ono przedmiotem sporu w sprawie o ustalenie. W konsekwencji, w ocenie Sądu I instancji, brak było podstawy prawnej, która umożliwiałaby zastosowanie do pojęcia wiaduktu tramwajowego, skonstruowanego na potrzeby niniejszego postępowania przez powoda, dyspozycji przepisu art. 49 k.c. i by traktować go jako inne urządzenie podobne nie należące do części składowych nieruchomości, wchodzące w skład przedsiębiorstwa i na tejże podstawie odchodzić od zasady superficies solo cedit, przesądzając wbrew zasadom logicznego rozumowania i obowiązującym przepisom o prawie własności, że zdefiniowane obiekty stanowią własność pozwanego. Z tych też względów Sąd Okręgowy oddalił powództwo jako bezzasadne, o kosztach procesu orzekając na podstawie art. 98 k.p.c. w zw. z § 2 pkt. 7 Rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015 r. w sprawie opłat za czynności radców prawnych w brzmieniu obowiązującym na datę złożenia pozwu.

W apelacji powód domagał się zmiany zaskarżonego wyroku przez uwzględnienie powództwa i ustalenie, że pozwana jest właścicielem obiektów wskazanych w pozwie ewentualnie uchylenia zaskarżonego wyroku i przekazania sprawy do ponownego rozpoznania Sądowi I instancji. Skarżący zarzucił naruszenie przepisów postępowania mające wpływ na wynik sprawy, a to art. 233 § 1 k.p.c. w zw. z art. 278 k.p.c. oraz art. 227 k.p.c. przez oddalenie wniosku dowodowego z opinii biegłego sądowego i brak poczynienia ustaleń faktycznych w przedmiocie ustalenia czy opisane w pozwie obiekty (określone jako „wiadukty tramwajowe”) posiadają konstrukcję nośną niezależną od konstrukcji sąsiadujących z nim obiektów drogowych i czy są samodzielnymi obiektami inżynierskimi, niezależnymi od konstrukcji drogi publicznej, w sąsiedztwie której przebiegają oraz art. 328 § 2 k.p.c. przez niewyjaśnienie w uzasadnieniu zaskarżonego wyroku podstawy faktycznej rozstrzygnięcia. Nadto powód zarzucił naruszenie prawa materialnego, a to art. 49 k.c. w zw. z art. 47 § 2 k.c. w zw. z art. 191 k.c. a contrario przez ich niewłaściwe zastosowanie na skutek przyjęcia, że „wiadukty tramwajowe” nie stanowią własności pozwanej jako odrębny od nieruchomości przedmiot własności, wobec braku tytułu prawnego przenoszącego własność tych urządzeń, niezależnie od uznania je za urządzenia infrastrukturalne wchodzące w skład przedsiębiorstwa, podczas gdy „wiadukty tramwajowe” są tak dalece związane z instalacją infrastruktury wchodzącej w skład przedsiębiorstwa pozwanej, że spełniają określone w art. 47 § 2 k.c. warunki do uznania je za część składową infrastruktury pozwanej i stanowią przedmiot własności przedsiębiorstwa pozwanej z mocy prawa, bez konieczności zawierania odrębnej umowy przenoszącej własność. Zdaniem apelującego zaskarżony wyrok narusza również art. 4 pkt 4 w zw. z art. 28 a ust. 1 w zw. z art. 4 pkt. 13 oraz art. 4 pkt 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych przez ich niewłaściwe zastosowanie wobec uznania, że:

- status prawny wskazanych w pozwie "wiaduktów tramwajowych" został określony w przepisach o charakterze publicznoprawnym, w sytuacji gdy normy prawa administracyjnego nie rozstrzygają kwestii obowiązku utrzymania i prawa własności tych urządzeń;

- normy prawa administracyjnego rozstrzygają, iż w przypadku „wiaduktów tramwajowych” ma zastosowanie art. 28 a ustawy o drogach publicznych, nakładający na pozwaną tylko obowiązek remontu torowiska tramwajowego, podczas gdy norma ta nie ma zastosowania w sytuacji, gdy torowisko zostanie umieszczone na wydzielonym obiekcie, nie będącym ulicą, ani elementem drogi publicznej, a w konsekwencji kwestie obowiązku utrzymania tych obiektów nie są ujęte w ustawie o drogach publicznych i konieczne jest odwołanie się do ogólnych zasad prawa cywilnego;

- lokalizacja przedmiotowych „wiaduktów tramwajowych” w pasie drogowym jest równoznaczna z ich przynależnością do zarządcy drogi i nakłada na niego obowiązek ich utrzymania, podczas gdy zgodnie z art. 4 pkt 1 ustawy o drogach publicznych w pasie drogowym mogą znajdować się również urządzenia infrastruktury technicznej nie związane z funkcją komunikacyjną drogi.

Sąd Apelacyjny zważył, co następuje:

Apelacja nie jest uzasadniona, gdyż zaskarżony wyrok należy uznać za trafny jako odpowiadający prawu. Podstawą prawną dochodzonego żądania ustalenia, po jego ostatecznym sprecyzowaniu, iż pozwana spółka jest właścicielem obiektów opisanych w pozwie, określanych przez powoda mianem „wiaduktów tramwajowych” stanowił wskazany przez Sąd Okręgowy przepis art. 189 k.p.c. w zw. z art. 49 k.c. Zgodnie z art. 189 k.p.c. powód może żądać ustalenia przez sąd istnienia lub nieistnienia stosunku prawnego lub prawa, gdy ma w tym interes prawny. Zatem legitymację czynną w świetle przytoczonego przepisu ma ten, kto ma interes prawny w żądaniu ustalenia istnienia (nieistnienia) stosunku prawnego i prawa. Jakkolwiek słusznie, co do zasady Sąd Okręgowy uznał, że istniejący między stronami konflikt co do kosztów utrzymania części wiaduktów, na których zlokalizowane są torowiska tramwajowe, uzasadnia przyjęcie, że powód ma interes prawny w żądaniu ustalenia, iż pozwana spółka jest właścicielem tak określonych obiektów to stwierdzić jednak trzeba, że interes prawny w tym rozumieniu, powód może mieć tylko w odniesieniu do nieruchomości, na których są zlokalizowane owe obiekty, których jest właścicielem, skoro żądanie ustalenia, że obiekty te są własnością innego podmiotu (przedsiębiorstwa) wywodzi z art. 49 k.c. Nie może bowiem podmiot niebędący właścicielem danej nieruchomości domagać się ustalenia, że własność urządzeń, o jakich mowa w art. 49 k.c. przysługuje innemu podmiotowi (przedsiębiorcy). Trzeba przyjąć, że z żądaniem takim może skutecznie wystąpić tylko właściciel danej nieruchomości. Tymczasem żądaniem pozwu objęte były cztery obiekty, a to zlokalizowane:

1) wzdłuż ul. (...), znajdujący się nad drogą krajową nr (...), w km 14+770, w miejscowości B., położony na działce ewidencyjnej o numerze ewid. (...), jednostka ewidencyjna B., objętej księgą wieczystą o numerze (...);

2) wzdłuż ul. (...), znajdujący się nad autostradą (...), w km 337+300, w K., położony na działkach ewidencyjnych o numerach ewid. (...), jednostka ewidencyjna M. K., objętych księgami wieczystymi o numerach (...);

3) wzdłuż ul. (...), znajdujący się nad drogą ekspresową (...), w km (...), w S., położony na działkach ewidencyjnych o numerach ewid. (...), (...) i (...), jednostka ewidencyjna M. S., objętych księgą wieczystą o numerze KW (...);

4) wzdłuż ul. (...), znajdujący się nad drogą ekspresową (...), w S., położony na działkach ewidencyjnych o numerach ewid. (...) i (...), jednostka ewidencyjna M. S. oraz na działkach o numerach ewid. (...) i (...) jednostka ewidencyjna M. S., objętych odpowiednio księgami wieczystymi KW (...), KW (...) i KW (...).

Powód – Skarb Państwa jest jedynym właścicielem obiektu określonego w punkcie 2) czyli w K. wzdłuż ulicy (...). Odnośnie do obiektu określonego punkcie 4) właścicielem, oprócz Skarbu Państwa, jest Gmina S., zaś co do obiektu określonego w punkcie 1) czyli wzdłuż ulicy (...) w B., pierwotna działka o nr (...) uległa podziałowi na działkę o nr (...) stanowiącą własność Skarbu Państwa (przez tę działkę przebiega torowisko tramwajowe) i działkę nr (...) stanowiącą własność Województwa (...). Natomiast właścicielem obiektu określonego w punkcie 3) czyli w S. wzdłuż ul. (...) jest

natomiast Gmina S.. Kwestie własnościowe wynikają tak z wpisów w księgach wieczystych, jak i w odniesieniu do działki (...) kwestia ta została wyjaśniona w postępowaniu apelacyjnym (k.417- 433, co nie było sporne – k.443).

W tym stanie rzeczy przyjąć więc należy, iż powód jest legitymowany czynnie do wystąpienia z żądaniem ustalenia własności tylko w odniesieniu do obiektu zlokalizowanego w K. (pkt 1) oraz w odniesieniu do nowopowstałej działki o nr ewid. (...) dotycząca obiektu położonego wzdłuż ulicy (...) w B. czyli tych, których własność wyłącznie mu przysługuje. W pozostałym zakresie uznać należało, że powód nie ma legitymacji do popierania samodzielnie żądania ustalenia z art. 189 k.p.c., z powołaniem na konstrukcje z art. 49 k.c. W tym zakresie zatem powództwo już tylko z tego względu nie mogło zostać uwzględnione.

Podobnie, w ocenie Sądu Apelacyjnego, nie było słuszne żądanie w odniesieniu do pozostałych obiektów określanych przez powoda mianem „wiaduktów tramwajowych”. Podkreślić trzeba, że pojęcie używane przez powoda nie jest znane przepisom prawa, stanowi ono określenie wykreowane przez powoda na użytek tego procesu. Zauważyć zresztą można, że już w apelacji sam apelujący posługuje się cudzysłowiem, kiedy używa owego pojęcia. W istocie zaś chodzi skarżącemu o część drogowych obiektów inżynierskich w postaci obiektów mostowych (wiaduktów), na których zlokalizowane są torowiska tramwajowe eksploatowane przez pozwaną. Jak zostało także wyjaśnione w toku postępowania apelacyjnego (k.417-419) inwestorem tych budowli inżynierskich (obiektów mostowych) był Skarb Państwa. Skarżący stara się również przekonać, 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.

Zważywszy na przedstawione okoliczności stwierdzić należy, iż zasadnie - wbrew wywodom apelującego - Sąd Okręgowy uznał, że rozwiązanie kwestii własności spornych obiektów znajduje się w ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (t. j. Dz. U. z 2017 r., poz. 2222 z póź. zm.; dalej: u.d.p.). Sięganie do konstrukcji z art. 49 k.c. w odniesieniu do części obiektu drogowego (sztucznie wykreowanego przez powoda) nie może być skuteczne. Powołana ustawa o drogach publicznych określa kompleksowo kwestie związane z drogami publicznymi, w tym m. in. kwestie własności (art. 2 a), budowy, przebudowy, remontów, utrzymania i ochrony dróg, obejmuje również zagadnienia o charakterze kompetencyjno-proceduralnym. Akt ten jest podstawowym aktem prawnym regulującym kwestie związane z drogami i ich zarządzaniem. Ustawa ta zawiera również definicje legalne. Ujęte w art. 4 u.d.p. pojęcia mają zasadnicze znaczenie dla pozostałych regulacji dotyczących dróg publicznych. Zdefiniowane w omawianej ustawie pojęcia należy też 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.

I tak wskazać należy, iż art. 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, iż obiekt mostowy to budowla przeznaczona do przeprowadzenia drogi, samodzielnego ciągu pieszego lub pieszo-rowerowego, szlaku wędrowek zwierząt dziko żyjących lub innego rodzaju komunikacji nad przeszkodą terenową, w szczególności; most, wiadukt, estakada, kładka. 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. Natomiast co do torowiska tramwajowego ustawa przewidziała, iż jest to 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.). Zatem w świetle omawianych regulacji torowisko tramwajowe stanowi część drogi (ulica to bowiem część drogi, a obejmuje ona torowisko tramwajowe), które może być zlokalizowane także w drogowym obiekcie inżynierskim (moście, wiadukcie). Jako taki, z punktu widzenia stosunków własnościowych, stanowi ono własność właściciela danej drogi publicznej (art. 2 a u.d.p.), a nie podmiotu zarządzającego torowiskiem tramwajowym. Kompetencje i obowiązki

takiego podmiotu (zarządzającego torowiskiem) zostały 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. Przy czym zarządca torowiska tramwajowego nie jest w pełni samodzielny w podejmowaniu tego rodzaju czynności, gdyż musi je uzgadniać z zarządcą drogi (art. 28 a ust. 2 u.d.p.).

Przyjąć przeto trzeba, że nie ma podstaw do poszukiwania poza omawianą regulacją rozwiązania kwestii tzw. „wiaduktów tramwajowych” - tak jak to czyni apelujący. Stosunki własnościowe dotyczące dróg (wraz z wiaduktami i mostami, w tym i takich obejmujących torowiska tramwajowe) zostały bowiem uregulowane przedstawioną ustawą o drogach publicznych. Wyłącza to zastosowanie do części obiektów inżynierskich (wiaduktów, mostów) stanowiących drogi publiczne, po którym przebiega torowisko tramwajowe (określane na potrzeby tej sprawy przez powoda mianem „wiaduktów tramwajowych”) - art. 49 k.c.

Dodać można, że jakkolwiek istotnie w doktrynie przewiduje się obecnie możliwość rozszerzenia zakresu zastosowania art. 49 k.c. to jednak, z przyczyn wyżej wywiedzionych, nie dotyczy on spornych obiektów objętych żądaniem pozwu. Nadto zauważyć można, że ustalenie własności, zgodnie z żądaniem powoda, może wywołać w przyszłości niepożądane dla właściciela drogi publicznej skutki. Podmiot zarządzający torowiskiem tramwajowym – po pierwsze nie będzie – jako właściciel – zobowiązany do współdziałania z zarządcą drogi, po wtóre może zlikwidować określoną linię tramwajową, a zatem mógłby również pokusić się o likwidację owej samodzielnej części w postaci „wiaduktu tramwajowego”. Nie wydaje się jednak, aby powód w istocie dążył do osiągnięcia takich skutków. Skutków, które byłyby zresztą sprzeczne z regulacjami u.d.p.

Z opisanych względów apelacja nie zasługiwała na uwzględnienie. Dodać jeszcze trzeba, że w opisanych okolicznościach zbędne było dopuszczanie dowodu z opinii biegłego na okoliczność charakteru konstrukcji spornych obiektów, co legło u podstaw oddalenia tego wniosku, ponowionego, w postępowaniu apelacyjnym. Tym samym nie był słuszny zarzut naruszenia przez Sąd Okręgowy powołanych przepisów proceduralnych – art. 278 § 1 k.p.c. i art. 227 k.p.c. Ostatecznie nie był również trafny zarzut naruszenia art. 328 § 2 k.p.c. w postaci upatrywanej przez skarżącego, gdyż kwestia konstrukcji „wiaduktów tramwajowych” nie została przyjęta jako okoliczność bezsporna przez Sąd I instancji lecz jako niemająca znaczenia dla rozstrzygnięcia.

Z podanych przyczyn apelacja jako pozbawiona uzasadnionych podstaw podlegała oddaleniu – art. 385 k.p.c., o kosztach postępowania apelacyjnego orzeczono zgodnie z wynikiem tego etapu postępowania – art. 98 k.p.c. w zw. z art. 99 k.p.c. oraz art. 108 § 1 k.p.c. i art. 391 § 1 k.p.c.

SSA Joanna Naczyńska	SSA Małgorzata Wołczańska	SSA Anna Bohdziewicz
----------------------	---------------------------	----------------------