

Sygn. akt **I 1 C 2632/20 upr.**

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 10 lutego 2022 roku

Sąd Rejonowy w G. I Wydział Cywilny Sekcja do spraw rozpoznawanych w postępowaniu uproszczonym

w składzie:

Przewodniczący: SSR Małgorzata Nowicka-Midziak

po rozpoznaniu w dniu 10 lutego 2022 roku w Gdyni

na posiedzeniu niejawnym

sprawy z powództwa **Zarządu (...) S.A. z siedzibą w G.**

przeciwko **Skarbowi Państwa – Prezydentowi Miasta G.**

o zapłatę

1. oddała powództwo,
2. zasądza od powoda Zarządu (...) S.A. z siedzibą w G. na rzecz pozwanego Skarbu Państwa – Prezydenta Miasta G. kwotę 270,00 zł (dwieście siedemdziesiąt złotych) wraz z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od dnia uprawomocnienia się wyroku do dnia zapłaty.

UZASADNIENIE

dla pełnomocnika pozwanego

Zarząd (...) S.A. z siedzibą w G. wniósł pozew przeciwko Skarbowi Państwa – Prezydentowi Miasta G. o zapłatę kwoty 578,75 zł wraz z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od dnia wniesienia pozwu do dnia zapłaty, a także zasądzenia na swoją rzecz kosztów procesu według norm przepisanych.

W uzasadnieniu pozwu powód podniósł, że jest użytkownikiem wieczystym nieruchomości zapisanej w księdze wieczystej o numerze (...), zaś pozwany jest jej właścicielem. Część przedmiotowej nieruchomości stanowi działka nr (...) o powierzchni 798 m², która jest zajęta pod infrastrukturę kolejową i na podstawie art. 8 ustawy z dnia 28 marca 2003 roku o transporcie kolejowym jest zwolniona od opłat z tytułu użytkowania wieczystego. Powód wyjaśnił, iż przez działkę nr (...) przebiega tor kolejowy nr 435 wskazany w statucie sieci kolejowej powoda jako część bocznic kolejowej mającej odgałęzienie w rejonie P-14 stacji G.- (...) od toru nr 165 rozjazdem nr 763 w kilometrze 206.915, co potwierdza świadectwo bezpieczeństwa nr 089/UK/16 z dnia 9 maja 2016 roku. W statucie sieci kolejowej powódka zawarła wykaz infrastruktury kolejowej, nadając jej status infrastruktury podlegającej udostępnieniu. W latach 2017-2020 powódka uiszczala na rzecz pozwanego z tytułu użytkowania wieczystego wyżej opisanej działki łącznie kwotę 578,75 zł. Wyliczając wskazaną kwotę, powódka przyjęła, że łączna powierzchnia wszystkich działek objętych wypowiedzeniem z dnia 7 sierpnia 2006 roku wynosi 1.309.507 m², a ich wartość 63.314.663,00 zł, stąd dla wyliczenia rocznej opłaty za użytkowanie wieczyste należało przyjąć jako wartość za 1 m² gruntu kwotę 48,35 zł. Należna opłata w odniesieniu do ww. działki wynosi zatem 115,75 zł rocznie. W okresie 2017-2019 uiszczona należność wynosiła 347,25 zł (3 x 115,75 zł). Dnia 5 sierpnia 2019 roku Prezydent Miasta G. dokonał kolejnego wypowiedzenia opłaty rocznej. Za rok 2020 opłata stanowiła dwukrotność dotychczasowej opłaty tj. kwotę 231,50 zł.

(pozew – k. 3-7)

Pozwany w pierwszej kolejności domagał się odrzucenia pozwu, a także oddalenia powództwa i zasądzenia na swoją rzecz kosztów procesu według norm przepisanych.

Pozwany podzielił argumentację Samorządowego Kolegium Odwoławczego wyrażoną w orzeczeniu z dnia 2 grudnia 2019 roku w sprawie pod sygn. SKO Gd 4611/19, że fakt zaliczenia przez ustawodawcę infrastruktury portów morskich wraz z dostępem do torów kolejowych do obiektów infrastruktury usługowej przesądza o wyłączeniu możliwości zastosowania wobec tej infrastruktury art. 8 ustawy o transporcie kolejowym. Powód nadał zarządzanej przez siebie bocznicy kolejowej status obiektu infrastruktury usługowej, którą potem udostępnił, pobierając za to opłaty portowe. Bocznica więc jako obiekt infrastruktury portowej nie podlega możliwości zwolnienia z opłat. O zaliczeniu obiektów do infrastruktury usługowej decyduje ich funkcja niezależnie od tego, czy w skład obiektu wchodzi infrastruktura kolejowa. Z punktu widzenia roli portu, zadań i określania tego, co stanowi funkcjonowanie portu i świadczenie usług portowych znaczenie ma istota portu co do zasady przeznaczonego do załadunku i wyładunku towarów. Tory kolejowe, którymi dostarczane są towary wyładowane ze statków, czy też na nie przeznaczone, służą do przetaczania wagonów i stanowią element niezbędny dla spełnienia przez port swej roli, są z funkcjonowaniem portu immanentnie związane. Ustawodawca zaliczył infrastrukturę portów morskich wraz z dostępem do torów kolejowych do kategorii obiektów infrastruktury usługowej, co przesądza o wyłączeniu możliwości zastosowania wobec niej art. 8 powołanej wyżej ustawy. Bocznica kolejowa udostępniana jako obiekt infrastruktury usługowej podlega reżimowi przewidzianemu przez ustawę o transporcie kolejowym dla obiektów infrastruktury usługowej, a nie dla infrastruktury kolejowej. Intencją ustawodawcy nie było zwolnienie z opłat z tytułu użytkowania wieczystego gruntów wykorzystywanych w interesie użytkownika bocznicy kolejowej i służących do realizacji prowadzonej przez niego działalności gospodarczej. Tor kolejowy przez działkę (...) zajmuje ułamek procenta jej powierzchni.

(odpowiedź na pozew – k. 44-50)

W końcowym stanowisku pozwany podniósł zarzut przedawnienia roszczenia w zakresie opłaty uregulowanej za 2017 rok. Działka o numerze (...) wykorzystywana jest w związku z prowadzoną działalnością gospodarczą, a zatem w oparciu o art. 118 k.c. termin przedawnienia wynosi 3 lata.

Pozwany nie jest zobowiązany do zwrotu świadczenia, gdyż nie można żądać zwrotu świadczenia, jeżeli spełniający świadczenie wiedział, że nie był do świadczenia zobowiązany (art. 411 pkt 1 k.c.). Powód, jako podmiot gospodarczy korzystający z profesjonalnej obsługi prawnej, miał świadomość stanu prawnego, a mimo tego uiszczał opłaty z tytułu użytkowania wieczystego.

W oparciu o art. 409 k.c. pozwany podniósł, że wyzbył się części korzyści – odprowadził podatek VAT do budżetu Państwa oraz do powiatu i nie liczył się z obowiązkiem zwrotu korzyści.

(pismo pozwanego – k. 134-135)

Sąd ustalił następujący stan faktyczny:

Powód Skarb Państwa – Prezydent Miasta G. jest właścicielem nieruchomości, w skład której wchodzi działka o numerze (...) (poprzednio nr 34/2) o powierzchni 798 m², dla której Sąd Rejonowy w Gdyni prowadzi księgę wieczystą o numerze (...).

Zaś powód Zarząd (...) S.A. z siedzibą w G. jest użytkownikiem wieczystym tej nieruchomości.

(fakty bezsporne nadto potwierdzone: wydrukiem z (...) k. 11-13)

Przez działkę numer (...) przebiega tor kolejowy o numerze 435 wskazany w statucie sieci kolejowej powoda jako część jej bocznicy kolejowej mającej odgałęzienie w rejonie P-14 stacji G.- (...) od toru nr 165 rozjazdem nr 765 w kilometrze 206.915.

(dowód: statut sieci kolejowej – k. 16-17, statut obiektów infrastruktury usługowej – k. 18-23, świadectwo bezpieczeństwa nr 089/UK/16 – k. 24-24v., załącznik graficzny – k. 52)

Z Regulaminu Sieci obowiązującego w ramach rocznego rozkładu jazdy pociągów (...) określającego zasady udostępniania zarządzanej przez powoda infrastruktury kolejowej wynika, że powód zapewnia udostępnianie infrastruktury kolejowej przewoźnikom, a także świadczy usługi w obiektach infrastruktury usługowej obejmujących infrastrukturę portów morskich z dostępem do torów kolejowych. W punkcie 8. wskazano, że infrastruktura zarządzana przez powoda stanowi bocznice kolejową, w skład której wchodzi nabrzeża portowe, w całości udostępniana jako obiekty infrastruktury usługowej. Za użytkowanie infrastruktury portowej na podstawie art. 8 ustawy z dnia 20 grudnia 1996 roku o portach i przystaniach morskich pobierane są opłaty.

(fakt bezsporny nadto potwierdzony Regulaminem Sieci – k. 58-67v.)

Za lata 2017 i 2018 powód uiszczył na rzecz pozwanego opłatę z tytułu użytkowania wieczystego działki nr (...) według stawki 48,35 zł/m², natomiast za rok 2019, na skutek wypowiedzenia dotychczasowej opłaty, w dwukrotnej niż poprzednio wysokości. Wysokość uiszczonych opłat odpowiadająca powierzchni przedmiotowej działki wyniosła więc w latach 2017-2019 – 347,25 zł, natomiast za rok 2020 – 231,50 zł.

(fakty bezsporne nadto potwierdzone: potwierdzeniami przelewu – k. 26-29, wypowiedzeniem z dnia 07.08.2006r. – k. 30-30v., orzeczeniem SKO z dnia 24.05.2006r. – k. 31-32, wypowiedzeniem z dnia 05.08.2019r. – k. 33-33v., orzeczeniem SKO z dnia 02.12.2019r. – k. 53-54, pismem z dnia 23.03.2020r. – k. 34-34v., wnioskiem z dnia 04.09.2019r. – k. 55-56)

Pismem z dnia 14 grudnia 2017 roku powód wystąpił do Prezydenta Miasta G. o zwolnienie od 2018 roku z opłaty za użytkowanie wieczyste gruntów Skarbu Państwa obejmujących m.in. działkę numer (...).

Pismem z dnia 19 grudnia 2018 roku Prezydent Miasta G. odmówił.

(fakty bezsporne nadto potwierdzone: pismami – k. 13-15, k. 68-69)

Sąd zważył, co następuje:

Powyższy stan faktyczny Sąd ustalił na podstawie dowodów z dokumentów prywatnych przedłożonych przez strony. Oceniając zebrany w niniejszej sprawie materiał dowodowy, Sąd nie dopatrył się żadnych podstaw do kwestionowania wiarygodności i mocy dowodowej dokumentów prywatnych powołanych w ustaleniach stanu faktycznego.

Podkreślić bowiem należy, iż żadna ze stron nie kwestionowała autentyczności tych dokumentów, ani też nie zaprzeczyła, iż osoby podpisane pod tymi dokumentami nie złożyły oświadczeń w nich zawartych. Sąd także nie doszukał się żadnych okoliczności mogących wzbudzać wątpliwości co do autentyczności wyżej wskazanych dokumentów.

Sąd nie był związany poglądami wyrażonymi w decyzjach lub interpretacjach organów administracji publicznej, co nie oznacza, że nie wziął ich pod uwagę w procesie oceny prawnej powództwa i kształtowania swojego przekonania w sprawie.

Na podstawie art. 5077 § 2 k.p.c. pominięto dowód z opinii biegłego z zakresu transportu kolejowego i geodezji, albowiem przewidywany koszt opinii biegłego przekroczyłby wartość przedmiotu sporu (579 zł). Za powołaniem biegłego nie przemawiały też żadne szczególne okoliczności. Przebieg torów kolejowych na działce nr (...) oraz ich

wykorzystanie przez powoda nie były sporne między stronami. Natomiast Sąd zobowiązany był do samodzielnej kwalifikacji obiektów pod kątem art. 8 ustawy o transporcie kolejowym.

Roszczenie opierało się na przepisach art. 405 k.c. w zw. z art. 410 § 1 i 2 k.c. Podkreślić należało, iż nienależne świadczenie jest szczególnym przypadkiem bezpodstawnego wzbogacenia i stanowi każde celowe i świadome przysporzenie na rzecz majątku innej osoby, które z punktu widzenia odbiorcy można przyporządkować jakiemuś zobowiązaniu, choćby w ogóle lub jeszcze nieistniejącemu albo nieważnemu (por. wyrok SN z dnia 9 sierpnia 2016 r., II CSK 760/15, Biul. SN 2016, Nr 10, s. 11). Do powstania zobowiązania dochodzi w ten sposób, że wzbogacony uzyskuje bez podstawy prawnej korzyść majątkową w wyniku spełnienia świadczenia przez zubożonego. Brak podstawy prawnej oznacza tu brak *causa* świadczenia lub jej wadliwość (por. K. Pietrzykowski (red.), Kodeks cywilny. Tom I. Komentarz. Art. 1–44910, Wyd. 10, Warszawa 2020). W orzecnictwie wskazuje się, że podstawą roszczenia o zwrot nadpłaconej opłaty rocznej z tytułu użytkowania wieczystego są przepisy o nienależnym świadczeniu (por. wyrok Sądu Apelacyjnego w Warszawie z dnia 20 stycznia 2015r., I ACa 135/14, Legalis nr 2121827; wyrok Sądu Apelacyjnego w Warszawie z dnia 26 sierpnia 2008r., I ACa 235/08, LEX nr 1120096; uchwała SN z dnia 23 czerwca 2005r., III CZP 37/05, OSNC 2006/5/82; wyrok Sądu Apelacyjnego w Szczecinie z dnia 7 lutego 2014r., I ACa 724/13, LEX nr 1455635).

Strona powodowa domagała się bowiem zwrotu nadpłaconej – jej zdaniem – opłaty rocznej z tytułu użytkowania wieczystego, twierdząc, że dokonała zapłaty kwoty wyższej aniżeli była faktycznie zobowiązana i powołała się w tym zakresie na zwolnienie przedmiotowe określone w art. 8 ustawy o transporcie kolejowym z dnia 28 marca 2003 roku (Dz.U. Nr 86, poz. 789) – dalej „u.t.k.”.

Zasadniczą kwestią do rozstrzygnięcia była więc kwalifikacja bocznicy kolejowej znajdującej się na działce nr (...). Zdaniem powoda stanowiła ona grunt zajęty pod infrastrukturę kolejową, nawet jeśli można ją zakwalifikować jako obiekt infrastruktury usługowej, natomiast pozwany podnosił, że stanowi wyłącznie obiekt infrastruktury usługowej.

W pierwszej kolejności oceniono podniesiony przez pozwanego zarzut przedawnienia w zakresie świadczenia stanowiącego zapłatę z tytułu opłaty rocznej za użytkowanie wieczyste za 2017 rok.

Zgodnie z treścią art. 118 k.c. roszczenia związane z prowadzeniem działalności gospodarczej przedawniają się z upływem 3 lat. Natomiast od dnia 9 lipca 2018 roku (Dz.U. z 2018 r. poz. 1104 zm.) koniec terminu przedawnienia przypada na ostatni dzień roku kalendarzowego, chyba że termin przedawnienia jest krótszy niż dwa lata. Zgodnie z art. 5 ust. 1 ustawy zmieniającej, do roszczeń już istniejących, a jeszcze nieprzedawnionych w dniu jej wejścia w życie, stosuje się przepisy Kodeksu w ich nowym brzmieniu. Oznacza to, że w odniesieniu do tych roszczeń terminy wynoszące co najmniej 2 lata upływają na koniec roku kalendarzowego, zostają zatem z chwilą wejścia w życie ustawy przedłużone (E. Gniewek, P. Machnikowski (red.), Kodeks cywilny. Komentarz. Wyd. 10, Warszawa 2021).

Zgodnie z art. 64 ust. 2 ustawy o gospodarce nieruchomościami z dnia 21 sierpnia 1997 roku (Dz.U. Nr 115, poz. 741) opłaty za dany rok wnosi się w terminie do dnia 31 marca każdego roku.

Z potwierdzeń przelewu znajdujących się w aktach sprawy wynika, że opłata roczna z tytułu użytkowania wieczystego uiszczona została w 2017 roku. W tej sytuacji roszczenie o zwrot uiszczonej opłaty w oparciu o konstrukcję nienależnego świadczenia mogło przedawnić się najszybciej z końcem ostatniego dnia kalendarzowego 2020 roku. Tymczasem pozew wniesiony został w sierpniu 2020 roku, a więc przed upływem terminu przedawnienia. Wobec tego podniesiony zarzut przedawnienia okazał się chybiony.

Pozwana podniosła także zarzut zużycia świadczenia w oparciu o art. 409 k.c., który stanowi, że obowiązek wydania korzyści lub zwrotu jej wartości wygasa, jeżeli ten, kto korzyść uzyskał, zużył ją lub utracił w taki sposób, że nie jest już wzbogacony, chyba że wyzbywając się korzyści lub używając ją powinien był liczyć się z obowiązkiem zwrotu. Nadto powołała się na treść art. 411 pkt 1 k.c., wedle którego nie można żądać zwrotu świadczenia, jeżeli spełniający świadczenie wiedział, że nie był do świadczenia zobowiązany, chyba że spełnienie świadczenia nastąpiło z zastrzeżeniem zwrotu albo w celu uniknięcia przymusu lub w wykonaniu nieważnej czynności prawnej; argumentując,

że powód jako podmiot gospodarczy korzystający z profesjonalnej obsługi prawnej miał świadomość stanu prawnego, a mimo tego uiszczał opłaty z tytułu użytkowania wieczystego.

Połączenie powyższych zarzutów jako wyraz nadmiernej ostrożności procesowej prowadziło do sprzeczności i ich wzajemnej anihilacji. Należało je bowiem rozpatrywać łącznie. Zaproponowaną konstrukcją dotyczącą świadomości powoda w spełnieniu ewentualnie nienależnego świadczenia, należy przenieść również na świadomość pozwanego. Również Skarb Państwa – Prezydent Miasta G. działa w znacznej mierze przez wykwalifikowanych pracowników, a także korzysta z profesjonalnej obsługi prawnej. Wzbogacony powinien liczyć się z obowiązkiem zwrotu, gdy nie było obiektywnie żadnych przesłanek uzasadniających otrzymanie korzyści, a więc powinność liczenia się z obowiązkiem zwrotu jest niejako pochodną przekonania o istnieniu podstawy do jej uzyskania (E. Gniewek, P. Machnikowski (red.), Kodeks cywilny. Komentarz. Wyd. 10, Warszawa 2021). Przyjmując hipotetycznie, że jednak istniała podstawa do zwrotu, to bez wątplenia pozwany powinien liczyć się z obowiązkiem zwrotu nienależnego otrzymanego świadczenia. Co się zaś tyczy powoda, spełniał on nienależne świadczenia, wyrażając tym samym sprzeciw wobec swojego obowiązku. Wyraził to już we wniosku do Samorządowego Kolegium Odwoławczego. Negatywną przesłanką stosowania regulacji z art. 411 pkt 1 k.c. jest działanie w warunkach przymusu. Pojęcie przymusu w tym kontekście należy rozumieć szeroko. Działanie pod przymusem w tym przypadku oznacza działanie pod naciskiem okoliczności zarówno natury faktycznej, jak i prawnej (por. uchwałę Sądu Najwyższego z 19 grudnia 1972, III CZP 57/71, OSN z 1973 r. nr 3 poz. 37, wyrok Sądu Apelacyjnego w Warszawie z 26 stycznia 2016 r., VI ACa 115/16, LEX nr 2009537 oraz komentarz do art. 411 k.c. E. Gniewek Kodeks cywilny (komentarz), C.H. Beck, Warszawa 2011). Okoliczności sprawy jednoznacznie wskazują, że powód zamierzając wywiązać się z wszelkich zobowiązań wynikających z oddania gruntu w użytkowanie wieczyste znajdował się pod wystarczającym naciskiem prawnym, aby usprawiedliwić uiszczenie – w jego ocenie – nienależnej opłaty.

Przystępując do szczegółowych rozważań należało mieć na uwadze, że w uzasadnieniu wyroku nie ma potrzeby ani obowiązku wyrażania szczegółowego stanowiska do wszystkich poglądów prezentowanych przez strony, o ile nie miały one istotnego znaczenia dla rozstrzygnięcia sprawy (por. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 29 października 1998 r. w sprawie II UKN 282/98, Legalis 44600). Dopuszczalne – a w świetle brzmienia art. 3271 § 2 k.p.c. wręcz konieczne – jest rozprawienie się z poszczególnymi zarzutami niejako en bloc, poprzez zaprezentowanie odmiennego zapatrywania w kwestii faktów lub prawa nie pozostawiające przestrzeni dla racjonalnej obrony pozostałych zarzutów, które – przy uwzględnieniu koncepcji sądu – stają się wówczas bezprzedmiotowe (por. wyrok Sądu Apelacyjnego w Warszawie z dnia 20 grudnia 2017 r. w sprawie VI ACa 1651/15, Legalis 1733044).

Zgodnie z art. 8 u.t.k. grunty zajęte pod infrastrukturę kolejową są zwolnione od opłat z tytułu użytkowania wieczystego.

Pojęcie infrastruktury kolejowej jest obecnie uregulowane w art. 4 pkt 1 u.t.k., odsyłającym do załącznika Nr 1 do tej ustawy. W świetle tych przepisów w skład infrastruktury kolejowej wchodzi następujące elementy, pod warunkiem że tworzą część linii kolejowej, bocznicy kolejowej lub innej drogi kolejowej, lub są przeznaczone do zarządzania nimi, obsługi przewozu osób lub rzeczy, lub ich utrzymania:

- 1) tory kolejowe, w tym rozjazdy i skrzyżowania torów, wchodzące w ich skład szyny, szyny żłobkowe, kierownice, odbojnice, prowadnice, zwrotnice, krzyżownice i inne elementy rozjazdów, podkłady kolejowe i przytwierdzenia, drobne elementy nawierzchni kolejowej, podsypka w tym tłuczeń i piasek;
- 2) obrotnice i przesuwnice;
- 3) podtorze, w szczególności nasypy i przekopy, systemy kanałów i rowów odwadniających, rowy murowane, ściany osłonowe, roślinność posadzona w celu ochrony skarp;
- 4) obiekty inżynierskie: mosty, wiadukty, przepusty i inne konstrukcje mostowe, tunele, przejścia nad i pod torami, mury oporowe i umocnienia skarp;

- 5) nastawnie, urządzenia sterowania ruchem kolejowym, w tym urządzenia zabezpieczające, sygnalizacyjne i łącznościowe na szlaku, w stacjach i stacjach rozrządowych, urządzenia służące do wytwarzania, przetwarzania i dystrybucji prądu elektrycznego do celów sygnalizacji i łączności; budynki, w których takie urządzenia lub instalacje się znajdują; przytorowe urządzenia kontroli bezpiecznej jazdy pociągów i wykrywania stanów awaryjnych w przejeżdżającym taborze; hamulce torowe; urządzenia do ogrzewania rozjazdów;
- 6) perony wraz z infrastrukturą umożliwiającą dotarcie do nich pasażerom, pieszo lub pojazdem, z drogi publicznej lub dworca kolejowego;
- 7) rampy towarowe, w tym w terminalach towarowych, wraz z drogami dowozu i odwozu towarów do dróg publicznych;
- 8) drogi technologiczne i przejścia wzdłuż torów, mury ogradzające, żywopłoty, ogrodzenia, pasy przeciwpożarowe, zasłony odśnieżne;
- 9) przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia w poziomie szyn, w tym urządzenia i systemy służące zapewnieniu bezpieczeństwa ruchu drogowego i pieszego;
- 10) systemy oświetleniowe do celów ruchu kolejowego i bezpieczeństwa;
- 11) urządzenia przetwarzania i rozdziału energii elektrycznej na potrzeby zasilania trakcyjnego: podstacje, kable zasilające pomiędzy podstacjami i przewodami jezdny, sieć trakcyjna wraz z konstrukcjami wsporczy, trzecia szyna z konstrukcjami wsporczy;
- 12) grunty, oznaczone jako działki ewidencyjne, na których znajdują się elementy wymienione w pkt 1-11.

Z kolei wedle art. 4 pkt 1a u.t.k. drogą kolejową jest tor kolejowy albo tory kolejowe wraz z elementami wymienionymi w pkt 2–12 załącznika Nr 1 do tej ustawy, o ile są z nimi funkcjonalnie połączone, niezależnie od tego, czy zarządza nimi ten sam podmiot.

Ustawodawca wskazuje więc na połączenie funkcjonalne, wyłączając kwestię podmiotu zarządzającego.

Droga kolejowa może być linią kolejową (art. 4 pkt 2 u.t.k.) lub bocznicą (art. 4 pkt 10 u.t.k.). Ze sformułowania "zarządca sporządza statut sieci kolejowej wskazujący linie kolejowe, bocznicę kolejową oraz inne drogi kolejowe" (art. 5 ust. 2a u.t.k.) można wywieść, że w pojęciu dróg kolejowych, poza liniami kolejowymi oraz bocznicami, mieszczą się jeszcze inne drogi kolejowe – patrz art. 5 ust. 2a u.t.k. (K.B. Wojciechowska, Ustawa o transporcie kolejowym. Komentarz, Warszawa 2019).

Natomiast bocznicą kolejową jest zgodnie z art. 4 pkt 10 u.t.k. wyznaczona przez zarządcę infrastruktury droga kolejowa połączona bezpośrednio lub pośrednio z linią kolejową, służąca do wykonywania czynności ładunkowych, utrzymaniowych lub postoju pojazdów kolejowych albo przemieszczania i włączania pojazdów kolejowych do ruchu po sieci kolejowej. Przyjęta definicja bocznic kolejowych jest wynikiem inkorporowania do polskiego porządku prawnego dyrektywy (...). W obecnej regulacji bocznic kolejowych jest infrastrukturą kolejową. Dodano również, że to zarządca infrastruktury jest odpowiedzialny za nadanie drodze kolejowej statusu bocznic kolejowych. Zatem o tym, czy droga kolejowa jest bocznicą kolejową, decyduje zarządca infrastruktury. W definicji uwzględniono, że bocznic kolejowych może odgałęziać się od innej bocznic kolejowych (uzasadnienie projektu ustawy z 16.11.2016 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw, (...) sejmowy VIII kadencji Nr 840) (K.B. Wojciechowska, Ustawa o transporcie kolejowym. Komentarz, Warszawa 2019).

Z kolei za obiekt infrastruktury usługowej uważa się obiekt budowlany wraz z gruntem, na którym jest usytuowany, oraz instalacjami i urządzeniami, przeznaczony w całości lub w części do świadczenia jednej lub większej liczby usług, o których mowa w ust. 2 i 3 załącznika nr 2 do ustawy (art. 4 pkt 51 u.t.k.).

Zgodnie z ust. 2 pkt 7 załącznika dostęp do obiektu obejmuje dostęp do torów kolejowych oraz świadczenie usług w obiektach infrastruktury usługowej takich jak m.in. infrastruktura portów morskich i śródlądowych z dostępem do torów kolejowych.

Definicja obiektu infrastruktury usługowej odpowiada definicji zawartej w dyrektywie (...). O tym, czy obiekt zaliczany jest do obiektów infrastruktury usługowej, decyduje jego funkcja, określona w ust. 2 i 3 załącznika Nr 2 do komentowanej ustawy, niezależnie od tego, czy w skład obiektu wchodzi infrastruktura kolejowa (uzasadnienie projektu ustawy z 16.11.2016 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw, (...) sejmowy VIII kadencji Nr 840) (K.B. Wojciechowska, Ustawa o transporcie kolejowym. Komentarz, Warszawa 2019).

Legalna definicja infrastruktury portowej znajduje się w art. 2 pkt 4 w zw. z art. 7 ust. 1 pkt 5 ustawy o portach i przystaniach morskich z dnia 20 grudnia 1996 roku (Dz.U. 1997 Nr 9, poz. 44 ze zm.) – stanowi, że rozumie się przez to znajdujące się w granicach portu lub przystani morskiej akweny portowe oraz ogólnodostępne obiekty, urządzenia i instalacje, związane z funkcjonowaniem portu, przeznaczone do wykonywania przez podmiot zarządzający portem zadań polegających na świadczeniu usług związanych z korzystaniem z infrastruktury portowej.

Zgodnie z § 2 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i (...) z dnia 7 maja 2015 roku w sprawie określenia akwenów portowych oraz ogólnodostępnych obiektów, urządzeń i instalacji wchodzących w skład infrastruktury portowej dla każdego portu o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej (Dz.U. 2015 poz. 732) – obowiązującego do końca 2021 roku, a wydanego na podstawie delegacji ustawowej, o której mowa w art. 5 ust. 2 powołanej wyżej ustawy w skład infrastruktury portowej (...) wchodzi akweny portowe oraz ogólnodostępne obiekty, urządzenia i instalacje, których wykaz stanowi załącznik nr 2 do rozporządzenia. Wskazuje się tam m.in. torowiska portowych urządzeń przeładunkowych wraz z fundamentami oraz infrastrukturę kolejową, a dokładniej tory kolejowe (od punktów granicznych do kozłów oporowych na końcu nabrzeży), 216 rozjazdów kolejowych, a także nawierzchnie drogowo-kolejowe na nabrzeżach oraz kontenerowym terminalu kontenerowym.

Przenosząc powyższe rozważania na grunt niniejszej sprawy nie ulegało wątpliwości, że bocznicą kolejową znajdującą się na działce nr (...) stanowi element infrastruktury usługowej (...), pozostającej w zarządzie powoda. Decydującym czynnikiem dla takiej kwalifikacji była jej funkcja. Porty morskie stanowią strategiczny element morsko-łądowego łańcucha dostaw. Specyfika jego zadań sprowadza się do przyjmowania ładunków – najczęściej dostarczanych na wagonach kolejowych – ich załadunku z terenów portowych na statek i odwrotnie. Brak dostępu terenów portowych z głównymi liniami kolejowymi, a zatem przede wszystkim brak torów kolejowych na terenie portowym w zasadzie uniemożliwia funkcjonowanie portu morskiego, a wykorzystanie jego potencjału ekonomicznego jest wówczas znikome. Tory kolejowe są więc niezbędne do spełniania przez port swojej roli. Przedmiotowa bocznicą kolejową stanowi więc nierozzerwalny element (...) w G.. Także powód w Regulaminie Sieci wskazał, że zarządzana bocznicą udostępniana jest jako infrastruktura portów morskich z dostępem do torów kolejowych. Powód przyznaje, że stanowi element infrastruktury usługowej. Sąd nie podziela poglądu powoda, aby w tym przypadku bocznicą kolejową położoną na terenie portu morskiego, a więc stanowiącą element obiektów infrastruktury usługowej wchodziła jednocześnie w skład obiektów infrastruktury kolejowej.

Sąd podziela pogląd prawy wyrażony w uzasadnieniu Sądu Najwyższego do wyroku z dnia 23 października 2008 roku w sprawie o sygn. akt V CSK 121/08 (OSNC-ZD 2009/4/93), gdzie wyjaśniono, że „określenie bocznicą kolejową w art. 4 pkt 10 u.t.k. odnosi się wyłącznie do linii kolejowej o przeznaczeniu wskazanym w tym przepisie. Określenie infrastruktury kolejowej zawarte w art. 4 pkt 1 ustawy obejmuje zaś pojęcie linii kolejowej, określone w art. 4 pkt 2 ustawy oraz innych składników infrastruktury i powiązane zostało ze wskazanym w tym przepisie ich przeznaczeniem, którym jest – mówiąc ogólnie – świadczenie przez transport kolejowy usług o charakterze powszechnym (według słów ustawy „przewóz osób i rzeczy” – obszar kolejowy stanowi bowiem 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 (art. 4 pkt 8 u.t.k.) – „Poza tym, objęcie pojęciem infrastruktury linii kolejowej usytuowanych na obszarze kolejowym wskazuje, że pojęcie to nie obejmuje bocznic kolejowych, będących liniami kolejowymi nieusytuowanymi na obszarze kolejowym. Sugeruje to, że za grunty

zajęte pod infrastrukturę kolejową, które stosownie do art. 8 ustawy zwolnione są od opłat z tytułu użytkowania wieczystego, należy uznać tylko te grunty, na których usytuowana jest linia kolejowa o przeznaczeniu wskazanym w art. 4 pkt 1 ustawy, położone na obszarze kolejowym. Nie należą więc do nich bocznic kolejowe. Przemawia za tym (...) wykładnia celowościowa art. 8 ustawy. Trudno bowiem przypisać ustawodawcy intencję zwolnienia od opłat z tytułu użytkowania wieczystego gruntów wykorzystywanych w interesie użytkownika bocznic kolejowej i służących do realizacji prowadzonej przez niego działalności gospodarczej.” Oznacza to, że w tym konkretnym przypadku nieuprawnione jest przyjęcie, że skoro bocznic kolejowa jest linią kolejową, a linia kolejowa częścią infrastruktury kolejowej, to bocznic kolejowa również jest częścią infrastruktury kolejowej, a to względów wskazanych powyżej.

Jednocześnie należało zauważyć, że bocznic kolejowa w żaden sposób nie służy do świadczenia powszechnych usług przewozu i rzeczy – służy wyłącznie świadczeniu usług portowych, a zatem mieszczących się w zakresie prowadzonej przez powoda działalności gospodarczej.

Zatem zaliczenie zarządzanej przez powoda bocznic kolejowej znajdującej się na działce nr (...) stanowiącej część infrastruktury portowej, a z tego powodu do infrastruktury usługowej w rozumieniu art. 4 ust. 51 u.t.k. wyklucza zakwalifikowanie jest jako obiekt infrastruktury kolejowej, gdyż obiekt ten nie służy świadczeniu usług powszechnych, co determinuje, że nie znajduje się na obszarze kolejowym.

W tej sytuacji Sąd uznał, że powód nie spełnia kryterium przedmiotowego zwolnienia z opłaty z tytułu użytkowania wieczystego przedmiotowej działki, o którym mowa w art. 8 u.t.k.

Konsekwencją powyższego jest uznanie, że pobrana przez pozwanego opłata roczna z tytułu użytkowania wieczystego stanowiła świadczenie należne i jako takie nie podlegało zwrotowi. Wobec czego Sąd w punkcie 1. wyroku na podstawie art. 405 k.c. w zw. z art. 410 § 1 i 2 k.c. a contrario oddalił powództwo.