

WYCENA NIERUCHOMOŚCI DROGOWYCH. INTERPRETACJE I PROPOZYCJE ROZWIĄZAŃ



dr hab. Piotr Lis
Rzecznawca Majątkowy Nr 4593
Uniwersytet Ekonomiczny w Poznaniu

Streszczenie

W artykule omówiono proces wyceny nieruchomości, uporządkowano i przedstawiono wybrane orzeczenia sądowe. Ustosunkowano się w szczególności do definicji przedmiotu wyceny, określenia stanu nieruchomości, identyfikacji przeznaczenia, rynkowych transakcji drogowych, aktualnego i alternatywnego sposobu użytkowania, zastosowania zasady korzyści.

Słowa kluczowe

wycena nieruchomości drogowych, aktualny i alternatywny sposób użytkowania, zasada korzyści

1. Wstęp

Określanie wartości nieruchomości lub ich części wyłączonej, przeznaczonych, wydzielonych, nabywanych, zajętych, przejętych pod drogi lub linie kolejowe, zwanych dalej nieruchomościami drogowymi, wciąż należy do tematów dyskusyjnych, stanowiących wciąż przedmiot odwołań od wydawanych decyzji, a tym samym generujących wiele interpretacji i komentarzy.

W niniejszym artykule zostanie omówiony proces wyceny nieruchomości, dokonana zostanie próba uporządkowania i przedstawienia najistotniejszych, zdaniem autora, orzeczeń sądowych w podjętej problematyce. Przyczynkiem do dyskusji w niniejszym artykule stał się Projekt Standardu Zawodowego Rzecznawców Majątkowych pt. „Wycena nieruchomości drogowych” (zwany dalej Projektem Standardu Drogowego) w wersji z dnia 27 kwietnia 2017r. Na tym tle podjęto próbę ustosunkowania się do kluczowych problemów wyceny, w szczególności takich jak: identyfikacja przedmiotu wyceny, określenie stanu nieruchomości, transakcji drogowych jako transakcji rynkowych, określenia aktualnego i alternatywnego sposobu użytkowania nieruchomości, zastosowania zasady korzyści.

Warto na wstępie zaznaczyć, że powoływany w niniejszym artykule Projekt Standardu Drogowego, niezależnie od jego dalszych losów, stanowił próbę ustalenia pewnych norm i wzorców w zakresie określania wartości nieruchomości drogowych. W tym sensie stanowi on propozycję pewnego zbioru reguł postępowania oraz procedur opisujących i doprecyzowujących różne warianty procesu wyceny nieruchomości drogowych. Niezależnie od wdrożenia tej propozycji standardu drogowego wyznacza on, w opinii autora, ważny kierunek działań środowiska rzeczoznawców majątkowych i wpisuje się w istotę stowarzyszania się tej grupy zawodowej, którą jest przecież wzmacnianie pozycji przedsiębiorstw (zwykle małych) wobec klientów, władz lokalnych i państwowych oraz instytucji kredytowych, stawanie się godnym zaufania i lepiej poinformowanym. Zdaniem autora warunkiem wzmacniania usług profesjonalnych do jakich również należy rzeczoznawstwo majątkowe jest przede wszystkim wymiana wiedzy wśród członków stowarzyszeń, dyskusja środowiskowa i aktywność rzeczoznawców majątkowych w tworzeniu standardów.

W tym miejscu bardzo dziękuję za cenne uwagi zgłoszone przez Recenzentów niniejszego artykułu, które przyczyniły się do udoskonalenia tekstu.

2. Nieruchomość drogową a nieruchomość gruntowa zabudowana drogą

Pojęcie nieruchomości drogowej (w sensie *RWNiSOS* i Projektu Standardu Drogowego) i nieruchomości gruntowej zabudowanej drogą (w niektórych opracowaniach również używane jako „nieruchomość drogową”) nie są tożsame. Pojęcie nieruchomości drogowej dotyczy nieruchomości lub ich części wyłączonej, przeznaczonej, wydzielonej, nabywanej, zajętej, przejętej pod drogi lub linie kolejowe. Pojęcie nieruchomości gruntowej zabudowanej drogą dotyczy gruntu jako pasa drogowego i budowli jako drogi. Zgodnie z *UoDP*, pas drogowy to wydzielony liniami granicznymi 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. Z kolei droga oznacza w *UoDP* budowlę wraz z drogowymi obiektami inżynierskimi, urządzeniami oraz instalacjami, stanowiącą całość techniczno-użytkową, przeznaczoną do prowadzenia ruchu drogowego, zlokalizowaną w pasie drogowym. Tym samym wydzielenie działek gruntu pod

drogi publiczne trzeba odnieść do terenów, na których jest planowane wybudowanie dróg publicznych, a nie do istniejących już dróg publicznych.

Według regulacji *UoDP* drogami publicznymi są stanowiące własność Skarbu Państwa drogi krajowe oraz stanowiące własność samorządów terytorialnych drogi wojewódzkie, powiatowe i gminne. Z dróg publicznych mogą korzystać wszyscy, chociaż ze względu na ich dostępność ustawodawca dzieli je na drogi ogólnodostępne oraz drogi o ograniczonej dostępności, takie jak autostrady. Nie są przy tym drogami publicznymi drogi wewnętrzne, niestanowiące własności Skarbu Państwa ani samorządowej. Drogi, parkingi oraz place manewrowe niebędące drogami publicznymi stanowią drogi wewnętrzne. Ich budowa, utrzymanie i zarządzanie nimi, a także finansowanie tych zadań, należy do zarządcy terenu, na którym są zlokalizowane, a w przypadku braku zarządcy – do właściciela terenu.

Do *dróg krajowych* zalicza się m.in.: autostrady, drogi alternatywne dla autostrad płatnych, drogi ekspresowe, drogi międzynarodowe, drogi dojazdowe do ogólnodostępnych przejść granicznych, obwodnice dużych aglomeracji miejskich oraz drogi o znaczeniu obronnym, przy czym zaliczenia drogi do kategorii dróg krajowych dokonuje w formie rozporządzenia minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrami właściwymi do spraw administracji publicznej, spraw wewnętrznych oraz Ministrem Obrony Narodowej, po zasięgnięciu opinii właściwych sejmików województw, a w miastach na prawach powiatu – opinii rad miast. Zarządcą jest Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad.

Do *dróg wojewódzkich* zalicza się niebędące drogami krajowymi drogi stanowiące połączenia między miastami, mające znaczenie dla województwa, a także drogi o znaczeniu obronnym, przy czym zaliczenie do kategorii dróg wojewódzkich następuje na mocy uchwały sejmiku województwa podjętej w porozumieniu z ministrami właściwymi do spraw transportu oraz obrony narodowej. Zarządcą: zarząd województwa.

Do *dróg powiatowych* zalicza się niebędące drogami krajowymi ani wojewódzkimi drogi stanowiące połączenia miast będących siedzibami powiatów z siedzibami gmin i siedzib gmin między sobą, przy czym zaliczenie do kategorii dróg powiatowych następuje na mocy uchwały rady powiatu podjętej w poro-

zumieniu z zarządem województwa, po zasięgnięciu opinii wójtów (burmistrzów, prezydentów miast) gmin, na obszarze których przebiega droga, oraz zarządów sąsiednich powiatów, a w miastach na prawach powiatu – opinii prezydentów miast. Zarządcą jest zarząd powiatu.

Do *dróg gminnych* zalicza się drogi o znaczeniu lokalnym, niezaliczone do innych kategorii, stanowiące uzupełniającą sieć dróg służących miejscowym potrzebom, z wyłączeniem dróg wewnętrznych, przy czym zaliczenie do kategorii dróg gminnych następuje na mocy uchwały rady gminy podjętej po zasięgnięciu opinii właściwego zarządu powiatu. Zarządcą jest wójt, burmistrz lub prezydent miasta.

3. Przedmiot wyceny

W wycenach nieruchomości drogowych kluczowy problem pojawia się już na wstępie. Jest nim określenie przedmiotu wyceny zbieżnego z otrzymanym zleceniem. Należy wyraźnie przy tym oddzielić przedmiot wyceny od ewentualnego sposobu szacowania wartości nieruchomości. Dlatego też przedmiotem wyceny może być nieruchomość, ale również część nieruchomości.

Od strony formalnej przedmiot wyceny powinien zawierać oznaczenie nieruchomości, tj. wskazanie numeru ewidencyjnego działki (działek) objętej wyceną; w przypadku nieruchomości zabudowanych dodatkowo dokładny adres nieruchomości; w przypadku lokali dokładny adres lokalu, powierzchnię nieruchomości, w tym konkretnych działek a w przypadku lokali powierzchnię lokalu, miejscowość, obręb, numer księgi wieczystej, w przypadku lokali numer księgi wieczystej prowadzonej dla lokalu i numer księgi wieczystej prowadzonej dla gruntu, informację, czy nieruchomość wyceniana jest zabudowana, bądź czy zlokalizowane są na niej inne części składowe.

Zgodnie z ustawą o gospodarce nieruchomościami, dalej *UoGN*, wywłaszczenie nieruchomości może być dokonane, jeżeli cele publiczne nie mogą być zrealizowane w inny sposób niż przez pozbawienie albo ograniczenie praw do nieruchomości, a prawa te nie mogą być nabyte w drodze umowy. Organem właściwym w sprawach wywłaszczenia jest starosta, wykonujący zadanie z zakresu administracji rządowej. W tym przy-

padku celami publicznymi są między innymi: wydzielanie gruntów pod drogi publiczne, drogi rowerowe i drogi wodne, budowa, utrzymywanie oraz wykonywanie robót budowlanych tych dróg, obiektów i urządzeń transportu publicznego, a także łączności publicznej i sygnalizacji oraz wydzielenie gruntów pod linie kolejowe oraz ich budowa i utrzymanie. W przypadku postępowań wywłaszczeniowych, zdaniem autora, **przedmiot wyceny należy zawsze utożsamiać z przedmiotem wywłaszczenia**. Przedmiotem wyceny jest bowiem nieruchomość wywłaszczona a zatem część działki macierzystej (lub szerzej nieruchomości pierwotnej), wydzielona z niej z przeznaczeniem na realizację inwestycji drogowej. Dla przykładu przedmiotem wyceny może być prawo własności części nieruchomości stanowiącej wydzielaną działkę ewidencyjną 9/3, arkusz mapy 5, obręb 0008, o powierzchni 145 m², położoną w X, gmina Y, przejętą na rzecz Skarbu Państwa na rozbudowę drogi krajowej nr 11 na odcinku XY, na podstawie Decyzji Z, znak xxx, o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej z dnia xxx.

4. Zakres wyceny

W zakresie wyceny należy wskazać prawa związane z nieruchomością, które podlegają wycenie, w tym rodzaj prawa bądź praw podlegających wycenie, których przedmiotem jest nieruchomość, części składowe gruntu objęte wyceną oraz części składowe gruntu, które nie zostały oszacowane wraz z uzasadnieniem.

Problem z ustaleniem zakresu wyceny stanowi zagadnienie wywłaszczenia części nieruchomości budynkowej. W tym miejscu warto przytoczyć fragment uzasadnienia wyroku Naczelnego Sądu Administracyjnego I OSK 29/08 z 8 stycznia 2009r., skarga kasacyjna na decyzję Ministra Budownictwa w przedmiocie wywłaszczenia nieruchomości i odszkodowania: „Wywłaszczenie części nieruchomości odnosi się do części fizycznej nieruchomości. W większości przypadków w takiej sytuacji mamy do czynienia z nieruchomościami gruntowymi. Jednakże nie można wykluczyć *a priori* możliwości wywłaszczenia części nieruchomości budynkowej. Niemniej jednak, w ocenie Naczelnego Sądu Administracyjnego rozstrzygającego niniejszą sprawę, o możliwości wywłaszczenia części nieruchomości budynkowej decyduje struktura

budynku. Mianowicie, jeżeli struktura budynku pozwala na takie wyłączenie wówczas będzie ono dopuszczalne, bowiem decyzja o wyłączeniu będzie wykonalna. Natomiast w sytuacji, kiedy struktura budynku uniemożliwia dokonanie wyłączenia jego części, wówczas wobec niewykonalności ewentualnej decyzji o wyłączeniu takie wyłączenie nie będzie możliwe. W przypadku nieruchomości budynkowej zagadnienia tego nie można sprowadzić, jak uczynił to Sąd pierwszej instancji, do kwestii wykupu „resztówek”. W sytuacji takiej, z jaką mamy do czynienia w rozpoznawanej sprawie, gdzie wyłączenie części nieruchomości budynkowej prowadzić ma do jej rozbiórki należy budynek widzieć jako całość niepodzielną, jeżeli jego struktura nie pozwala na fizyczny podział. Wiąże się to również z ustaleniem odszkodowania za nieruchomość budynkową. Zasadnie skarżący kasacyjnie powołuje się na art. 21 ust. 2 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej mówiący o wyłączeniu za słusznym odszkodowaniem. W przypadku nieruchomości budynkowej, której struktura nie pozwala na podział, słusznym odszkodowaniem będzie odszkodowanie za cały budynek, a nie za jego część, której nie da się fizycznie wydzielić bez zniesienia konstrukcji całego budynku.” Wobec powyższego wywodu wydaje się zasadne co najmniej odniesienie do tej kwestii w operacie szacunkowym i właściwe zaznaczenie zakresu wyceny oraz podkreślenie ustaleń dotyczących ewentualnej konieczności zniesienia konstrukcji pozostałej części budynku lub budowli. Zdaniem autora zleceniodawca ustalający odszkodowanie powinien otrzymać pełną wiedzę w zakresie tego co zostało wycenione i ewentualnie tych elementów, które pozostały poza wyceną, a które mogą mieć wpływ na ustalenie kwoty odszkodowania.



5. Cel wyceny

W operacie szacunkowym cel wyceny powinien być wyraźnie sformułowany poprzez wskazanie dla potrzeb jakiej sprawy operat jest sporządzany. Cel ten winien być zgodny z celem wskazanym przez zleceniodawcę. W przypadku nieruchomości drogowych cele wyceny mogą być bardzo zróżnicowane, w tym między innymi:

- 1) dla potrzeb nabycia nieruchomości wydzielonej z urzędu pod budowę drogi publicznej w drodze umowy cywilno-prawnej;
- 2) dla potrzeb ustalania ceny kupna-sprzedaży lub stawki czynszu dzierżawy nieruchomości, których całość lub część położona jest na terenie przeznaczonym w planie pod budowę drogi publicznej;
- 3) dla potrzeb ustalenia wysokości odszkodowania za nieruchomość przejętą na rzecz budowy drogi publicznej na podstawie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, która stała się własnością Skarbu Państwa lub jednostki samorządu terytorialnego;
- 4) dla potrzeb wypłaty odszkodowania za grunty przejęte pod drogi publiczne w wyniku podziału nieruchomości na wniosek właściciela nieruchomości – art. 98.1, w tym na wniosek właściciela art. 98.a *UoGN*. (oraz połączenia i ponownego podziału – art. 98b) lub dla potrzeb wypłaty odszkodowania za grunty przejęte pod drogi publiczne przejęte w wyniku podziału nieruchomości z urzędu art. 97.3 *UoGN*;
- 5) dla potrzeb wypłaty odszkodowania za grunty przejęte pod drogi publiczne w wyniku scalenia i podziału nieruchomości – art. 105.4 *UoGN*;
- 6) dla potrzeb wypłaty odszkodowania za grunty zajęte pod drogi publiczne na podstawie art. 73 *UPwURAP*;
- 7) dla potrzeb wynagrodzenia za bezumowne korzystanie z nieruchomości stanowiącej drogę publiczną;
- 8) dla potrzeb wynagrodzenia przy nabyciu lub odszkodowanie przy wyłączeniu nieruchomości pod linie kolejowe;
- 9) dla potrzeb wyceny nieruchomości dla PKP na podstawie *UoKPKP*;
- 10) dla innych potrzeb:
 - postępowanie fiskalne,
 - wyceny dla celów planistycznych,
 - wyceny dróg wewnętrznych.

W tym miejscu należy jedynie nadmienić dwa cele wyceny, które nie są bezpośrednio związane z nieruchomościami drogowymi, chociaż mogą być realizowane przy okazji inwestycji drogowych na podstawie *UsZPiRI*. Pierwszym z nich jest określenie wartości nieruchomości (w tym lokali mieszkalnych) nabywanych w imieniu i na rzecz Skarbu Państwa, województwa i powiatu albo gminy, usytuowanych poza pasami drogowymi w celu dokonania ich zamiany na nieruchomości położone w pasach drogowych lub wydzielenia ich w tych pasach w postępowaniu scaleniowo-wymiennym. Drugim celem jest określenie wartości pozostałej części nieruchomości (nie przejmowanej pod drogę), jeżeli nie nadaje się ona do prawidłowego wykorzystania na dotychczasowe cele. Wydaje się zasadne rozwinięcie tego drugiego celu związanego z problematyką wycen tzw. „resztówek”. Przesłanką roszczenia właściciela nieruchomości o nabycie niewyłączonej na cele budowy dróg części tej nieruchomości tzw. „resztówki” jest niemożność prawidłowego wykorzystania takiej nieruchomości na dotychczasowe cele, w następstwie odłączenia od niej części wyłączonej [Uchwała SN (3) z 11.9.2013r. III CZP 35/13]. Zatem brak możliwości (przy zachowaniu zasad prawidłowej gospodarki, zgodnie ze społeczno-gospodarczym przeznaczeniem prawa własności przysługującego dotychczasowemu właścicielowi) realizacji na tej części takich zamierzeń, które mogły być realizowane przed wydaniem decyzji lokalizującej drogę publiczną. Resztówka zatem to taka część nieruchomości, na której dotychczasowy właściciel utracił możliwość realizowania jakichkolwiek, możliwych dotychczas do zrealizowania, celów. Umniejszenie więc dotychczasowych celów, na jakie pozostająca przy właścicielu część nieruchomości może być zagospodarowana, nie skutkuje uznaniem jej za resztówkę podlegającą wykupowi [Wolanin 2004]. Określenie tych celów dokonywane winno być drogą analizy korzystania z nieruchomości zanim doszło do podziału i przejęcia jej części oraz możliwości jego kontynuacji. Chodzi o faktyczne korzystanie z nieruchomości przez właściciela, nawet przy dokonaniu zmiany sposobu osiągania dotychczasowych celów [Wyrok Sądu Najwyższego – Izba Cywilna z dnia 9 października 2015r. IV CSK 702/14]. Nie można przyjąć, aby nieruchomość nadawała do prawidłowego wykorzystania na dotychczasowe cele,

jeżeli koszty, które należałoby na to ponieść w sposób trwały czyniłyby taki sposób wykorzystania nieruchomości nieopłacalny. Warto zatem mieć na uwadze, że wykupienie tzw. „resztówek” nie jest procesem zautomatyzowanym, a wymaga sporządzania przez rzeczoznawców majątkowych opinii dotyczących spełnienia warunków wykupu.

6. Daty istotne w procesie wyceny nieruchomości drogowych

Zgodnie z generalną zasadą operat szacunkowy winien zawierać następujące daty:

- 1) datę sporządzenia operatu szacunkowego;
- 2) datę na którą określa się wartość nieruchomości;
- 3) datę na którą określa się stan nieruchomości;
- 4) datę przeprowadzenia oględzin nieruchomości, ale również inne daty, jakie winny zostać uwzględnione w procesie wyceny, jeżeli wymaga tego cel wyceny: na przykład data przeznaczenia nieruchomości.

Wydaje się w tym miejscu zasadne przybliżenie jedynie wybranego zagadnienia, tj. daty stanu nieruchomości przejętych pod drogi publiczne na podstawie *UsZPiRI*. Datę tą ustala się na dzień wydania decyzji organu pierwszej instancji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej. Chodzi więc tutaj o dzień, w którym decyzja została wydana, nie zaś o dzień, w którym stała się ostateczna. „Pomiędzy bowiem dniem wydania decyzji a dniem jej ustatecznienia się mogą zaistnieć takie zmiany w jej stanie prawnym lub faktycznym, które wpłyną na jej wartość. W ten sposób skutki korzystania z nieruchomości przez jej właścicieli i użytkowników wieczystych, tj. wykonywania swoich praw, a także przez zarządcę przyszłej drogi publicznej w wyniku nadania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, w okresie do ustatecznienia się omawianej decyzji, nie mają wpływu na określenie wartości nieruchomości, a tym samym nie mogą być uwzględnione w ustalaniu wysokości odszkodowania. Złożenie odwołania, co do zasady, skutkuje bowiem zachowaniem dotychczasowego stanu prawnego i stanu posiadania nieruchomości, skutkiem czego właściciel i użytkownik wieczysty, a także inne podmioty praw przy-

sługujących do nieruchomości, nadal mogą w ramach wykonywania swojego prawa kształtować stan tej nieruchomości” [Jaworski, Prusaczyk, Tułodziecki, Wolanin 2015].

Ponadto należy mieć na uwadze, że w procesie wywłaszczenia mogą zaistnieć **dwa odmienne przypadki ustalenia dat**. Zgodnie z artykułem 130 *UoGN* wysokość odszkodowania ustala się według stanu, przeznaczenia i wartości, wywłaszczonej nieruchomości w dniu wydania decyzji o wywłaszczeniu. Niemniej jednak, w przypadku gdy starosta, wykonujący zadanie z zakresu administracji rządowej, wydaje odrębną decyzję o odszkodowaniu, wysokość odszkodowania ustala się według stanu i przeznaczenia nieruchomości w dniu pozbawienia lub ograniczenia praw, a w przypadkach, o których mowa w art. 98 ust. 3 i art. 106 ust. 1 (drogi), według stanu i przeznaczenia nieruchomości odpowiednio w dniu wydania decyzji o podziale lub podjęcia uchwały o przystąpieniu do scalenia i podziału oraz jej wartości w dniu wydania decyzji o odszkodowaniu.

7. Stan i przeznaczenie nieruchomości

Zgodnie z artykułem 4 punkt 17 *UoGN* stan nieruchomości oznacza stan zagospodarowania, stan prawny, stan techniczno-użytkowy, a także stan otoczenia nieruchomości, w tym wielkość, charakter i stopień zurbanizowania miejscowości, w której nieruchomość jest położona. Zdaniem Wolanina [2015] w pojęciu stanu nieruchomości można więc wyróżnić trzy zasadnicze elementy: stan faktyczny na nieruchomości, stan prawny tej nieruchomości i stan faktyczny otoczenia nieruchomości. Odszkodowanie ma zatem służyć zrekompensowaniu utraty wartości prawa własności i prawa użytkowania wieczystego, determinowanej wartością samej nieruchomości kształtowanej wymienionymi wyżej elementami jej stanu. Zgodnie z Projektem Standardu Drogowego „Stan zagospodarowania, stan prawny, stan techniczno-użytkowy oraz stopień wyposażenia w urządzenia infrastruktury technicznej stanowiące elementy stanu nieruchomości drogowej ustala się na podstawie dokumentacji przekazanej przez zlecniodawcę oraz na podstawie dowodów pozyskanych przez organ w trybie postępowania administracyjnego. O ile to możliwe, w szczególności przed

rozpoczęciem inwestycji drogowej lub kolejowej, należy wykorzystać w procesie wyceny informacje pochodzące z oględzin nieruchomości”. Taka reguła postępowania powinna w dłuższym okresie wesprzeć rzeczoznawcę majątkowego, który bardzo często ustala stany nieruchomości z dalekiej przeszłości.

W tym miejscu wydaje się zasadnym poruszenie tematyki przedmiotów połączonych z rzeczą tylko dla przemijającego użytku nie stanowią jej części składowych [art. 47, §3 KC]. Rzeczoznawca majątkowy może ocenić w czasie oględzin, że zlokalizowany na nieruchomości wycenianej przedmiot, może być z nią połączony wyłącznie dla przemijającego użytku, na przykład baner reklamowy. Takie ustalenia powinny znaleźć się w operacie szacunkowym, o ile to możliwe wsparte oświadczeniem właściciela nieruchomości.

Przeznaczenie nieruchomości przejętych lub zajętych na podstawie *UsZPiRI* lub w związku z artykułem 73 *UPwURAP* lub artykułem 37a, ust. 1 *UoKPKP* lub na podstawie *UoTK*, należy określić bez uwzględnienia ustaleń decyzji. Zatem podstawą ustalenia przeznaczenia nieruchomości są miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego a w przypadku ich braku ustalenia wynikające z decyzji o ustaleniu warunków zabudowy, a gdy taka decyzja nie została wydana ze studium (uwarunkowań i) kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy. Taka kolejność ustalenia przeznaczeń wynika z wtórnej interpretacji zapisów *UoGN*, aczkolwiek zapis artykułu 154 *UoGN* zawiera spójnik „lub” pomiędzy studium a decyzją. Konieczne wydaje się uporządkowanie w *UoGN* tej kwestii. Przeznaczenie nieruchomości wydzielonych w związku z art. 98 *UoGN* należy określić na dzień wydania decyzji zatwierdzającej podział nieruchomości bez uwzględnienia ustaleń decyzji. Przeznaczenie nieruchomości, przejętych na podstawie *UsZPiRIBP* należy określić na dzień wydania decyzji organu pierwszej instancji o zezwoleniu na realizację inwestycji w sytuacji porozumienia stron. W przypadku braku porozumienia sprawa zostaje przekazana do starosty, wykonującego zadania z zakresu administracji rządowej, który wydaje odrębną decyzję o odszkodowaniu. W tym przypadku, jak zaznaczono w punkcie 6, wysokość odszkodowania ustala się według stanu i przeznaczenia nieruchomości w dniu pozbawienia lub ograniczenia praw – uprawomocnienia się decyzji.

8. Analiza rynku nieruchomości i cechy nieruchomości

W przypadku wyceny nieruchomości drogowych analizą objęty winien być rynek lokalny, a w przypadku braku transakcji nieruchomościami podobnymi także rynek regionalny. W orzecznictwie pod pojęciem „ryнку lokalnego” rozumie się obszar gminy poszerzony maksymalnie do powiatu, a „rynek regionalny” odnoszony jest do obszaru województwa [por. wyrok NSA z 8 stycznia 2014 roku I OSK 1460/12, NSA 10 lipca 2015r. I OSK 2546/13]. W niektórych sytuacjach powstaje istotna wątpliwość takiego podziału. Dotyczy to rynków nieruchomości zlokalizowanych w granicach województwa, w pobliżu rynków podobnych z sąsiednich województw. W takiej sytuacji wydaje się zasadnym umieszczenie poszerzonego i mocnego uzasadnienia tak zdefiniowanych rynków.

Cechy nieruchomości takie jak: położenie, stan prawny, przeznaczenie oraz sposób korzystania, zgodnie z brzmieniem art. 4 pkt 16 *UoGN*, są zdaniem ustawodawcy obligatoryjnymi cechami, mającymi wpływ na wartość nieruchomości. Adekwatność stanu nieruchomości nie będzie uwzględniać subiektywnych cech mających dla tego podmiotu znaczenie przy postrzeganiu jej wartości (na przykład nieruchomość od lat znajdująca się w posiadaniu tej samej rodziny). Słuszność takiej formy odszkodowania musi być jednak postrzegana przez pryzmat takich cech nieruchomości, które dadzą się zobiektywizować niezależnie od tego, komu odebrane prawo przysługiwało [Por. Wolanin 2010]. W myśl definicji zawartej w art. 4 pkt 16 *UoGN* przez nieruchomość podobną rozumieć należy nieruchomość, która jest porównywalna z nieruchomością stanowiącą przedmiot wyceny, ze względu na położenie, stan prawny, przeznaczenie, sposób korzystania oraz inne cechy wpływające na jej wartość. Zgodnie z Wyrokiem WSA Poznań z 25.04.2013r. II SA/Po 137/13 „W kontekście definicji legalnej rozbieżność w wielkości nieruchomości o przeznaczeniu drogowym nie pozwala na przyjęcie, iż nie stanowią one nieruchomości podobnych o ile są porównywalne z nieruchomością stanowiącą przedmiot wyceny, ze względu na

położenie, stan prawny, przeznaczenie, sposób korzystania. Wielkość nieruchomości nie jest bowiem wprost wskazana w tej definicji jako parametr wpływający na podobieństwo. W przypadku nieruchomości o przeznaczeniu drogowym wielkość nie stanowi zaś cechy wpływającej na jej wartość, a tylko inne cechy wpływające na wartość nieruchomości mieszczą się w zakresie pojęcia porównywalności o jakim mowa w definicji nieruchomości podobnej. Tylko brak wystarczających danych odnoszących się do tego typu transakcji umożliwia odstąpienie przez rzeczoznawcę od tego sposobu wyceny i dokonanie jej przy wykorzystaniu danych dotyczących transakcji nieruchomościami o przeznaczeniu przeważającym wśród gruntów przyległych do szacowanej nieruchomości. Z treści rozporządzenia jednoznacznie wynika kolejność stosowania podejść. Dopiero bowiem brak cen transakcyjnych nieruchomości drogowych umożliwia rezygnację z tego podejścia. Przed dokonaniem wyceny otwiera się wówczas możliwość wykorzystania podejścia opartego na transakcjach nieruchomości o przeznaczeniu przeważającym wśród gruntów przyległych do szacowanej nieruchomości. Uwzględnienie od razu transakcji gruntami o przeznaczeniu przeważającym wśród gruntów przyległych do działki jest działaniem naruszającym tę regulację.” [Por. inne sprawy, Sygnatura akt I OSK 829/12, wyrok z 30 sierpnia 2013r.]

Projekt Standardu Drogowego w zakresie cech rynkowych wydaje się nie w pełni precyzyjny. Zgodnie z nim wartość nieruchomości drogowej dla potrzeb realizacji decyzji określa się z uwzględnieniem cech rynkowych nieruchomości według jej stanu z dnia wydania decyzji. Sytuacja się jednak komplikuje, gdy występuje podział nieruchomości celem realizacji inwestycji drogowej lub kolejowej. W opinii autora może występować kilka scenariuszy, w tym dwie przykładowe sytuacje:

- a) działka macierzysta jest w całości przeznaczona pod zabudowę mieszkaniową jednorodzinną, a część działki macierzystej (wydzielonej w wyniku podziału i stanowiącej przedmiot wyceny) jest objęta ustaleniami decyzji;
- b) działka macierzysta jest w części przeznaczona pod zabudowę miesz-

kaniową jednorodzinną i w części pod zieleń, a ta część działki macierzystej przeznaczona pod zieleń (wydzielonej w wyniku podziału i stanowiąca przedmiot wyceny) jest objęta ustaleniami decyzji.

W sytuacji a) i b) cechy nieruchomości dla danej formy własności, między innymi takie jak: lokalizacja, dostęp, infrastruktura techniczna, sposób korzystania, sąsiedztwo i otoczenie, będą dotyczyły działki macierzystej (przed podziałem) zarówno dla aktualnego, jak i alternatywnego sposobu użytkowania (por. pkt 10). Warto zaznaczyć, że przy doborze nieruchomości podobnych, należy uwzględnić w szczególności charakter i stopień zurbanizowania obszaru, na którym nieruchomości te są położone. Problemy pojawiają się, gdy istotne znaczenie (różnicujące cechy transakcyjne) ma powierzchnia. W sytuacji a) w wycenie dla aktualnego sposobu użytkowania powierzchni terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej (o ile jest ona cechą różnicującą ceny transakcyjne nieruchomości podobnych: MN) przyjmuje się z działki macierzystej. W sytuacji a) w wycenie dla alternatywnego sposobu użytkowania, tj. drogowego, powierzchnia (o ile jest ona cechą różnicującą ceny transakcyjne nieruchomości podobnych: KD) będzie dotyczyła części nieruchomości o takim alternatywnym przeznaczeniu. Natomiast w sytuacji b) właściciel traci tylko część nieruchomości o różnym, w tym przypadku wyraźnie gorszym przeznaczeniu. W sytuacji b) jest odbierana ta mniej wartościowa część nieruchomości a nie mieszane przeznaczenie nieruchomości. Oczywiście może być i przypadek odwrotny. Zdaniem autora, dla aktualnego sposobu użytkowania w sytuacji b) należy wziąć pod uwagę tą wyraźnie odrębną funkcjonalnie część działki macierzystej. W przypadku doboru cechy jaką jest powierzchnia powinna ona dotyczyć w omawianym scenariuszu powierzchni terenów zieleni (o ile jest ona cechą różnicującą ceny transakcyjne nieruchomości podobnych: ZI). W sytuacji b) w wycenie dla alternatywnego sposobu użytkowania, tj. drogowego, powierzchnia (o ile jest ona cechą różnicującą ceny transakcyjne nieruchomości podobnych: KD) będzie dotyczyła części nieruchomości o takim alternatywnym przeznaczeniu.

9. Transakcje drogowe

Należy bardzo wyraźnie zaznaczyć, że **transakcje drogowe, co do zasady, mają charakter rynkowy**. Argument liczby potencjalnych kupujących czy sprzedających zdaniem autora nie jest wystarczająco silny, aby uzasadnić nierynkowość tego typu transakcji. W dziedzinie ekonomii struktury rynkowe też są zróżnicowane, od konkurencji doskonałej do monopolu i monopsonu. Pojęcie ceny transakcyjne nieruchomości drogowych powinno być przy tym interpretowane szeroko uwzględniając w procesie wyceny zarówno ceny transakcyjne nieruchomości przeznaczonych na cele drogowe w dokumentach planistycznych, jak też ceny nieruchomości, których charakter drogowy wynika z faktycznego sposobu użytkowania nieruchomości [Wyrok NSA z dnia 17 maja 2016r., sygn. I OSK 1843/14]. **Jeżeli istnieją dane dotyczące cen uzyskiwanych w obrocie, brak jest co do zasady podstaw do szacowania wartości z uwzględnieniem gruntów przyległych.** Eliminując możliwość porównania występujących transakcji rzeczoznawca winien zawrzeć szczegółowy opis badanych nieruchomości, z uwzględnieniem tych cech, które skutkują niemożliwością uznania działek za podobne. Za nie znajdujące podstaw uznać należy przyjęcie przez rzeczoznawcę *a priori*, iż w przypadku występowania tylko jednego nabywcy na rynku lokalnym transakcje kupna sprzedaży nieruchomości drogowych nie mają w pełni charakteru rynkowego. Generalne zaś stwierdzenie, że transakcje nieruchomościami przeznaczonymi pod drogi są nierynkowe nie uzasadnia ich pominięcia. Konieczna jest bowiem m.in. analiza przez rzeczoznawcę tych okoliczności, które warunkują ceny transakcyjne uwzględniane przy określaniu wartości rynkowej nieruchomości, zgodnie z założeniami określonymi w art. 151 *UoGN*. Nie można pomijać tego, że w myśl wymienionego przepisu, wartość rynkową szacowanej nieruchomości ustala się na podstawie cen transakcyjnych, ale tylko takich, które spełniają warunki wymienione w art. 151 ust. 1 pkt 1 i 2 *UoGN*. Rzeczoznawca powinien uzasadnić dokonany wybór podejścia, przez wskazanie konkretnych danych istotnych w tym zakresie [Por. Wyrok NSA z dnia 17 maja 2016r., sygn. I OSK 1843/14].

Kwoty odszkodowań ustalane w drodze decyzji nie stanowią cen transakcyjnych, a tym samym nie mogą stanowić podstawy określania wartości nierucho-

mości. Kwoty te nie mogą również stanowić punktu odniesienia dla weryfikacji poziomu wartości określonych w operatach szacunkowych. Wyraźnie podkreśla się, że oszacowana wartość rynkowa ma odzwierciedlać cenę najbardziej prawdopodobną możliwą do uzyskania w danym segmencie rynku nieruchomości, a nie w stworzonym „bycie” ukształtowanym przez kwoty odszkodowań.

W przypadku, gdy nie będzie transakcji nieruchomościami drogowymi na rynku lokalnym i na rynku regionalnym lub w przypadku szczególnym, gdy rzeczoznawca majątkowy wykaże, że każda ze znalezionych transakcji drogowych nie spełnia wymogu podobieństwa do przedmiotu wyceny (wymóg odrębnej analizy każdej transakcji), można zastosować wycenę z gruntów przyległych. Ze względu na zróżnicowane możliwości przeprowadzenia takiej wyceny Projekt Standardu Drogowego zakłada wybór jednej, tj. „W przypadku powstania nieruchomości drogowej w wyniku podziału, przeznaczenie przeważające wśród gruntów przyległych ustala się na podstawie przeznaczenia działki, z której wydzielono nieruchomość drogową. W pozostałych przypadkach przeznaczenie przeważające wśród gruntów przyległych ustala się na podstawie powierzchni tych gruntów, przyjmując je jako tożsame z przeznaczeniem gruntów przyległych o największej łącznej po-

wierzchni. Przez grunty przyległe należy rozumieć grunty mające granicę styczną z nieruchomością wycenianą. Za pojedynczy grunt przyległy uważa się pojedynczą działkę ewidencyjną. Przy ustalaniu powierzchni gruntów przyległych nie uwzględnia się powierzchni przyległych nieruchomości drogowych. Przy ustalaniu wskazanego przeznaczenia nie uwzględnia się długości granic stycznych z nieruchomością wycenianą”. Biorąc pod uwagę powyższe wytyczne, wyceniając grunt oznaczony jako KD na Rysunku 1, należy zsumować powierzchnie gruntów o tożsamym przeznaczeniu (ZI, MN, M/U, P i U) i wybrać grunt o największej łącznej powierzchni (w przykładzie U). W tym miejscu należy wyraźnie podkreślić, że poza cechą przeznaczenia przyjmowanego z gruntów przyległych, pozostałe cechy powinny pozostać odpowiednie dla nieruchomości przed podziałem a nie dla gruntów przyległych.



Rysunek 1

Wycena nieruchomości drogowych z gruntów przyległych



Źródło: opracowanie własne.

10. Zasada korzyści

W operacji szacunkowym dotyczącym wyceny nieruchomości drogowych obowiązującym i priorytetowym zadaniem rzeczoznawcy majątkowego jest odniesienie się do **zasady korzyści** zawartej w art. 134 *UoGN*. W opinii autora to *UoGN* stanowi podstawę wyceny, która zresztą mogłaby sprawnie funkcjonować bez zapisów zmiany *RWNiSOS* z 2011r. Co więcej, zdaniem autora *RWNiSOS* wraz ze zmianami nie daje istotnej wartości dodanej do procesu wyceny a w wielu przypadkach wprowadzone zostają rozwiązania niejasne i bardzo niespójne. Wracając do wątku głównego, podstawę ustalenia wysokości odszkodowania stanowi, z zastrzeżeniem art. 135, wartość rynkowa nieruchomości. Przy określaniu wartości rynkowej nieruchomości uwzględnia się w szczególności jej rodzaj, położenie, sposób użytkowania, przeznaczenie, stan nieruchomości oraz aktualnie kształtujące się ceny w obrocie nieruchomościami. Wartość nieruchomości dla celów odszkodowania określa się według aktualnego sposobu jej użytkowania, jeżeli przeznaczenie nieruchomości, zgodne z celem wywłaszczenia, nie powoduje zwiększenia jej wartości. Jeżeli przeznaczenie nieruchomości, zgodne z celem wywłaszczenia, powoduje zwiększenie jej wartości, wartość nieruchomości dla celów odszkodowania określa się według alternatywnego sposobu użytkowania wynikającego z tego przeznaczenia. Niezwykle istotny i porządkujący różne interpretacje wydaje się zapis Projektu Standardu Drogowego precyzujący **aktualny sposób użytkowania, który nie powinien być utożsamiany z pojęciem faktycznego sposobu korzystania z nieruchomości**. Wartość rynkowa według aktualnego sposobu użytkowania określana jest przy założeniu zgodności z jej przeznaczeniem przy uwzględnieniu zasady korzyści. Niestety obecnie pojawiają się różne interpretacje tej definicji.



Zdaniem autora przy określaniu wartości nieruchomości drogowych należy w każdej sytuacji odnieść się do zasady korzyści. Możliwe są dwie grupy rozwiązań tworzące trzy scenariusze, tj.:

1. **Nie, brak korzyści**
 - 1a. Aktualny sposób użytkowania > Alternatywny sposób użytkowania
 - 1b. Aktualny sposób użytkowania = Alternatywny sposób użytkowania
2. **Tak, istnieje korzyść**
 - 2a. Aktualny sposób użytkowania < Alternatywny sposób użytkowania

W przypadku, gdy aktualny sposób użytkowania nieruchomości jest inny niż przeznaczenie nieruchomości zgodne z celem wywłaszczenia należy przeprowadzić odrębne analizy rynku dla stanu odpowiadającego jej aktualnemu sposobowi użytkowania oraz stanu uwzględniającego przeznaczenie zgodne z celem wywłaszczenia. Jeżeli wyniki analiz cen transakcyjnych nieruchomości odpowiadających aktualnemu sposobowi użytkowania i przeznaczeniu nieruchomości zgodnemu z celem wywłaszczenia wskazują na ceny na porównywalnym poziomie, należy przeprowadzić odrębne wyceny i za podstawę wyceny do celów odszkodowania przyjąć wyższą wartość nieruchomości. Jeżeli wyniki analiz cen transakcyjnych nieruchomości odpowiadających aktualnemu sposobowi użytkowania i przeznaczeniu nieruchomości zgodnemu z celem wywłaszczenia wskazują na ceny na nieporównywalnym poziomie, należy przeprowadzić wycenę na podstawie analizy wskazującej wyższy poziom cen. W obecnym stanie prawnym, zdaniem autora, co do zasady powinno przeprowadzić się **dwie wyceny**. Zapis Projektu Standardu Drogowego ma wprowadzić pewne uproszczenie procedur, zwłaszcza w przypadku wyraźnej rozbieżności cen transakcyjnych w dwóch segmentach rynku nieruchomości.

W *UoGN* trafnie wskazuje się, że jeżeli przeznaczenie nieruchomości – celu publicznego jako celu wywłaszczenia – powoduje zwiększenie wartości nieruchomości, to wówczas wartość rynkową określa się według sposobu użytkowania wynikającego z tego przeznaczenia [Mzyk 2012, s. 798]. W tej kwestii niezwykle cenne są ustalenia zawarte w Wyroku NSA z dnia 8 kwietnia 2016r., sygn. I OSK 1686/14: „Jeżeli wartość nieruchomości określona we-

dług jej przeznaczenia na cel wywłaszczenia byłaby wyższa od wartości określonej według aktualnego sposobu użytkowania, to w takiej sytuacji ustawodawca przyznał osobom wywłaszczonej prawo korzyści w postaci ustalenia odszkodowania na podstawie przeznaczenia nieruchomości – według tych kryteriów, które zwiększają wartość nieruchomości. Osoby wywłaszczane mają prawo uzyskać odszkodowanie właśnie adekwatne do istniejących możliwości zagospodarowania nieruchomości, skoro wartość nieruchomości determinowana jest nie tylko aktualnym sposobem korzystania z niej, ale także całym zakresem możliwości korzystania z niej w ramach obowiązującego prawa. W szczególności sposób określa się wartości nieruchomości nabywanych dla budowy dróg publicznych (§36 rozporządzenia; M. Wolanin w: J. Jaworski, A. Prusaczyk, A. Tułodziecki, M. Wolanin, Ustawa o gospodarce nieruchomościami. Komentarz, C.H. Beck 2015, s. 868–869, nb 6, 7). W literaturze powszechnie przyjmuje się, że odpowiednie stosowanie przepisów prawa polega na zwykłym stosowaniu wprost określonych przepisów odniesienia, z tym jednak, że całkowicie nie mają zastosowania bądź też w pewnej części swej treści ulegają zmianie te (i tylko te) spośród nich, które ze względu na treść swych postanowień są bezprzedmiotowe lub całkowicie sprzeczne z przepisami normującymi dane stosunki, do których mają być one zastosowane [J. Nowacki, Odpowiednie stosowanie przepisów prawa, Państwo i Prawo 1964/3/372–373]. Przy odpowiednim stosowaniu wszelkich przepisów – w razie wątpliwości co do tego, który przepis trzeba zmodyfikować – modyfikacji winny podlegać przepisy odpowiednio stosowane, a nie te, które są przez nie uzupełniane [J. Nowacki, Analogia legis, Warszawa 1966, s. 143, 145–146]. Zawsze należy wybierać rozwiązanie bliższe naturze stosunków podstawowych oraz specyfice i celom regulacji podstawowej. W procesie tym trzeba także brać pod uwagę aktualne orzecznictwo i poglądy doktryny odnoszące się do danego zagadnienia [M. Hauser, Odpowiednie stosowanie przepisów prawa – uwagi porządkujące, Przegląd Prawa i Administracji, 2005, t. LXV, s. 161–162]. Przy dokonywaniu wykładni przepisów odpowiednio stosowanych konieczne jest zachowanie odpowiedniej sekwencji; w pierwszej kolejności przepisy odniesienia winny być stosowane wprost, w dalszej – gdy ich stosowanie *in extenso* nie jest możliwe

czy celowe – mają one zastosowanie z niezbędnymi modyfikacjami dostosowującymi je do przepisów odesłania, a dopiero gdy stosowanie przepisów odniesienia byłoby całkowicie niemożliwe lub bezcelowe – nie mają one zastosowania [odpowiednio – S. Gajewski, A. Jakubowski, Odpowiednie stosowanie Kodeksu postępowania administracyjnego do postępowania nadzorczego prowadzonego przez wojewodę, Przegląd Prawa Publicznego 2012/6/56–57]. W tej sytuacji błędnie zaskarżonym wyrokiem wskazano na potrzebę sięgania do §36 ust. 3 rozporządzenia, bowiem **prawidłowo zastosowana zasada korzyści, czyniła zbędnym – w ramach odpowiedniego stosowania – ustępu 3 §36 rozporządzenia** [§36 ust. 4 zd. 2 *in fine* rozporządzenia w zw. z art. 134 ust. 4 ugn]. W kontrolowanej sprawie §36 ust. 3 rozporządzenia w ogóle nie znajdował zastosowania.”

Warto przytoczyć przykłady do poszczególnych scenariuszy. W pierwszej grupie rozwiązań nie ma zasady korzyści. Może wystąpić scenariusz, gdy nieruchomość jest przeznaczona pod zabudowę mieszkaniową jednorodzinną a jej część zostaje wyłączone na realizację inwestycji drogowej. W tej sytuacji należy oszacować wartość rynkową nieruchomości przeznaczonej pod zabudowę mieszkaniową i wartość rynkową nieruchomości przeznaczonej

pod drogi i wybrać wartość wyższą: najczęściej $WR_{MN} > WR_{KD}$, zatem aktualny sposób użytkowania > alternatywny sposób użytkowania. Może również wystąpić scenariusz, gdy nieruchomość (lub jej część) jest przeznaczona pod drogę publiczną (lub jej poszerzenie) i zostaje ona wyłączone na realizację inwestycji drogowej. W tej sytuacji należy oszacować wartość rynkową nieruchomości przeznaczonej pod drogę. W treści operatu szacunkowego należy zamieścić informację, że przeznaczenie, wynikające z celu wyłączenia i aktualny sposób użytkowania nieruchomości są tożsame. W tym miejscu należy zaznaczyć, że problem pojawia się, gdy aktualny sposób użytkowania rozumiany jest jako faktyczny sposób korzystania. Rozwiązania proponowane w Projekcie Standardu Drogowego precyzujące definicję aktualnego sposobu użytkowania uznaje się za konieczne do wdrożenia. W drugiej grupie rozwiązań występuje zasada korzyści. Może wystąpić scenariusz, gdy nieruchomość jest przeznaczona pod rolę a jej część zostaje wyłączone na realizację inwestycji drogowej. W tej sytuacji należy oszacować wartość rynkową nieruchomości przeznaczonej pod drogę i wybrać wartość wyższą: najczęściej $WR_R < WR_{KD}$, zatem aktualny sposób użytkowania < alternatywny sposób użytkowania.

11. Podsumowanie

Ustalanie wzorców i norm dotyczących wyceny nieruchomości drogowych uznaje się za niezbędne do ujednoczenia procesów wycen tego rodzaju nieruchomości. Zdaniem autora to środowisko rzeczoznawców majątkowych powinno dążyć do tworzenia i rozpowszechniania standardów podnoszących jakość wycen. Wiele elementów w procesie wyceny wymaga doprecyzowania. Tylko działania na rzecz wykształcenia pewnych norm i wzorców, przy zachowaniu rzetelnej dyskusji środowiskowej, mogą prowadzić do systemowych rozwiązań zwiększających jakość wykonywanych operatów szacunkowych.



Bibliografia

1. *UsZPiRI, Ustawa z dnia 10 kwietnia 2003r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (tekst jednolity Dz.U. 2015 nr 0, poz. 2031, ze zm.).*
2. *UsZPiRIBP, ustawy z dnia 8 lipca 2010r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie budowli przeciwpowodziowych (tekst jednolity Dz.U. 2015 nr 0, poz. 966, ze zm.).*
3. *UPwURAP, Ustawa z dnia 13 października 1998r., Przepisy wprowadzające ustawy reformujące administrację publiczną (Dz.U. z 1998r. Nr 133, poz. 872, ze zm.).*
4. *UoKPKP, Ustawa z dnia 8 września 2000r. o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego "Polskie Koleje Państwowe" (Dz.U. 2017 nr 0, poz. 680, ze zm.).*
5. *UoTK, ustawa z dnia 28 marca 2003r. o transporcie kolejowym (Dz.U. 2016 nr 0, poz. 1727, ze zm.).*
6. *KC, Ustawa z dnia 23 kwietnia 1964r. – Kodeks cywilny (Dz.U. 2017 nr 0, poz. 459, ze zm.).*
7. *Jaworski J., Prusaczyk A., Tulodziecki A., Wolanin M., 2015, Ustawa o gospodarce nieruchomościami. Komentarz, Wydanie 4, Wydawnictwo C.H. Beck, Warszawa.*
8. *RWNiSOS, Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 21 września 2004r. w sprawie wyceny nieruchomości i sporządzania operatu szacunkowego (Dz.U. 2004 nr 207, poz. 2109), Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 27 września 2005r. zmieniające rozporządzenie w sprawie wyceny nieruchomości i sporządzania operatu szacunkowego (Dz.U. 2005 nr 196, poz. 1628), Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 14 lipca 2011r. zmieniające rozporządzenie w sprawie wyceny nieruchomości i sporządzania operatu szacunkowego (Dz.U. 2011 nr 165, poz. 985).*
9. *UoGN, Ustawa z dnia 21 sierpnia 1997r. o gospodarce nieruchomościami (tekst jedn. Dz.U. 2016 nr 0, poz. 2147, ze zm.).*

10. Bieniek G., Gdesz M., Kalus S. (red.), Matusik G., Mzyk E., 2012, *Ustawa o gospodarce nieruchomościami. Komentarz*, LexisNexis, Warszawa.
11. *Projekt Standardu Drogowego, Projekt Standardu Zawodowego Rzeczoznawców Majątkowych pt. „Wycena nieruchomości drogowych” w wersji z dnia 27 kwietnia 2017r. po pierwszym etapie konsultacji środowiskowych i posiedzeniu Komisji Standardów.*
12. *UoDP, Ustawa o drogach publicznych (tekst jednolity Dz.U. 1985 nr 14, poz. 60, z późn. zm.).*

VALUATION OF ROAD-RELATED PROPERTY. INTERPRETATIONS AND SUGGESTED SOLUTIONS

Summary

This article presents the process of property valuation and offers a presentation of selected and arranged court rulings. The author takes a particular stance on the definition of the object of valuation, specification of the condition of property, identification of its intended use, market road-related transactions, current and alternative manner of usufruct, as well as the application of the principle of advantage.

Key words

road-related property valuation, current and alternative manner of usufruct, principle of advantage

JEL classification

D46, R30, R39

PRAWO

LIKWIDACJA AGENCJI NIERUCHOMOŚCI ROLNYCH

Z dniem 1 września wejdzie w życie Ustawa o Krajowym Ośrodku Wsparcia Rolnictwa (Dz.U. 2107r. poz. 623). Zgodnie z uzasadnieniem do ustawy dotychczasowa struktura instytucji rolnych złożona z trzech odrębnych agencji jest nieprzejrzysta, prowadzi do dublowania i rozmycia kompetencji i odpowiedzialności w dziedzinie wsparcia rolnictwa. Nowe przepisy przewidują wprowadzenie w miejsce Agencji Nieruchomości Rolnych oraz Agencji Rynku Rolnego nowej instytucji – Krajowego Ośrodka Wsparcia Rolnictwa – odpowiedzialnego m.in. za programowanie rozwoju obszarów wiejskich, gospodarowanie państwowymi nieruchomościami rolnymi, kształtowanie ustroju rolnego i poprawę struktury agrarnej gospodarstw rodzinnych. Zadania agencji płatniczej Unii Europejskiej będzie natomiast wykonywać wyłącznie Agencja Restrukturyzacji i Modernizacji Rolnictwa.

Źródło: Dz.U. 2107r. poz. 623, Rządowe Centrum Legislacji.

Opr. *W.G.*

AKTUALNOŚCI