



Małgorzata Rybicka-Pakuła

**Zdarzenie szkodzące
w przypadku odpowiedzialności
odszkodowawczej wynikającej
z utworzenia obszaru
ograniczonego użytkowania
wokół lotniska**

[The Harmful Event in the Case of Liability for Damages Resulting from the Establishment of a Limited Use Area (LUA) around an Airport]

Abstract

The article is intended to introduce the nature of the liability for damages that arises as a result of the entry into force of the regulations Limited Use Area (LUA) around the airport. The jurisprudence of the Supreme Court and common courts is dominated by the jurisprudence, according to which liability for damages should be broadly understood, i.e. cover the effects of restrictions on the use of specific real estate included in the act of local law on the opening of the LUA around the airport, as well as the negative impact resulting from the establishment of the LUA around an airport, which is a consequence of excessive aviation noise. Representatives of the legal doctrine and some courts, however, take the position that property owners may only seek compensation from the airport managing body for specific restrictions on the use of the property, which are based on Art. 129 sec. 2 of the Environmental Protection Law.

The author of the article supports the first of the above positions, noting that the harmful event in the case of a claim for the purchase of real estate or its part, referred to in Art. 129 sec. 1 of the Environmental Protection Law is the enactment of an act of local law containing restrictions on the manner of using the property or its intended use in the current way. Contrary to the claim for redemption, the provision of Art. 129 sec. 2 of the Environmental Protection Law Act, it does not require proving that, as a result of the establishment of the LUA, there has been a restriction in the manner of using the property in the current manner. This means that the harmful event is the creation of the LUA itself, which leads to the legalization of aviation noise within the LUA and deprives the owners of real estate located within the LUA of claims based on general provisions of civil law, such as the negative claim under Art. 222 § 2 of the Civil Code and a claim for damages based on Art. 435 of the Civil Code.

Keywords: property, compensation, Limited Use Area, airport.

Wprowadzenie

Jednym z przejawów postępu cywilizacyjnego jest rozwój usług komunikacji lotniczej. W interesie publicznym leży rozwój lotnisk położonych w pobliżu dużych skupisk ludzkich oraz zwiększanie liczebności dokonywanych z nich operacji lotniczych. Hałas lotniczy – będący następstwem zarówno operacji lotniczych, jak i operacji naziemnych towarzyszących działalności lotniska – skutkuje przekroczeniem standardów jakości środowiska i prowadzi do obniżenia komfortu życia osób mieszkających w pobliżu lotnisk oraz spadku wartości nieruchomości, w szczególności o charakterze mieszkalnym.

W celu pogodzenia interesu publicznego, który wyraża się w rozwoju komunikacji lotniczej, z interesem właścicieli nieruchomości dotkniętych oddziaływaniem ponadnormatywnego hałasu lotniczego polski ustawodawca zawarł w ustawie z 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska¹ przepisy dotyczące między innymi odpowiedzialności odszkodowawczej wynikającej z objęcia nieruchomości sąsiadujących z lotniskami granicami obszaru ograniczonego użytkowania (OOU). W ciągu ostatnich kilkunastu lat Sąd Najwyższy, sądy powszechne oraz doktryna prawnicza starały się określić charakter tej odpowiedzialności.

Celem niniejszego artykułu jest przedstawienie charakteru odpowiedzialności odszkodowawczej będącej następstwem wejścia w życie OOU wokół lotniska, a w szczególności zdefiniowanie zdarzenia szkodzącego powodującego spadek wartości nieruchomości, które znajdują się w granicach OOU. Omówienie powyższej problematyki nastąpi ze szczególnym uwzględnieniem wybranych judykatów Sądu Najwyższego i sądów powszechnych.

Konstytucyjna ochrona prawa własności i jego ograniczenia z uwagi na interes publiczny

Dążąc do pogodzenia interesu prywatnego związanego z prawem własności nieruchomości z interesem publicznym, który związany jest z rozwojem branży lotniczej, ustawodawca winien mieć na względzie naczelną zasadę ustrojową wyrażoną w Konstytucji RP. Jedną z takich zasad jest

¹ Tekst jedn. Dz.U. z 2021 r., poz. 1973 ze zm.; dalej: p.o.ś.

zasada ochrony własności, unormowana w art. 21 ust. 1 Konstytucji RP. Własność nie jest prawem absolutnym i nie ma charakteru *ius infinitum*, a zatem może podlegać ingerencjom ze strony państwa, gdy jest to uzasadnione potrzebami publicznymi. Jak celnie wyraził to Naczelny Sąd Administracyjny w wyroku z 24 lipca 2009 r.², Konstytucja RP chroni dobra związane zarówno z interesem indywidualnym obywateli, jak i z potrzebami całego społeczeństwa. Stosownie do okoliczności zachodzi niekiedy potrzeba dania pierwszeństwa jednemu dobru przed drugim.

Zgodnie z postanowieniami zawartymi w art. 31 ust. 3 i art. 64 ust. 3 Konstytucji RP ograniczenia konstytucyjnych praw, w tym i prawa własności, mogą być ustanawiane w drodze ustawy. Należy opowiedzieć się za słusznością poglądu³, że ograniczenia prawa własności mogą być również zawarte w aktach prawa miejscowego⁴ (art. 94 Konstytucji RP).

Ograniczenie zakresu korzystania z prawa własności musi mieć uzasadnienie w jednej z wartości – wymienionych w art. 31 ust. 3 Konstytucji RP – które wiążą się z ochroną interesu publicznego. Ograniczenia są zatem dopuszczalne, gdy są konieczne w demokratycznym państwie dla jego bezpieczeństwa lub porządku publicznego, bądź dla ochrony środowiska, zdrowia i moralności publicznej albo wolności i praw innych osób⁵, przy czym nawet wówczas dokonanie ingerencji w sferę praw i wolności jednostki nie powinno być nadmierne w stosunku do chronionej wartości⁶. Zgodnie z zasadą proporcjonalności, wyrażoną w art. 31 ust. 3 Konstytucji RP, ustawodawca może wprowadzać wyłącznie ograniczenia konieczne do osiągnięcia celu, jakim jest ochrona interesu publicznego. Ograniczenia te nie mogą naruszać istoty praw, w tym także istoty prawa własności (art. 64 ust. 3 Konstytucji RP), którego ochrona powiązana jest z zasadami: dobra ogółu, równości i sprawiedliwości, a także ochrony praw nabytych oraz ochrony zaufania obywateli do państwa – wywodzonymi z ogólnej idei demokratycznego państwa prawnego.

² II OSK 1518/08, LEX nr 552861.

³ Zob. E. Bagińska, J. Parchomiuk [w:] R. Hauser, Z. K. Niewiadomski, A. Wróbel (red.), *System prawa administracyjnego*, tom 12. *Odpowiedzialność odszkodowawcza w administracji*, Warszawa 2016, ss. 546–550.

⁴ Podobnie L. Bosek [w:] M. Safjan, L. Bosek (red.), *Konstytucja RP. Komentarz do art. 1–86*, Warszawa 2016, s. 782 („mówiąc dokładniej: uszczegóławiane lub doprecyzowywane”).

⁵ Zob. art. 6 pkt 1 lit. b ustawy z 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (tekst jedn. Dz.U. z 2021 r., poz. 1899 ze zm.), który stanowi, że celem publicznym w rozumieniu powyższej ustawy jest także wydzielanie gruntów pod lotniska, urządzenia i obiekty do obsługi ruchu lotniczego, w tym rejonów podejść, oraz budowa i eksploatacja tych lotnisk i urządzeń.

⁶ Wyrok NSA z 14 lutego 2007 r., II OSK 1167/06, Legalis nr 230301.

Z powyższych zasad należy wyprowadzić zasadę o węższym charakterze, jaką jest zasada równości wobec ciężarów publicznych ponoszonych w interesie publicznym⁷, z czego wynika powinność obarczania wszystkich jednostek obowiązkami wobec ogółu w sposób proporcjonalny. Ciężar ekonomiczny inwestycji podejmowanych przez władze publiczne dla dobra wspólnoty, jak podkreślił Trybunał Konstytucyjny, powinien być rozłożony równomiernie. Naruszeniem zasady sprawiedliwości społecznej wyrażonej w art. 2 Konstytucji RP byłaby odmowa przyznania rekompensaty właścicielom gruntów, którzy znoszą ograniczenia prawa własności. Naruszeniem sprawiedliwości społecznej jest sytuacja, gdy wspólnota przerzuca swoje obciążenia na niektórych tylko spośród ogółu właścicieli, podejmując ingerencję w prawo własności ze względu na realizację celów wspólnoty⁸. Taka sytuacja pojawia się, gdy uszczerbkiem dotknięta jest ściśle ograniczona grupa podmiotów, a rozmiar obciążeń i związanych z tym uszczerbków przekracza normalną miarę, jaką niesie ze sobą współżycie w społecznościach⁹.

Powyższe uwagi można odnieść do zjawisk towarzyszących rozwojowi transportu lotniczego. Zgodnie z zasadą równości wobec ciężarów publicznych ponoszonych w interesie publicznym – negatywne skutki rozwoju komunikacji lotniczej mogą dotyczyć właścicieli nieruchomości sąsiadujących z lotniskami, lecz z tytułu wynikających z tego ograniczeń prawa własności nieruchomości powinni oni otrzymać odpowiednie rekompensaty.

W doktrynie podkreśla się, że skoro działanie wyrządzające szkodę jest podejmowane w szeroko pojmowanym interesie publicznym, to również następuje to w interesie poszkodowanego, co już w jakimś stopniu prowadzi do zrekompensowania poniesionego ciężaru publicznego związanego z ograniczeniem jego prawa własności. Z tego też względu obowiązek rekompensaty powinien zostać zawężony tylko do przypadków szczególnych naruszeń zasady równości – a to oznacza, że w przypadku legalnych działań władzy publicznej nie znajduje zastosowania wymóg pełnego odszkodowania wskazany w art. 77 Konstytucji RP¹⁰.

Na gruncie ustawy Prawo ochrony środowiska ingerencją w prawo własności nieruchomości narażonych na hałas lotniczy, który przekracza

⁷ E. Bagińska, J. Parchomiuk [w:] R. Hauser, Z.K. Niewiadomski, A. Wróbel (red.), System..., tom 12, op. cit., ss. 182–184.

⁸ Wyrok TK z 18 grudnia 2014 r., K 50/13, OTK-A 2014, nr 11, poz. 121.

⁹ E. Bagińska, J. Parchomiuk [w:] R. Hauser, Z.K. Niewiadomski, A. Wróbel (red.), System..., tom 12, op. cit., s. 185.

¹⁰ Zob. np. J. Konowalczyk, M. Habdas, I. Foryś, Ł. Drobiec, Wartość nieruchomości w sąsiedztwie lotnisk, Warszawa 2021, s. 17.

standardy jakości środowiska, jest uchwalenie przez sejmik województwa aktu prawa miejscowego dotyczącego utworzenia OOU¹¹, który to akt może zawierać także ograniczenia dotyczące sposobu korzystania z konkretnych nieruchomości objętych jego granicami.

Zgodnie z wyżej przedstawionymi zasadami konstytucyjnymi ograniczeniom prawa własności spowodowanym tą ingerencją powinny towarzyszyć niezbędne rekompensaty dla właścicieli tych nieruchomości w celu pokrycia szkód przez nich poniesionych – do których należy też zaliczyć obniżenie wartości nieruchomości. Rekompensaty powinny być odpowiedzią na zakres obciążeń i ograniczeń, o ile przekraczają one w sposób znaczący przeciętną uciążliwość, jaką pociąga za sobą rozwój lotnisk i komunikacji lotniczej. Uciążliwości, które znoszą właściciele nieruchomości sąsiadujących z lotniskami, mają zarówno charakter faktyczny, polegający na znoszeniu hałasu lotniczego przekraczającego standardy jakości środowiska, jak i prawny – wyrażający się w różnych ograniczeniach w korzystaniu przez właściciela nieruchomości z uprawnień wynikających z art. 140 k.c.¹²

W toku postępowań sądowych, oceniając stany faktyczne związane z konkretnymi nieruchomościami, sądy powinny rozstrzygać, które z tych ograniczeń jest ograniczeniem naruszającym uprawnienia właściciela ponad przeciętną miarę, prowadzącym do obniżenia wartości nieruchomości i wymagającym przyznania rekompensaty.

Dochodzenie roszczeń odszkodowawczych za szkodę spowodowaną hałasem lotniczym w okresie przed utworzeniem OOU

Wzajemne relacje prawne podmiotu zarządzającego lotniskiem z właścicielami nieruchomości, które są usytuowane w pobliżu lotniska, w okresie przed utworzeniem OOU, oparte są na przepisach ogólnych prawa cywil-

¹¹ W myśl art. 135 ust. 1 p.o.ś. tworzenie OOU może nastąpić nie tylko dla lotniska, lecz również dla oczyszczalni ścieków, składowiska odpadów komunalnych, kompostowni, trasy komunikacyjnej, linii i stacji elektroenergetycznej, obiektów sieci gazowej oraz instalacji radiokomunikacyjnej, radionawigacyjnej i radiolokacyjnej. Orzeczenia wydane przez Sąd Najwyższy i sądy powszechne w sprawach OOU wokół lotnisk mogą mieć odpowiednie zastosowanie do OOU wokół innych obiektów wskazanych w art. 135 ust. 1 p.o.ś.

¹² W przypadku użytkownika wieczystego ograniczeniu będą podlegały uprawnienia wymienione w art. 233 k.c.

nego. W przypadku stosowania tych przepisów zdarzeniem powodującym szkodę będzie emisja (w rozumieniu art. 3 pkt 4 ppkt b p.o.ś.) hałasu lotniczego (w rozumieniu art. 3 pkt 5 p.o.ś.) – jako zjawiska fizycznego.

Należy pamiętać, że art. 143 k.c. wprowadził do prawa polskiego pojęcie przestrzennych granic własności nieruchomości gruntowej, ustalając je tak wysoko i tak głęboko, jak to wynika ze społeczno-gospodarczego przeznaczenia konkretnej nieruchomości. Nieruchomość gruntową należy ujmować w sposób przestrzenny, jako trójwymiarową bryłę, gdyż jej właściciel może korzystać zarówno z powierzchni gruntu, jak i z przestrzeni pod gruntem oraz z przestrzeni powietrznej nad gruntem. Ponadnormatywny hałas lotniczy jest zatem immisją, która nie dotyczy samego gruntu, lecz oddziałuje na przestrzeń ponad nim, aż do górnych granic nieruchomości wynikających ze społeczno-gospodarczego jego przeznaczenia. Emisja hałasu lotniczego przekraczającego standardy jakości środowiska jest zatem zakłócaniem korzystania z nieruchomości w jej przestrzennym wymiarze, co stanowi ograniczenie jednego z podstawowych uprawnień właścicielskich wynikających z art. 140 k.c., czyli uprawnienia do korzystania z rzeczy (*ius utendi*) z wyłączeniem innych osób.

Podstawowe znaczenie dla powstania roszczeń właściciela nieruchomości poddanej działaniu ponadnormatywnego hałasu lotniczego ma ustalenie, że jego emisja jest działaniem bezprawnym¹³. Dla ochrony przed emisją hałasu lotniczego w rozmiarze przekraczającym standardy ochrony środowiska istotny jest zakaz wyrażony w art. 144 ust. 1 i 2 p.o.ś. W myśl tych przepisów eksploatacja instalacji, powodująca m.in. emisję hałasu, nie może powodować przekroczenia standardów jakości środowiska poza terenem, do którego prowadzący instalację ma tytuł prawny. Emisja ponadnormatywnego hałasu lotniczego poza terenem lotniska jest zatem działaniem bezprawnym, gdyż polega na naruszeniu obowiązku nałożonego na podmiot zarządzający lotniskiem przez art. 144 ust. 1 i 2 p.o.ś. Jednocześnie w art. 144 ust. 3 p.o.ś. wprowadzono wyjątek od powyższej zasady – umożliwiający emisję ponadnormatywnego hałasu lotniczego poza terenem, do którego ma tytuł prawny podmiot zarządzający lotniskiem, w przypadku utworzenia OOU.

Stwierdzenie bezprawności działania umożliwia właścicielowi nieruchomości sąsiadującej z lotniskiem podejmowanie określonych działań

¹³ A. Wilk, *Ochrona własności nieruchomości przed immisjami w prawie polskim*, Warszawa 2016, ss. 182 i 183.

prawnych, w tym dochodzenie szeregu roszczeń przed sądem powszechnym. Wśród podstaw prawnych tych roszczeń wymienia się art. 222 § 2 w zw. z art. 144 k.c., które to przepisy dotyczą żądania przywrócenia stanu zgodnego z prawem i zaniechania naruszeń w postaci immisji na grunt sąsiedni¹⁴. Roszczenia zgłoszone w sądzie powszechnym przez właściciela nieruchomości mogą być także oparte na art. 323 ust. 1 p.o.ś. oraz art. 435 k.c. – dotyczących roszczeń odszkodowawczych¹⁵.

Zgodnie z art. 144 k.c. właściciel nieruchomości powinien przy wykonywaniu swego prawa powstrzymać się od działań, które by zakłócały korzystanie z nieruchomości sąsiednich ponad przeciętną miarę, wynikającą ze społeczno-gospodarczego przeznaczenia prawa i stosunków miejscowych. W doktrynie przyjmuje się, że immisja jest więc działaniem na własnym gruncie, którego skutki rozciągają się na grunt sąsiedzki¹⁶. Zakłócaniem korzystania z nieruchomości sąsiedniej jest również emitowanie nadmiernego hałasu lotniczego docierającego do sąsiednich nieruchomości.

W przypadku roszczenia negatoryjnego – opartego na art. 222 § 2 w zw. z art. 144 k.c. – legitymowanymi czynnie do jego dochodzenia są właściciele nieruchomości poddanej immisji. Każda nieruchomość (budynkowa, lokalowa, gruntowa) – bez względu na to, kto jest jej właścicielem – która została poddana tego rodzaju immisji, jak przekraczający standardy jakości środowiska hałas lotniczy, jest nieruchomością sąsiednią, niezależnie od jej położenia, odległości i liczby nieruchomości dzielących ją od nieruchomości lotniskowej, gdzie znajdowało się źródło immisji¹⁷. Legitymacja bierna przysługuje właścicielom nieruchomości sąsiednich, którzy wbrew dyspozycji art. 144 k.c. nie powstrzymali się od działania lub zaniechania na własnym gruncie, prowadzącego do zakłócenia korzystania z nieruchomości sąsiednich. W przypadku emisji hałasu lotniczego – w procesie, którego przedmiotem jest rozstrzygnięcie zasadności roszczenia negatoryjnego – po stronie pozwanej powinien wystąpić podmiot zarządzający lotniskiem w rozumieniu art. 2 pkt 7 ustawy z 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze¹⁸. W przypadku skutecznej realizacji przed sądem roszczenia opartego

¹⁴ R. Paczuski, *Prawo ochrony środowiska*, Bydgoszcz 1994, s. 78.

¹⁵ K.B. Wojciechowska, *Lotniskowy obszar ograniczonego użytkowania*, Warszawa 2019, s. 198.

¹⁶ Zob. T. Dybowski, *Ochrona własności w polskim prawie cywilnym*, Warszawa 1969, s. 319, J. Ignatowicz, K. Stefaniuk, *Prawo rzeczowe*, Warszawa 2012, ss. 77 i 78, A. Wilk, *Ochrona własności...*, op. cit., s. 47.

¹⁷ A. Machnikowska [w:] M. Załucki (red.), *Kodeks cywilny. Komentarz*, Warszawa 2019, s. 383.

¹⁸ Tekst jedn. Dz.U. z 2020 r., poz. 1970 ze zm.; dalej: pr. lotn.

na art. 222 § 2 w zw. z art. 144 k.c. właściciel nieruchomości dotkniętej immisją związaną z hałasem lotniczym mógłby uzyskać wyrok zakazujący wykonywania na lotnisku startów i lądowań samolotów.

Oprócz roszczenia negatoryjnego właściciel nieruchomości dotkniętej ponad miarę hałasem lotniczym może kierować do podmiotu zarządzającego lotniskiem także roszczenie odszkodowawcze, oparte na art. 435 k.c. W piśmiennictwie podkreślono, że odpowiedzialność odszkodowawcza przewidziana w tym przepisie powstaje tylko wtedy, gdy hałas przekracza dopuszczalne granice wyznaczone np. przez normy techniczne i lekarskie podające poziom dopuszczalnego hałasu¹⁹. Odpowiedzialność na podstawie art. 435 k.c. jest wyłączona w odniesieniu do szkód, które zostały wyrządzone przez dopuszczalne immisje.

Zagadnienie odpowiedzialności podmiotu zarządzającego lotniskiem za hałas lotniczy, jako opartej na zasadzie ryzyka, budzi dyskusje w orzecznictwie Sądu Najwyższego i sądów powszechnych. Przykładem orzeczenia, w którym SN wskazał na art. 435 k.c. jako możliwą podstawę prawną odpowiedzialności Skarbu Państwa za szkodę wyrządzoną przez działalność bazy lotnictwa wojskowego, w tym nadmierny hałas emitowany przez startujące i lądujące samoloty wojskowe, jest wyrok z 31 stycznia 2014 r.²⁰ W powyższej sprawie nieruchomość narażona na emisję ponadnormatywnego hałasu lotniczego znajdowała się poza granicami OOU, zatem nie mógł mieć w tym konkretnym przypadku zastosowania, jako podstawa prawna powództwa, art. 129 ust. 2 p.o.ś. Ograniczenia w korzystaniu z nieruchomości nie były spowodowane postanowieniami aktu prawa miejscowego, czyli szkoda, której doznał właściciel nieruchomości, nie była tzw. szkodą legalną. Zdarzeniem szkodzącym – w ocenie Sądu Najwyższego – był hałas lotniczy emitowany podczas startów i lądowań samolotów²¹.

W części judykatów, np. wyroku Sądu Apelacyjnego w Warszawie z 18 maja 2017 r.²², podnosi się jednak, że lotnisko nie jest przedsiębiorstwem wprawianym w ruch za pomocą sił przyrody, a za to jest nim przedsiębiorstwo przewoźnika lotniczego. Emitentem hałasu lotniczego są bowiem

¹⁹ B. Lewaszkiewicz-Petrykowska, „Glosa do wyroku Sądu Najwyższego z 2 lipca 1969 r., II CR 208/69”, OSPiKA 1971, z. 5, ss. 201-203.

²⁰ II CSK 187/13, Legalis nr 1092603.

²¹ W orzeczeniu Sąd Najwyższy wskazał, że nie jest wykluczona odpowiedzialność za szkodę wyrządzoną przez działalność bazy lotnictwa wojskowego, w tym nadmierny hałas emitowany przez startujące i lądujące samoloty wojskowe, o ile poszkodowany wykaże wszystkie przesłanki odpowiedzialności deliktowej opartej na art. 435 § 1 k.c., a pozwany nie wykaże wskazanych w nim przesłanek egzoneracyjnych.

²² VI ACa 916/15, Legalis nr 1673992.

statki powietrzne, niebędące z reguły własnością podmiotu zarządzającego lotniskiem. Wątpliwości związane z traktowaniem lotniska jako zakładu wprawianego w ruch za pomocą sił przyrody zostały dostrzeżone także przez SA w Warszawie w wyroku z 12 października 2012 r.²³ W uzasadnieniu tego orzeczenia stwierdzono, że hałas wywołują startujące i lądujące samoloty, które nie są przedmiotem własności ani posiadania podmiotu zarządzającego lotniskiem, gdyż należą do przewoźników lotniczych. Sąd ten przyjął jednak, że ruch lotniczy jest nierozzerwalnie związany z działalnością każdego lotniska, a sama czynność przyjmowania samolotów i umożliwiania im startów jest elementem działalności podmiotu zarządzającego lotniskiem.

Kolejną samodzielną podstawę roszczeń dotyczących szkód spowodowanych oddziaływaniem na środowisko, dodatkową w stosunku do przepisów kodeksu cywilnego, zawiera art. 323 p.o.ś.²⁴ Przewidziana w tym przepisie odpowiedzialność za bezprawne oddziaływanie na środowisko ma charakter odpowiedzialności na zasadzie ryzyka. Właściciel nieruchomości, do której dociera hałas lotniczy przekraczający standardy ochrony środowiska, jeśli zagraża mu lub została mu wyrządzona szkoda, może żądać od podmiotu zarządzającego lotniskiem przywrócenia stanu zgodnego z prawem i podjęcia środków zapobiegawczych, w szczególności przez zamontowanie instalacji lub urządzeń zabezpieczających przed zagrożeniem lub naruszeniem. W razie gdy jest to niemożliwe lub nadmiernie utrudnione, właściciel nieruchomości dotkniętej immisją może zwrócić się z żądaniem zaprzestania działalności powodującej to zagrożenie lub naruszenie.

Wszystkie omówione powyżej roszczenia ujmują – jako zdarzenie szkodzące – emisję hałasu będącą następstwem wykonywanych na lotnisku operacji lotniczych i operacji naziemnych, które towarzyszą pracy lotniska. Szkoda przejawiająca się w spadku wartości nieruchomości, do której dociera ponadnormatywny hałas lotniczy, jest następstwem narażenia nieruchomości i przebywających w niej osób na uciążliwości akustyczne związane z funkcjonowaniem lotniska.

Brak ingerencji ustawodawcy w stosunki łączące podmiot zarządzający lotniskiem z właścicielami nieruchomości z nim sąsiadujących mógł-

²³ VI ACa 572/12, Legalis nr 739233.

²⁴ A. Jaworowicz-Rudolf [w:] M. Bar, M. Górski, J. Jendroška, J. Jerzmański, M. Pchałek, W. Radecki, S. Urban, *Prawo ochrony środowiska. Komentarz*, Warszawa 2019, s. 231.

by skutkować brakiem stabilności w działaniu podmiotu zarządzającego lotniskiem. Dążenie do ochrony interesu publicznego wyrażającego się w zapewnieniu niezakłóconej działalności lotniska, a także ochrona interesu prywatnego, sprowadzająca się do uzyskania przez właścicieli nieruchomości sąsiadujących z lotniskiem słusznych rekompensat – doprowadziły do uchwalenia przez ustawodawcę przepisów szczególnych, które odpowiadać mają swoistości relacji zachodzących pomiędzy oboma stronami. Próbę pogodzenia obu sprzecznych ze sobą interesów ustawodawca podjął, uchwalając ustawę Prawo ochrony środowiska, która zawiera kluczowe dla tego rodzaju odpowiedzialności przepisy (art. 129 i 135).

OOU wokół lotniska

Z uwagi na potrzebę ochrony interesu publicznego oraz na specyfikę branży lotniczej, której działalność wiąże się z brakiem możliwości zachowania w sposób zgodny z art. 144 ust. 1 i 2 p.o.ś.²⁵, ustawodawca umożliwił dokonanie – aktem prawa miejscowego o utworzeniu OOU – swego rodzaju legalizacji hałasu lotniczego przekraczającego standardy jakości środowiska²⁶. W przypadku OOU podstawowym celem jego utworzenia jest legalizacja, stosownie do art. 144 ust. 3 p.o.ś., przekroczeń standardów jakości środowiska na objętym jego granicami terenie²⁷.

Kontynuowanie w sposób zgodny z prawem działalności lotnisk, które nie mogą dotrzymać standardów jakości środowiska w zakresie akustyki, jest zatem możliwe wówczas, gdy sejmik województwa, działając na podstawie art. 135 ust. 1 i 2 p.o.ś., podejmie uchwałę o utworzeniu OOU. Na skutek wejścia w życie tej uchwały wokół lotniska – jako obiektu ważnego z punktu widzenia interesu publicznego – powstaje wyodrębniony obszar, w granicach którego emisja ponadnormatywnego hałasu lotniczego nie ma charakteru zdarzenia szkodzącego. Przepis art. 135 p.o.ś. stanowi za-

²⁵ K. Gruszecki, *Prawo ochrony środowiska. Komentarz*, Warszawa 2019, ss. 369 i 370.

²⁶ Tworząc OOU, rozwiązuje się tym samym problem braku możliwości dotrzymania przez lotnisko standardów jakości środowiska; zob. K.B. Wojciechowska, *Lotniskowy obszar...*, op. cit., ss. 81–84.

²⁷ R. Trzaskowski, „Odpowiedzialność przedsiębiorstwa (zakładu) wprawianego w ruch za pomocą sił przyrody (art. 435 k.c.) za zmniejszenie wartości nieruchomości wynikające z emisji dopuszczalnych w świetle prawa ochrony środowiska”, *Palestra* 2011, nr 3–4, ss. 126 i 127.

tem wyjątek od wyrażonej w art. 144 ust. 1 p.o.ś. zasady nieprzekraczania standardów jakości środowiska²⁸. Należy podzielić pogląd, że utworzenie OOU pozwala podmiotowi zarządzającemu lotniskiem na naruszanie wymagań jakości środowiska poprzez oddziaływanie ponadnormatywnym hałasem lotniczym na sąsiednie nieruchomości, do których tytuł prawny posiadają inne podmioty²⁹.

Tworząc OOU, sejmik województwa – na podstawie art. 135 ust. 3a p.o.ś. – określa:

- a) granice OOU,
- b) ograniczenia w zakresie przeznaczenia terenu (np. zakaz budowy budynków mieszkalnych, zakaz prowadzenia placówek oświatowych, opieki zdrowotnej itp.),
- c) wymagania techniczne budynków (np. obowiązek dodatkowego zabezpieczenia budynków przed hałasem),
- d) dopuszczalny sposób korzystania z terenu.

W obrębie OOU zostaje wyłączony dotychczasowy porządek prawny oparty na normach prawa powszechnie obowiązujących. Wydany na podstawie upoważnienia ustawowego akt prawa miejscowego tworzący OOU ogranicza uprawnienia właściciela nieruchomości wskazane w art. 140 k.c. Od dnia wejścia w życie uchwały o ustanowieniu OOU właściciel nieruchomości nie może dochodzić przed sądem ochrony swego prawa na podstawie art. 222 § 2 w zw. z art. 144 k.c., czyli domagać się zaprzestania dokonywania immisji polegającej na wytwarzaniu hałasu lotniczego przekraczającego standardy jakości środowiska³⁰. Z uwagi na to, że art. 129 ust. 2 p.o.ś. ma charakter *lex specialis* w stosunku do przepisów ogólnych prawa cywilnego, wyłączone jest również dochodzenie odszkodowania opartego na art. 435 k.c.

Powyższe nie oznacza jednak, że właściciele nieruchomości usytuowanych w granicach OOU zostają pozbawieni ochrony prawnej; w art. 129 p.o.ś. zawarto bowiem szczególnego rodzaju roszczenia, tj. roszczenie o wykup nieruchomości (ust. 1) i roszczenie odszkodowawcze (ust. 2). Uprawnione jest również dochodzenie – na podstawie art. 136 ust. 3 p.o.ś. – zwrotu kosztów poniesionych na ograniczenie skutków niekorzystnego oddziaływania sąsiednich nieruchomości, czyli na tzw. rewitalizację aku-

²⁸ Wyrok SN z 25 lutego 2009 r., II CSK 546/08, Legalis nr 161291.

²⁹ B. Rakoczy [w:] B. Rakoczy, Z. Gołębiowski, J. Ratajczak, G. Smolibowska-Hruszka, *Obszar ograniczonego użytkowania w prawie polskim*, Poznań 2011, s. 92.

³⁰ Wyrok SN z 21 sierpnia 2013 r., II CSK 578/12, Legalis nr 744446.

styczną. Przedmiotem dalszej analizy jest roszczenie odszkodowawcze, o którym mowa w art. 129 ust. 2 p.o.ś.

Roszczenie odszkodowawcze przewidziane w art. 129 ust. 2 p.o.ś.

Stosownie do art. 129 ust. 2 i 3 w zw. z art. 136 ust. 1 p.o.ś., w związku z ograniczeniem sposobu korzystania z nieruchomości w wyniku utworzenia OOU jej właściciel, użytkownik wieczysty i osoba, której przysługuje prawo rzeczowe do nieruchomości, mogą żądać odszkodowania za poniesioną szkodę, obejmującą również zmniejszenie wartości nieruchomości. W sprawach spornych dotyczących wysokości odszkodowania właściwymi do rozstrzygnięcia tych sporów są – zgodnie z art. 136 ust. 1 p.o.ś. – sądy powszechne.

Przepis art. 129 ust. 2 p.o.ś. jest przepisem szczególnym, który w całości reguluje odpowiedzialność odszkodowawczą za skutki utworzenia OOU. Pierwotnym zdarzeniem szkodzącym była emisja ponadnormatywnego hałasu skutkująca obniżeniem wartości nieruchomości sąsiadujących z lotniskiem. Zmiana reżimu odpowiedzialności odszkodowawczej po wejściu w życie aktu prawa miejscowego o utworzeniu OOU oznacza, że podmiot dotychczas uprawniony – m.in. do uzyskania odszkodowania – powinien go dochodzić na podstawie przepisów, które mają charakter *lex specialis* w stosunku do przepisów określających ogólne zasady tej odpowiedzialności.

Wynikającymi z art. 129 ust. 2 i 3 p.o.ś. przesłankami odpowiedzialności odszkodowawczej związanej z ograniczeniem sposobu korzystania z nieruchomości oraz z utworzeniem OOU są:

- ◆ wejście w życie aktu prawa miejscowego o utworzeniu OOU powodującego ograniczenie sposobu korzystania z nieruchomości,
- ◆ szkoda poniesiona przez właściciela nieruchomości, jej użytkownika wieczystego lub osobę, której przysługuje prawo rzeczowe do nieruchomości,
- ◆ związek przyczynowy między wprowadzonym ograniczeniem sposobu korzystania z nieruchomości a szkodą.

Kluczową kwestią dla określenia charakteru odpowiedzialności odszkodowawczej opartej na art. 129 ust. 2 i 3 p.o.ś. jest dokonanie wykładni

użytego w tym przepisie sformułowania „w związku z ograniczeniem sposobu korzystania z nieruchomości”. Odpowiedzi na pytanie, jak powinno być interpretowane to sformułowanie, należy upatrywać we właściwym wskazaniu źródła tego ograniczenia, czyli w określeniu zdarzenia szkodzącego.

Odpowiedzialność odszkodowawcza oparta na art. 129 ust. 2 w zw. z ust. 3 p.o.ś. może być interpretowana w sposób ograniczony i sprowadzać się do szkód wynikających z wprowadzenia w treści aktu prawa miejscowego o utworzeniu OOU, na podstawie art. 135 ust. 3a p.o.ś., normatywnych ograniczeń³¹ w stosunku do konkretnych nieruchomości. Przy takim ujęciu odpowiedzialności odszkodowawczej – w przypadku gdy postanowienia aktu prawa miejscowego dotyczące konkretnej nieruchomości położonej w granicach OOU nie nakładają ograniczeń w korzystaniu z niej – nie dochodzi do zdarzenia szkodzącego powodującego powstanie szkody. Poza zakresem odszkodowania pozostają skutki samego utworzenia OOU i objęcia jego granicami również nieruchomości, w stosunku do których nie zastosowano ograniczeń wymienionych w art. 135 ust. 3a p.o.ś. Paradoksalnie zatem sytuacja prawna właścicieli nieruchomości położonych w obrębie OOU, do których nie mają zastosowania normatywne ograniczenia oparte na art. 135 ust. 3a p.o.ś., również ulega pogorszeniu. Wobec takiego ujęcia zakresu odpowiedzialności odszkodowawczej podmioty te – na skutek wprowadzenia nowego, wyjątkowego reżimu prawnego – zostały pozbawione możliwości dochodzenia przed sądami roszczeń negatoryjnych i odszkodowawczych opartych na ogólnych przepisach prawa cywilnego, a w zamian nie otrzymały one możliwości odchodzenia odszkodowania na podstawie innych przepisów prawnych, skoro dochodzenie roszczenia odszkodowawczego z art. 129 ust. 2 p.o.ś. miałoby się wiązać z obowiązkiem wykazania zdarzenia szkodzącego w postaci konkretnych ograniczeń dotyczących sposobu z korzystania z nieruchomości lub jej przeznaczenia zawartych w uchwale o utworzeniu OOU.

Innym podejściem do interpretacji odpowiedzialności odszkodowawczej opartej na art. 129 ust. 2 i 3 p.o.ś. jest upatrywanie zdarzenia szkodzącego w wejściu w życie uchwały sejmiku województwa o utworzeniu OOU. Działaniem szkodzącym dla nieruchomości jest wówczas powstanie samego OOU wokół lotniska – co jest równoznaczne z przyjęciem, że dzia-

³¹ Dotyczy ograniczeń w zakresie przeznaczenia terenu, wymagań technicznych dotyczących budynków oraz sposobu korzystania z terenów.

łanie szkodzące dotyczy wszystkich nieruchomości objętych granicami tego obszaru. W takim ujęciu odpowiedzialności odszkodowawczej wynikającej z art. 129 ust. 2 p.o.ś. przepis ten, jako *lex specialis* w stosunku do przepisów ogólnych, samodzielnie i w wyczerpujący sposób reguluje wszystkie skutki utworzenia OOU³².

W art. 136 ust. 2 p.o.ś. ustawodawca wskazał, że zobowiązanym do wypłaty odszkodowania jest ten, którego działalność spowodowała wprowadzenie ograniczeń w związku z utworzeniem OOU. Uchwały o utworzeniu OOU nie określają konkretnie podmiotów, które będą zobowiązane do wypłaty odszkodowania. Jak wyjaśnił Wojewódzki Sąd Administracyjny w Warszawie, kwestia dotycząca ustalenia podmiotu zobowiązanego do wypłaty odszkodowania lub wykupu nieruchomości wiąże się z ustaleniem legitymacji biernej w postępowaniu cywilnym³³.

Intencją ustawodawcy było, aby ryzyko szkód związanych z działalnością uciążliwą dla otoczenia ponosił podmiot, który tę działalność podejmuje dla własnej korzyści (*cuius damnum eius periculum*). Legitymowanym biernie w ewentualnym postępowaniu nie jest zatem sejmik województwa, czyli organ, który podjął uchwałę o utworzeniu OOU. Podmiotem legitymowanym biernie nie będzie też przewoźnik lotniczy, którego samoloty generują nadmierny hałas, lecz podmiot zarządzający lotniskiem w rozumieniu art. 2 pkt 7 pr. lotn., prowadzący dla własnej korzyści działalność powodującą ograniczenia i pobierający od przewoźników lotniczych opłaty za korzystanie z infrastruktury lotniska.

W kolejnej części artykułu podjęta zostanie próba przedstawienia, jak dotychczasowe orzecznictwo Sądu Najwyższego i sądów powszechnych starało się ująć zakres odpowiedzialności odszkodowawczej przewidzianej w art. 129 ust. 2 p.o.ś. oraz w czym upatrywało zdarzenia powodującego powstanie szkody.

Zakres odpowiedzialności odszkodowawczej wynikającej z przepisu art. 129 ust. 2 p.o.ś.

Sąd Najwyższy i sądy powszechne podjęły próbę rozstrzygnięcia zakresu odpowiedzialności odszkodowawczej powstającej po utworzeniu OOU

³² K.B. Wojciechowska, *Lotniskowy obszar...*, op. cit., s. 198.

³³ Wyrok WSA w Warszawie z 30 kwietnia 2008 r., IV SA/Wa 2463/07, Legalis nr 164844.

wokół lotnisk. Kluczową kwestią pozostaje odpowiedź na pytanie, czy odpowiedzialność ta dotyczyć będzie tylko szkód będących następstwem normatywnych ograniczeń przewidzianych bezpośrednio w treści aktu prawa miejscowego o utworzeniu OOU, czy też obejmować będzie straty wynikające z innych okoliczności będących następstwem ponadnormatywnego hałasu lotniczego, skutkujących obniżeniem wartości nieruchomości; w szczególności – czy źródłem odpowiedzialności odszkodowawczej jest sam fakt znalezienia się danej nieruchomości w granicach OOU.

W orzecznictwie sądowym pojawiły się dwie linie orzecznicze, różniące się między sobą sposobem zdefiniowania zdarzenia szkodzącego oraz ujęciem zakresu odpowiedzialności odszkodowawczej.

Pierwszą jest wąskie ujęcie zakresu odpowiedzialności odszkodowawczej, oparte na art. 129 ust. 2 p.o.ś.; przykładem może być wyrok Sądu Najwyższego z 12 grudnia 2008 r.³⁴, stanowiący, że hipoteza art. 129 ust. 2 p.o.ś. obejmuje tylko odszkodowanie za zmniejszenie wartości nieruchomości, które ma pochodzenie normatywne wynikające z zastosowania w treści aktu prawa miejscowego ograniczeń wskazanych w art. 135 ust. 3a p.o.ś. Zdaniem SN właściciel nieruchomości sąsiadującej z lotniskiem może, na podstawie art. 435 k.c. w zw. z art. 322 p.o.ś., dochodzić roszczenia za zmniejszenie wartości nieruchomości z powodu sąsiedztwa lotniska, które emituje hałas niepozwalający dotrzymać standardów jakości środowiska.

Również w wyroku z 25 lutego 2009 r.³⁵ Sąd Najwyższy wskazał, że podstawową przesłanką żądania przyznania odszkodowania jest wystąpienie w akcie prawa miejscowego co najmniej istotnego ograniczenia korzystania z nieruchomości w odniesieniu do sposobu dotychczasowego lub zgodnego z jej dotychczasowym przeznaczeniem. Powoływanie się na pogorszenie warunków korzystania z nieruchomości na skutek dozwoleń emitowania hałasu powyżej dopuszczalnego poziomu, co wpływa na pogorszenie komfortu ich życia oraz obniżenie wartości nieruchomości, pozwalało – zdaniem SN – na rozważenie zasadności odrębnego zgłoszenia roszczenia opartego na podstawie art. 435 k.c. w zw. z art. 322 p.o.ś., a nie art. 129 p.o.ś.

U podstaw poglądu zawartego w obu wyżej wymienionych orzeczeniach legło przekonanie, że lotnisko jest przedsiębiorstwem wprawianym

³⁴ II CSK 367/08, Legalis nr 122358.

³⁵ II CSK 565/08, Legalis nr 242719.

w ruch z pomocą sił przyrody, które ponosi odpowiedzialność za szkody na zasadzie ryzyka i którego odpowiedzialność nie jest uzależniona od wykazania przez pokrzywdzonego bezprawności działania sprawcy szkody, czyli przedsiębiorstwa zarządzającego lotniskiem. Z twierdzeń Sądu Najwyższego zawartych w tych orzeczeniach wynika ponadto, że właściciele nieruchomości objętych granicami OOU mogą dochodzić – niezależnie od siebie – zarówno odszkodowań od podmiotów zarządzających lotniskami na podstawie art. 129 ust. 2 p.o.ś., w części dotyczącej szkód wynikających z normatywnych ograniczeń w sposobie korzystania i przeznaczenia nieruchomości wynikających z postanowień aktu prawa miejscowego, jak i odszkodowań na podstawie art. 435 k.c., z tytułu szkód będących następstwem faktycznego oddziaływania lotniska, które emituje ponadnormatywny hałas lotniczy.

Orzeczenia, które ujmowały odpowiedzialność odszkodowawczą w sposób wąski, nie stanowiły dotychczas zasadniczej linii orzeczniczej w sprawach dotyczących odpowiedzialności odszkodowawczej opartej na art. 129 ust. 2 p.o.ś.

Ostatnio Sąd Najwyższy podjął jednak uchwały, których treść zdaje się sugerować kontynuowanie powyższej linii orzeczniczej. Z wąskim ujęciem zakresu odpowiedzialności odszkodowawczej mamy zatem do czynienia w wyroku SN z 20 kwietnia 2021 r.³⁶ oraz w uchwałach SN z 7 kwietnia 2022 r.³⁷ i z 29 kwietnia 2022 r.³⁸ – w których stwierdzono, że utworzenie OOU, z uwagi na niemożność zachowania standardów ochrony środowiska przed hałasem w związku z funkcjonowaniem lotniska, nie stanowi samodzielnej podstawy roszczenia odszkodowawczego z tytułu obniżenia wartości nieruchomości, określonego w art. 129 ust. 2 p.o.ś. Za ograniczające sposób korzystania z nieruchomości w rozumieniu tego przepisu mogą być uznane – zdaniem SN – wyłącznie postanowienia aktu tworzącego OOU, określające nakazy, zakazy i zalecenia skierowane do właścicieli nieruchomości (art. 135 ust. 3a p.o.ś.).

Z sentencji rzeczonych uchwał wynika, że Sąd Najwyższy zdecydowanie stanął na stanowisku, że to nie wynikający z charakteru działalności lotniska faktyczny brak możliwości zachowania standardów ochrony środowiska, którego konsekwencją było utworzenie OOU, jest zdarzeniem szkodzącym,

³⁶ II CSKP 5/21, Legalis nr 2577495.

³⁷ III CZP 80/22, MoP 2022, nr 9, s. 441.

³⁸ III CZP 81/22, Legalis nr 2688279.

lecz odnoszące się do poszczególnych nieruchomości postanowienia aktu prawa miejscowego o utworzeniu OOU, zawierające konkretne ograniczenia w sposobie korzystania z nieruchomości i jej przeznaczeniu.

W kontrze do wyżej przedstawionego ujęcia podstaw odpowiedzialności odszkodowawczej stoi dążenie do kompleksowego uregulowania skutków ustanowienia OOU w zakresie szkody polegającej na obniżeniu wartości nieruchomości, a więc szerokie ujęcie odpowiedzialności odszkodowawczej. Jak zauważył Sąd Najwyższy w wyroku z 9 września 2021 r.³⁹, obniżenie wartości nieruchomości na skutek hałasu może być jednoznaczne ze szkodą powstałą na skutek utworzenia OOU. W ocenie SN rozszczępienie skutków na szkody wynikające z ograniczeń przewidzianych w uchwale o utworzeniu OOU oraz te wynikłe z emisji hałasu – pozostające w związku przyczynowym z utworzeniem OOU – jest sztuczne. W takim ujęciu odpowiedzialności odszkodowawczej zdarzeniem szkodzącym jest już samo utworzenie OOU.

Na szerokie ujęcie odpowiedzialności odszkodowawczej zwrócił uwagę Sąd Najwyższy w wyroku z 25 lutego 2009 r.⁴⁰ – podkreślając, że art. 129 w zw. z art. 136 ust. 2 p.o.ś. stanowi samodzielną podstawę odpowiedzialności odszkodowawczej związanej z ograniczeniem sposobu korzystania z nieruchomości w wyniku utworzenia OOU, a odesłanie do przepisów kodeksu cywilnego zawarte w art. 322 p.o.ś. nie dotyczy odszkodowania przysługującego w tego rodzaju przypadkach.

W odniesieniu do orzeczeń ujmujących szeroko zakres odpowiedzialności odszkodowawczej podkreśla się, że drogę dochodzenia roszczeń odszkodowawczych na podstawie art. 129 ust. 2 p.o.ś. otwiera samo objęcie nieruchomości OOU. Akt prawa miejscowego o utworzeniu OOU, będący następstwem braku możliwości dochowania przez lotnisko standardów ochrony środowiska, wprost oddziałuje na sytuację właścicieli nieruchomości. Z tego względu w orzeczeniach tego nurtu podkreśla się, że niesłuszny jest pogląd, który kwestionuje związek przyczynowy między utworzeniem OOU a szkodą właścicieli nieruchomości. Skoro akt prawa miejscowego prawnie usankcjonował niekorzystną sytuację właścicieli nieruchomości, otwierając jednocześnie drogę do legalnego, godzącego w ich prawa rozwoju lotniska, to związek między utworzeniem OOU a szkodą właścicieli nieruchomości jest oczywisty⁴¹.

³⁹ I CSKP 112/21, Legalis nr 2633016.

⁴⁰ II CSK 546/08, Legalis nr 161291.

⁴¹ Zob. np. wyrok SA w Poznaniu z 24 kwietnia 2018 r., I ACa 1201/17, Legalis nr 1772370.

Należy zauważyć, że w postanowieniu z 24 lutego 2010 r.⁴² Sąd Najwyższy podkreślił, że szkodą podlegającą naprawieniu na podstawie art. 129 ust. 2 p.o.ś. jest także obniżenie wartości nieruchomości wynikające z faktu, iż właściciel nieruchomości będzie musiał znosić dopuszczalne na tym OOU immisje (np. hałas). W takim wypadku skutkiem wejścia w życie rozporządzenia jest nie tylko konieczność poddania się przewidzianym w nim wprost ograniczeniom, ale również konieczność znoszenia immisji przekraczających standard jakości środowiska, którym przed utworzeniem OOU właściciel mógłby się przeciwstawić jako działaniom bezprawnym.

W licznych judykatach zwracano ponadto uwagę na to, że dla potencjalnych nabywców nieruchomości już samo utworzenie OOU jest sygnałem, że nieruchomość jest dotknięta nie tylko ograniczeniami w zabudowie oraz innymi ograniczeniami zawartymi w akcie prawa miejscowego, ale i że jej właściciel obciążony jest ciężarem znoszenia zwiększonej emisji hałasu. Trafnie ujął to SN w postanowieniu z 16 lipca 2021 r.⁴³ – konstatując, że odszkodowanie z art. 129 p.o.ś. ma na celu rekompensatę ograniczeń korzystania z nieruchomości, w tym wywołanych utratą potencjalnego roszczenia o zaniechanie immisji w postaci nadmiernego hałasu. Z podobnymi twierdzeniami Sądu Najwyższego spotykamy się również w innych jego orzeczeniach⁴⁴.

W orzecznictwie doszło też do spopularyzowania poglądu, że utworzenie OOU wokół lotniska prowadzi do „stygmatyzacji” nieruchomości objętych tym OOU – jako trwale dotkniętych niedogodnościami związanymi z sąsiedztwem lotniska. Dla nabywców nieruchomości jest oczywiste, że OOU nie został utworzony bez uzasadnionej przyczyny i że jego utworzenie świadczy o tym, iż na obszarze objętym OOU nie mogą być dotrzymane standardy jakości środowiska. Zwrócono ponadto uwagę, że w świadomości uczestników lokalnego rynku nieruchomości pojawia się przeświadczenie, iż już sam fakt położenia nieruchomości w OOU, bez względu na pozostałe ograniczenia, świadczy o „skażeniu” hałasem nieruchomości objętych OOU, a to prowadzi do obniżenia atrakcyjności i – co za tym idzie – wartości położonych na tym terenie nieruchomości⁴⁵.

⁴² III CZP 128/09, Legalis nr 210590.

⁴³ I CSK 17/21, Legalis nr 2615806.

⁴⁴ Zob. np. postanowienie SN z 1 czerwca 2020 r., I CSK 11/20, Legalis nr 2483589; wyrok SN z 29 grudnia 2020 r., I CSK 34/19, Legalis nr 2519797.

⁴⁵ Zob. np. wyroki SN: z 24 listopada 2016 r., II CSK 113/16, Legalis nr 2483589, oraz z 11 marca 2020 r., I CSK 568/18, Legalis nr 2519797.

Podstawą szerokiego ujmowania odpowiedzialności odszkodowawczej wskazanej w przepisach p.o.ś. była wykładnia jego art. 129 ust. 2, zgodnie z którą jest to *lex specialis* w stosunku do przepisów ogólnych prawa cywilnego. Wykładnia tego rodzaju przemawia przeciwko rozróżnieniu na poszczególne rodzaje ograniczeń sposobu korzystania z nieruchomości, gdyż w przepisie tym chodzi o wszystkie ograniczenia sposobu korzystania z nieruchomości powstałe w wyniku utworzenia OOU. W związku z utworzeniem OOU pozostaje nie tylko obniżenie wartości nieruchomości, będące następstwem normalnych ograniczeń przewidzianych w treści aktu prawa miejscowego, lecz także obniżenie wartości nieruchomości, które jest skutkiem tego, że z dniem wejścia w życie uchwały o utworzeniu OOU dochodzi do zawężenia granic własności (art. 140 w zw. z art. 144 k.c.). Oceniając zasadność roszczenia przewidzianego w art. 129 ust. 2 p.o.ś., sądy powinny poddawać całościowej analizie rozmiar ingerencji lotniska w prawo własności sąsiednich nieruchomości.

Krytyczne stanowisko doktryny dotyczące szerokiego ujęcia zakresu odpowiedzialności odszkodowawczej wynikającej z przepisu art. 129 ust. 2 p.o.ś.

Linia orzecznicza, zgodnie z którą należy w sposób szeroki interpretować zakres odpowiedzialności odszkodowawczej opartej na art. 129 ust. 2 p.o.ś., spotyka się z zasadniczą krytyką przedstawicieli doktryny. Podstawowy zarzut, jaki napotykamy w piśmiennictwie poświęconym temu zagadnieniu, sprowadza się do twierdzenia, że w rzeczonym przepisie ustawodawca nie reguluje odpowiedzialności odszkodowawczej za wprowadzenie obszaru specjalnego, lecz wyłącznie za konkretne ograniczenia w postaci zakazów lub nakazów w sposobie korzystania z nieruchomości, które w takim obszarze są określone dla poszczególnych nieruchomości. Nie jest zatem istotne ani to, czy zawężenie granic prawa własności przez pozbawienie właściciela możliwości dochodzenia zaniechania immisji ma wpływ na zmniejszenie wartości nieruchomości, ani też to, czy doszło do stygmatyzacji nieruchomości, gdyż nie są to takie zdarzenia szkodzące, z którym ustawodawca łączy obowiązek odszkodowawczy⁴⁶.

⁴⁶ E. Klat-Górska, A. Ostapski, „Odszkodowanie z tytułu ograniczenia korzystania z nieruchomości położonej w obszarze ograniczonego użytkowania. Glosa do wyroku SN z 11 marca 2020 r., I CSK 688/18”, PS 2021, nr 9, ss. 92–106.

Podkreślono ponadto, że dotychczasowe orzecznictwo co do zasady błędnie ujmuje związek przyczynowy w odniesieniu do szkód, o których mowa w art. 129 ust. 2 *in fine* p.o.ś. Wynikać ma to z niewłaściwej identyfikacji przez sądy zdarzenia szkodzącego. W piśmiennictwie podkreśla się, że przepis w warstwie językowej jest jasny: „W związku z ograniczeniem sposobu korzystania z nieruchomości jej właściciel może żądać odszkodowania za poniesioną szkodę; szkoda obejmuje również zmniejszenie wartości nieruchomości”. Zdarzeniem szkodzącym nie jest zatem samo ustanowienie OOU, ale ograniczenie sposobu korzystania z nieruchomości przewidziane w akcie prawa miejscowego. Punktem wyjścia powinna być zatem treść uchwały o utworzeniu OOU i zakres wynikających z niej ograniczeń dotyczących konkretnych nieruchomości. Podnosi się, że gdyby prawodawca chciał wprowadzić kompensację z tytułu samego ustanowienia OOU, art. 129 p.o.ś. powinien być inaczej sformułowany i brzmieć na przykład: „W związku z ustanowieniem obszaru ograniczonego użytkowania właściciel znajdującej się na niej nieruchomości może żądać odszkodowania za poniesioną szkodę; szkoda obejmuje również zmniejszenie wartości nieruchomości”. Skutkiem niewłaściwego ustalenia zdarzenia szkodzącego jest błąd w zakresie rekonstrukcji związku przyczynowego, warunkującego powstanie obowiązku kompensacji szkody⁴⁷.

Krytycy szerokiego ujęcia zakresu odpowiedzialności odszkodowawczej podnoszą również, że szkoda może powstać, gdy akt prawa miejscowego wprowadza nowe lub zwiększa dotychczasowe ograniczenia co do sposobu korzystania z nieruchomości lub też przedłuża na kolejny okres ograniczenia, które zostały wprowadzone na określony czas. Szkoda nie powstaje, gdy kolejny akt prawny utrzymuje zakres ograniczeń na dotychczasowym poziomie⁴⁸.

W doktrynie podkreślono, że uchwalając ustawę Prawo ochrony środowiska, ustawodawca wprowadził odrębny reżim odpowiedzialności prawnej, w całości regulujący skutki wprowadzenia OOU – co nie oznacza, że zamierzał kompensować wszelkie negatywne skutki z tego wynikające⁴⁹. Odszkodowanie ma niwelować skutki legalnej ingerencji w prawo

⁴⁷ J. Pokrzywniak, „Odpowiedzialność zarządzającego lotniskiem za szkody wynikające z ustanowienia obszaru ograniczonego użytkowania. Głosa do wyroku SN z 6 czerwca 2019 r., II CSK 222/18”, Głosa 2021, nr 1, ss. 53–59.

⁴⁸ A. Gajewski, P. Dzienis, „Dochođenje roszczeń wynikających z ustanowienia obszarów ograniczonego użytkowania wokół portów lotniczych po wyroku TK z 7 marca 2018 r.”, MoP 2019, nr 8, s. 425.

⁴⁹ M. Habdás, „Odszkodowanie dla właścicieli nieruchomości zlokalizowanych w obszarach ograniczonego użytkowania dla lotnisk – wyzwania dotyczące prawidłowego ustalenia zakresu od-

własności polegającej na wprowadzeniu określonych ograniczeń, a nie rekompensować skutki zmieniających się warunków korzystania z nieruchomości w danej lokalizacji⁵⁰. Źródłem szkody jest wprowadzenie ograniczeń w korzystaniu z nieruchomości⁵¹. Z powyższych względów ograniczenia polegające np. na zakazie przeznaczenia nowych terenów pod zabudowę mieszkaniową nie wprowadzają ograniczeń co do sposobu korzystania z nieruchomości już zabudowanej takimi obiektami lub jej przeznaczenia. Ograniczenie będzie miało natomiast znaczenie dla nieruchomości niezabudowanej, która przy braku wprowadzenia ograniczeń mogłaby zostać przeznaczona pod zabudowę mieszkaniową⁵².

Powyższe krytyczne stanowiska przedstawicieli doktryny łączy pogląd, że zdarzeniem powodującym szkodę nie jest samo utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania, lecz tylko te postanowienia uchwały sejmiku województwa, które są podstawą wprowadzenia – stosownie do art. 135 ust. 3a p.o.ś. – konkretnych ograniczeń w postaci zakazów lub nakazów w sposobie korzystania ze wskazanych w akcie prawa miejscowego nieruchomości.

Stanowisko własne

Należy zauważyć, że zgodnie z zasadami konstytucyjnymi – wskazanymi w pkt 2 artykułu – a w szczególności z uwagi na zasadę równości wobec ciężarów ponoszonych w interesie publicznym, właściciele oraz użytkownicy wieczyści nieruchomości i inne osoby posiadające tytuły rzeczowe do nieruchomości dotkniętych zdarzeniem szkodzącym, jakim jest ponadnormatywny hałas lotniczy, w okresie przed utworzeniem OOU, mogą na zasadach ogólnych prawa cywilnego, w sposób określony w pkt 3 artykułu, dochodzić odszkodowania rekompensującego m.in. utratę wartości nieruchomości.

Dokonując wykładni art. 129 ust. 2 p.o.ś., należy zatem brać pod uwagę, że w momencie wejścia w życie aktu prawa miejscowego o utworzeniu

powiedzialności odszkodowawczej i podlegającej kompensacji szkody”, część 2, PS 2020, nr 6, ss. 37 i 38.

⁵⁰ M. Habdas, „Odszkodowanie...”, część 2, op. cit., s. 50.

⁵¹ M. Habdas, „Odszkodowanie dla właścicieli nieruchomości zlokalizowanych w obszarach ograniczonego użytkowania dla lotnisk – wyzwania dotyczące prawidłowego ustalenia zakresu odpowiedzialności odszkodowawczej i podlegającej kompensacji szkody”, część 1, PS 2020, nr 5, s. 15.

⁵² M. Habdas, „Odszkodowanie...”, część 1, op. cit., s. 12.

OOU wokół lotniska dochodzi do zasadniczej zmiany reżimu prawnego, która polega na ograniczeniu uprawnień właścicielskich przysługujących dotychczas właścicielom nieruchomości usytuowanych w pobliżu lotnisk. Odpowiedzialność odszkodowawcza, od momentu utworzenia wokół lotniska OOU, może być oparta wyłącznie na art. 129 ust. 2 p.o.ś. – stanowiącym, że w związku z ograniczeniem sposobu korzystania z nieruchomości jej właściciel może żądać odszkodowania. Z kolei w myśl art. 136 ust. 1 p.o.ś. w razie ograniczenia sposobu korzystania ze środowiska w wyniku ustanowienia obszaru ograniczonego użytkowania – właściwymi w sprawach spornych są sądy powszechne.

Brzmienie powyższych przepisów pozwala stwierdzić, że właścicielowi nieruchomości odszkodowanie przysługuje wówczas, gdy nastąpiło ograniczenie sposobu korzystania z nieruchomości będące następstwem utworzenia OOU. Kluczowa wydaje się więc odpowiedź na pytanie, jak należy rozumieć ograniczenie sposobu korzystania z nieruchomości. Zdaniem autorki artykułu analizowane przepisy pozwalają wyróżnić dwa rodzaje ograniczeń.

Pierwszy rodzaj ograniczeń prawa własności dotyczyć będzie wszystkich nieruchomości objętych granicami OOU, będąc następstwem wejścia w życie aktu prawa miejscowego. Ingerencja w prawo własności polegać będzie na ograniczeniu podstawowego uprawnienia przysługującego właścicielowi, jakim jest – w myśl art. 140 k.c. – uprawnienie do korzystania z rzeczy z wyłączeniem innych osób. Wraz z początkiem obowiązywania uchwały o utworzeniu OOU podmiot zarządzający lotniskiem uprawniony jest do dokonywania emisji ponadnormatywnego hałasu lotniczego na teren nieruchomości sąsiedniej, a właściciel tej nieruchomości zobowiązany do znoszenia tego ograniczenia.

Drugi rodzaj ograniczeń prawa własności stanowią normatywne ograniczenia mające podstawę prawną w art. 135 ust. 3a p.o.ś., dotyczące tylko tych konkretnych nieruchomości, wobec których akt prawa miejscowego je przewidział.

Obydwa wskazane wyżej rodzaje są tymi ograniczeniami w korzystaniu z nieruchomości, które powstają „w wyniku ustanowienia obszaru ograniczonego użytkowania”. Zdarzeniem szkodzącym jest utworzenie OOU, gdyż opisana powyżej zmiana reżimu prawnego dotyczy wszystkich nieruchomości objętych granicami OOU – bez względu na to, czy dotyczą ich konkretne zakazy i nakazy odnoszące się do sposobu korzystania

z nieruchomości lub jej przeznaczenia. Nie ma uzasadnionych przyczyn, dla których istotne ograniczenie w sposobie korzystania z nieruchomości polegające na korzystaniu z nieruchomości z wyłączeniem pomiotu zarządzającego lotniskiem – i w związku z tym utrata możliwości skorzystania z roszczeń opartych na przepisach ogólnych prawa cywilnego – miałyby nie podlegać roszczeniu odszkodowawczemu przewidzianemu w art. 129 ust. 2 p.o.ś.

Wykładnia językowa powyższego przepisu wcale w oczywisty sposób nie wiąże odpowiedzialności odszkodowawczej na nim opartej wyłącznie z konkretnymi zakazami i ograniczeniami przyjętymi stosownie do art. 135 ust. 3a p.o.ś. Przepis art. 129 ust. 2 p.o.ś. wskazuje na związek przyczynowy ograniczenia sposobu korzystania z nieruchomości z utworzeniem OOU, nie definiując jednak zakresu pojęcia „ograniczenie” – a to oznacza, że obejmuje ono również ograniczenia wynikające ze zmiany reżimu odpowiedzialności odszkodowawczej w wyniku utworzenia OOU.

Utworzenie aktem prawa miejscowego OOU zawierającego – przewidziane w art. 135 ust. 3a p.o.ś. – postanowienia ograniczające sposób korzystania z nieruchomości lub ich przeznaczenie tylko w stosunku do niektórych nieruchomości nie może prowadzić z zasady do nieuzyskania odszkodowania przez właścicieli tych nieruchomości, których nie dotyczą te konkretne ograniczenia, a których nieruchomości utraciły swoją wartość na skutek samej zmiany reżimu odpowiedzialności odszkodowawczej po wejściu w życie uchwały sejmiku województwa.

Rozdzielenie odpowiedzialności odszkodowawczej na tę część, dla której zdarzeniem szkodzącym są ograniczenia normatywne przewidziane w uchwale o utworzeniu OOU, oraz część spowodowaną emisją hałasu lotniczego, co pozostaje w związku przyczynowym z utworzeniem OOU, jest sztuczne i sprzeczne z art. 129 ust. 2 p.o.ś. – ten bowiem jako *lex specialis* reguluje w sposób całościowy wszystkie skutki wprowadzenia OOU.

Nawet gdyby przyjąć, że art. 129 ust. 2 p.o.ś. nie stanowi wyłącznej podstawy odpowiedzialności podmiotu zarządzającego lotniskiem, to rozstrzygnięcie przez sąd powszechny odrębnie roszczenia opartego na art. 129 ust. 2 p.o.ś. i odrębnie roszczenia opartego na art. 435 k.c., ponad zakres ograniczeń ustanowionych wprost w akcie prawa miejscowego, może pociągnąć ze sobą zasadnicze problemy dowodowe, w szczególności przy ustalaniu poszczególnych źródeł szkody i spowodowanych nimi strat wartości nieruchomości. Z tych względów dążenie do kompleksowego uregu-

lowania skutków utworzenia OOU widoczne w tych orzeczeniach, które ujmują w szeroki sposób odpowiedzialność odszkodowawczą przewidzianą w art. 129 ust. 2 p.o.ś., należy uznać za zasadne.

Definiując, co jest zdarzeniem szkodzącym, czyli jedną z przesłanek odpowiedzialności odszkodowawczej opartej na art. 129 ust. 2 p.o.ś. – należy dokonać porównania z przesłankami roszczenia o wykup nieruchomości lub jej części określonymi w art. 129 ust. 1 p.o.ś. Roszczenie wynikające z tego ostatniego przepisu różni się od roszczenia opartego na art. 129 ust. 2 p.o.ś. tym, że zawiera dodatkową przesłankę. Następstwem utworzenia OOU powinna być niemożliwość lub istotne ograniczenie korzystania z nieruchomości lub z jej części w dotychczasowy sposób lub zgodnie z dotychczasowym przeznaczeniem. Przepis art. 129 ust. 1 p.o.ś. podkreśla niemożliwość lub istotne ograniczenie w korzystaniu z nieruchomości lub w jej przeznaczeniu „w dotychczasowy” sposób. Takie sformułowanie powyższego przepisu akcentuje zmianę w sposobie korzystania z nieruchomości, która nastąpiła po wejściu w życie OOU. Należy przyjąć, że podstawową zmianą wpływającą na korzystanie i przeznaczenie nieruchomości „w dotychczasowy” sposób jest wprowadzenie w akcie prawa miejscowego normatywnych ograniczeń przewidzianych w art. 135 ust. 3a p.o.ś. Oznacza to, że zdarzeniem szkodzącym w przypadku roszczenia o wykup nieruchomości lub jej części jest zastosowanie w akcie prawa miejscowego w stosunku do konkretnej nieruchomości ograniczeń wskazanych w art. 135 ust. 3a p.o.ś.

W przeciwieństwie do ustępu 1 art. 129 – ust. 2 p.o.ś. nie wskazuje, że odpowiedzialność odszkodowawcza powstaje wówczas, gdy korzystanie z nieruchomości w dotychczasowy sposób lub zgodnie z dotychczasowym przeznaczeniem miałyby się stać niemożliwe lub istotnie ograniczone. Nie muszą zatem występować normatywne ograniczenia w sposobie korzystania z nieruchomości zmuszające właścicieli do zmiany sposobu korzystania z nich. W przeciwieństwie do roszczenia o wykup nieruchomości lub jej części – powstanie roszczenia odszkodowawczego nie jest uwarunkowane tak daleko idącymi następstwami utworzenia OOU, jak wskazane w art. 129 ust. 1 p.o.ś.

Należy zatem uznać za błędne stanowisko Sądu Najwyższego wyrażone w wyroku z 20 kwietnia 2021 r.⁵³, jakoby obie jednostki redakcyjne, czyli art. 129 ust. 1 i 2 p.o.ś., pozostawały ze sobą w oczywistym związku – co

⁵³ II CSKP 5/21, Legalis nr 2577495.

oznacza, że ustawową materialną przesłanką powstania roszczeń odszkodowawczych każdorazowo jest także niemożność lub istotne ograniczenie korzystania z nieruchomości lub z jej części w dotychczasowy sposób lub zgodnie z dotychczasowym przeznaczeniem, pozostające w związku z ograniczeniem sposobu korzystania z nieruchomości wynikającym z wprowadzenia OOU.

Warto zauważyć, że w art. 36 ust. 1 ustawy z 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym⁵⁴ ustawodawca również przewidział roszczenia o wykup nieruchomości lub jej części oraz roszczenie o zapłatę odszkodowania za poniesioną rzeczywistą szkodę w związku z uchwaleniem lub zmianą aktu prawa miejscowego (miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego). W przypadku obydwu roszczeń przesłanką ich powstania jest niemożliwość lub istotne ograniczenie w korzystaniu z nieruchomości lub jej części w dotychczasowy sposób lub zgodnie z dotychczasowym przeznaczeniem. Gdyby wolą ustawodawcy w przypadku roszczeń, o których mowa w art. 129 ust. 1 i 2, było oparcie ich na tych samych podstawach, co w przypadku roszczeń przewidzianych w art. 36 ust. 1 pkt 1 i 2 u.p.z.p., wówczas zastosowałby taką samą metodę zredagowania przepisów p.o.ś, jak w przypadku redakcji przepisów u.p.z.p. Odmienna redakcja art. 129 ust. 1 oraz ust. 2 p.o.ś. świadczy o tym, że inne są przesłanki roszczenia o wykup nieruchomości lub jej części i roszczenia o zapłatę odszkodowania. Różne są też zdarzenia będące źródłem szkody.

Można się częściowo zgodzić z krytykami szeroko ujętej odpowiedzialności odszkodowawczej, że może ona prowadzić do nadmiernego obciążenia podmiotów zarządzających lotniskami. Sposobem na ograniczenie odpowiedzialności odszkodowawczej nie jest jednak wyprowadzenie wniosku, że art. 129 ust. 2 p.o.ś. dotyczy wyłącznie szkód wywołanych zdarzeniem szkodzącym, jakim mają być tylko postanowienia uchwały o utworzeniu OOU określające nakazy, zakazy i zalecenia skierowane do właścicieli nieruchomości. Tego rodzaju propozycja prowadzi bowiem do nadmiernego zawężenia odpowiedzialności odszkodowawczej – co przede wszystkim pozbawia właścicieli tych nieruchomości, których nie dotyczą nakazy, zakazy i zalecenia przewidziane w OOU.

Dominująca dotychczas linia orzecznicza, upatrująca zdarzenia szkodzącego w samym wejściu w życie aktu prawa miejscowego o utworzeniu OOU, zasługuje na aprobatę. Szerokie ujęcie odpowiedzialności odszkodo-

⁵⁴ Tekst jedn. Dz.U. z 2022 r., poz. 503 ze zm.; dalej: u.p.z.p.

wawczej przewidzianej w art. 129 ust. 2 p.o.ś. znajduje swoje potwierdzenie i w konstytucyjnych zasadach, i w całościowej wykładni tego przepisu. Krytyczne głosy doktryny, jak również te orzeczenia Sądu Najwyższego i sądów powszechnych, które stwierdzają, że zdarzeniem szkodzącym są wyłącznie konkretne postanowienia aktu o utworzeniu OOU określające nakazy, zakazy i zalecenia skierowane do konkretnych nieruchomości, nie uwzględniają wszystkich negatywnych następstw utworzenia OOU wokół lotnisk.

Abstrakt

Artykuł ma na celu przedstawienie charakteru odpowiedzialności odszkodowawczej, która powstaje na skutek wejścia w życie przepisów OOU wokół lotniska. W orzecznictwie Sądu Najwyższego i sądów powszechnych dominuje linia orzecznicza, zgodnie z którą odpowiedzialność odszkodowawcza powinna być ujmowana szeroko, czyli obejmować zarówno skutki ograniczeń sposobu korzystania z konkretnych nieruchomości zawarte w akcie prawa miejscowego o utworzeniu OOU wokół lotniska, jak i negatywny wpływ wynikający z samego utworzenia OOU wokół lotniska, który jest konsekwencją ponadnormatywnego hałasu lotniczego. Przedstawiciele doktryny prawniczej oraz po części sądy stoją jednak na stanowisku, że właściciele nieruchomości mogą dochodzić w stosunku do podmiotu zarządzającego lotniskiem jedynie odszkodowania z tytułu konkretnych ograniczeń w sposobie korzystania z nieruchomości, które są oparte na art. 129 ust. 2 ustawy Prawo ochrony środowiska.

Autorka popiera pierwsze z powyższych stanowisk – zauważając, że zdarzeniem szkodzącym w przypadku roszczenia o wykup nieruchomości lub jej części, o którym mowa w art. 129 ust. 1 ustawy Prawo ochrony środowiska, jest uchwalenie aktu prawa miejscowego zawierającego ograniczenia sposobu korzystania w dotychczasowy sposób z nieruchomości lub jej dotychczasowego przeznaczenia. W przeciwieństwie do roszczenia o wykup przepis art. 129 ust. 2 ustawy Prawo ochrony środowiska dla realizacji roszczenia o zapłatę odszkodowania nie wymaga udowodnienia, że na skutek utworzenia OOU doszło do ograniczenia w sposobie korzystania z nieruchomości w dotychczasowy sposób. Oznacza to, że zdarzeniem szkodzącym jest samo utworzenie OOU – co prowadzi do legalizacji hałasu lotniczego w granicach OOU i pozbawia właścicieli nieruchomości położonych w granicach OOU roszczeń opartych na ogólnych przepisach prawa cywilnego, takich jak roszczenie negatywne z art. 222 § 2 k.c. i roszczenie odszkodowawcze oparte na art. 435 k.c.

Słowa kluczowe: nieruchomość, odszkodowanie, obszar ograniczonego użytkowania, lotnisko.

BIBLIOGRAFIA:

Bar M., Górski M., Jendrośka J., Jerzmański J., Pchałek M., Radecki W., Urban S., *Prawo ochrony środowiska. Komentarz*, Warszawa 2019.

Dybowski T., *Ochrona własności w polskim prawie cywilnym*, Warszawa 1969.

Gajewski A., Dzienis P., „Dochodzenie roszczeń wynikających z ustanowienia obszarów ograniczonego użytkowania wokół portów lotniczych po wyroku TK z 7 marca 2018 r.”, *Monitor Prawniczy* 2019, nr 8.

Gruszecki K., *Prawo ochrony środowiska. Komentarz*, Warszawa 2019.

Habdas M., „Odszkodowanie dla właścicieli nieruchomości zlokalizowanych w obszarach ograniczonego użytkowania dla lotnisk – wyzwania dotyczące prawidłowego ustalenia zakresu odpowiedzialności odszkodowawczej i podlegającej kompensacji szkody”, część 1, *Przeгляд Sądowy* 2020, nr 5.

Habdas M., „Odszkodowanie dla właścicieli nieruchomości zlokalizowanych w obszarach ograniczonego użytkowania dla lotnisk – wyzwania dotyczące prawidłowego ustalenia zakresu odpowiedzialności odszkodowawczej i podlegającej kompensacji szkody”, część 2, *Przeгляд Sądowy* 2020, nr 6.

Hauser R., Niewiadomski Z. K., Wróbel A. (red.), *System prawa administracyjnego*, tom 12. *Odpowiedzialność odszkodowawcza w administracji*, Warszawa 2016.

Ignatowicz J., Stefaniuk K., *Prawo rzeczowe*, Warszawa 2012.

Klat-Górska E., Ostapski A., „Odszkodowanie z tytułu ograniczenia korzystania z nieruchomości położonej w obszarze ograniczonego użytkowania. Glosa do wyroku SN z 11 marca 2020 r., I CSK 688/18”, *Przeгляд Sądowy* 2021, nr 9.

Konowalczuk J., Habdas M., Foryś I., Drobiec Ł., *Wartość nieruchomości w sąsiedztwie lotnisk*, Warszawa 2021.

Lewaszkiwicz-Petrykowska B., „Glosa do wyroku Sądu Najwyższego z 2 lipca 1969 r., II CR 208/69”, *OSP i KA* 1971, z. 5.

Paczuski R., *Prawo ochrony środowiska*, Bydgoszcz 1994.

Pokrzywniak J., „Odpowiedzialność zarządzającego lotniskiem za szkody wynikające z ustanowienia obszaru ograniczonego użytkowania. Glosa do wyroku SN z 6 czerwca 2019 r., II CSK 222/18”, *Glosa* 2021, nr 1.

Rakoczy B., Gołębiowski Z., Ratajczak J., Smolibowska-Hruszka G., *Obszar ograniczonego użytkowania w prawie polskim*, Poznań 2011.

Safjan M., Bosek L. (red.), *Konstytucja RP. Komentarz do art. 1–86*, Warszawa 2016.

Trzaskowski R., „Odpowiedzialność przedsiębiorstwa (zakładu) wprawianego w ruch za pomocą sił przyrody (art. 435 k.c.) za zmniejszenie wartości nieruchomości wynikające z emisji dopuszczalnych w świetle prawa ochrony środowiska”, *Palestra* 2011, nr 3–4.

Wilk A., *Ochrona własności nieruchomości przed immisjami w prawie polskim*, Warszawa 2016.

Wojciechowska K.B., *Lotniskowy obszar ograniczonego użytkowania*, Warszawa 2019.

Załużcki M. (red.), *Kodeks cywilny. Komentarz*, Warszawa 2019.