



DZIENNIK URZĘDOWY

WOJEWÓDZTWA DOLNOŚLĄSKIEGO

Wrocław, dnia 11 lutego 2022 r.

Poz. 760

WYROK NR SYGN.AKT III SA/WR 609/20
WOJEWÓDZKIEGO SĄDU ADMINISTRACYJNEGO WE WROCŁAWIU

z dnia 7 października 2021 r.

Wojewódzki Sąd Administracyjny we Wrocławiu
w składzie następującym:

Przewodniczący:

Sędziowie:

Sędzia WSA Barbara Ciołek (sprawozdawca)

Sędzia WSA Anetta Chołuj

Sędzia WSA Katarzyna Borońska

Protokolant:

starszy specjalista Monika Tarasiewicz

po rozpoznaniu w Wydziale III na rozprawie w dniu 7 października 2021 r.

sprawy ze skargi G.K.

na uchwałę Rady Gminy Warta Bolesławiecka

z dnia 10 kwietnia 2018 r., nr XXXVI/287/18

w przedmiocie zmiany uchwały w sprawie określenia przystanków komunikacyjnych,
których właścicielem lub zarządcą jest Gmina Warta Bolesławiecka, dla operatorów i
przewoźników oraz warunków i zasad korzystania z tych obiektów

I. stwierdza nieważność § 2 ust. 5 załącznika nr 1 do zaskarżonej uchwały;

II. dalej idącą skargę oddala;

III. zasądza od Gminy Warta Bolesławiecka na rzecz skarżącej kwotę 797 (słownie: siedemset dziewięćdziesiąt siedem) złotych tytułem zwrotu kosztów postępowania.

Uzasadnienie

G.K. prowadząca działalność gospodarczą pod firmą Firma Usługowo-Handlowa „GRAŻYNA” (dalej: strona, skarżąca) wniosła skargę na uchwałę Rady Gminy Warta Bolesławiecka (dalej: Rada Gminy) z dnia 10 kwietnia 2018 r. nr XXXVI/287/18 o zmianie uchwały w sprawie określenia przystanków komunikacyjnych, których właścicielem lub zarządcą jest Gmina Warta Bolesławiecka, dla operatorów i przewoźników oraz warunków i zasad korzystania z tych obiektów.

Uchwałę podjęto na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 15 i art. 40 ust. 1 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2017 r. poz. 1875 ze zm., dalej: usg) oraz art. 15 ust. 2 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 2136 ze zm., dalej: uoptz).

W § 1 ust. 1 ww. uchwały wskazano, że w uchwale nr XXXV/268/13 Rady Gminy Warta Bolesławiecka z dnia 18 czerwca 2013 r. w sprawie określenia przystanków komunikacyjnych, których właścicielem lub zarządcą jest Gmina Warta Bolesławiecka, dla operatorów i przewoźników oraz warunków i zasad korzystania z tych obiektów, załącznik nr 2 do uchwały otrzymuje brzmienie określone w załączniku nr 1 do niniejszej uchwały.

W skardze do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego (WSA) we Wrocławiu strona zaskarżyła załącznik nr 1 do ww. uchwały w części dotyczącej:

1) § 2 ust. 5 poprzez przyjęcie jednolitej dla operatorów i wszystkich przewoźników stawki w kwocie 0,02 zł za jedno zatrzymanie się środka transportu na przystanku komunikacyjnym, mimo że art. 16 ust. 4 uoptz jednoznacznie wymaga zastosowania wysokości stawki według niedyskryminujących zasad, w przedmiotowej uchwale w żaden sposób nie uwzględniono odmiennych sytuacji operatorów i różnych przewoźników, co w efekcie doprowadziło do ich nierównego traktowania;

2) § 2 ust. 6 i 14 poprzez określenie 14-dniowego terminu do dokonania korekty złożonej deklaracji, od daty powstania zmian, który to termin w ogóle nie jest egzekwowany w stosunku do PS w Bolesławcu Sp. z o.o. – co doprowadza do nierównego traktowania oraz pobierania opłat za niekorzystanie z przystanków.

Wskazała strona, że uchwała będąca aktem prawa miejscowego została podjęta z naruszeniem prawa i na jej podstawie dochodzi do ograniczenia działalności gospodarczej strony – prywatnego przewoźnika. Zarzuciła strona:

1) Obrazę przepisów prawa materialnego, tj. art. 16 ust. 4 uoptz, przez nałożenie jednolitej stawki w wysokości 0,02 zł za jedno zatrzymanie na każdym przystanku komunikacyjnym dla wszystkich operatorów i przewoźników, co powoduje, iż wprowadzone stawki mają dyskryminujący charakter, nie uwzględniają bowiem m.in. wielkości taboru przewoźników do prowadzenia działalności gospodarczej, natężenia ruchu i obłożenia na danych przystankach, co związane jest z ich położeniem i kosztami ponoszonymi na utrzymanie danego przystanku;

2) Nierespektowanie zapisów dotyczących składania deklaracji oraz korekty deklaracji, o której mowa w § 2 ust. 6 oraz § 14 ww. uchwały do wszystkich przewoźników, na takich samych zasadach, co stawia PKS w Bolesławcu Sp. z o.o. w pozycji uprzywilejowanej w stosunku do innych przewoźników.

W uzasadnieniu skargi strona argumentowała, że uchwała narusza jej interes prawny, na jej podstawie dochodzi do dyskryminującego traktowania i ograniczania działalności gospodarczej strony, a w uprzywilejowanej pozycji jest PKS w Bolesławcu Sp. z o.o.

Omówiła strona przepisy uoptz (art. 16 ust. 4, art. 15 ust. 5), odwołała się do uzasadnienia projektu i wskazała, że w uchwale wbrew przepisom i ich celom, opłaty nie zróżnicowano ze względu na standard poszczególnych przystanków bądź wielkość pojazdu, jakimi są wykonywane przewozy.

Strona stwierdziła, że ustalenie jednakowej opłaty dla wszystkich nie stanowi spełnienia ustawowej przesłanki jej określenia z uwzględnieniem niedyskryminujących zasad. W sytuacji, gdy wielkość kosztów utrzymania przystanku jest uzależniona od wielkości pojazdów, które się na nim zatrzymują oraz od standardu przystanku (wiat, sam znak) opłata winna być określona w wysokości proporcjonalnej. W sytuacji, gdy przewoźnik realizuje kurs pojazdem o pojemności do 20 miejsc, zatrzymujący się na przystankach zatokach bez wiat będzie ponosił takie same koszty, jak przewoźnik używający pojazdu o pojemności do 50 osób realizujący

kurs na tej samej trasie. Wskazała strona na długość pojazdów, które zajmują różną wielkość przystanku oraz na ilość pasażerów, co przekłada się przykładowo na ilość śmieci na przystankach i koszty ich utrzymania w czystości. Zdaniem strony opłata jednakowa dla wszystkich jest dyskryminująca.

Dalej strona wskazała, że odnośnie deklaracji i ich zmian, to nie ma żadnego mechanizmu do weryfikowania prawidłowości przedstawianych danych w deklaracji, co skutkuje nadużyciami przez przewoźnika PKS w Bolesławcu Sp. z o.o. Strona składała skargę w związku ze złożeniem deklaracji z uchybieniem terminu, w której wskazywała, że opłaty za korzystanie z przystanków nie są egzekwowane, ale Rada Gminy uznała ją za bezzasadną i w uchwale nr XXI/208/20 zawarła lakoniczne uzasadnienie, które według strony nie było oparte na wyczerpującym zgromadzeniu materiału dowodowego. Zauważyła strona, że korekta deklaracji złożona przez PKS po terminie została uwzględniona.

W odpowiedzi na skargę Rada Gminy wniosła o jej oddalenie jako niezasadnej.

Wyjaśniła Rada, że opłata została ustalona w jednakowej wysokości, ale najniższej, co zabezpiecza dochody na wydatki związane z utrzymaniem przystanków i nie jest dyskryminująca. Odwołał się organ do definicji pojęcia dyskryminacja i stwierdził, że dopiero różne traktowanie podmiotów może być uznane za dyskryminujące, chyba że zostanie wykazane, że podmioty te nie są jednakowe. Dalej organ powołując się na wyrok WSA w Katowicach wskazał, że nie można mówić o nieważności uchwały powołując się na niezgodność z uzasadnieniem projektu do ustawy. Zauważył organ, że trudności budzi powiązanie dyskryminacji z wyposażeniem przystanków, że nie jest też zdefiniowane pojęcie taboru.

Odnośnie zarzutu dotyczącego § 2 ust. 6 i 14 załącznika do uchwały, to organ wskazał, że skarga de facto dotyczy działania organu, a nie zapisów uchwały.

Zaznaczył organ, że uchwałą nr XXII/210/20 z dnia 28 października 2020 r. Rada Gminy odstąpiła od pobierania opłat w związku z pandemią koronawirusa.

Wojewódzki Sąd Administracyjny we Wrocławiu zważył, co następuje:

Skarga jest uzasadniona.

Przedmiotem kontroli Sądu w sprawie jest uchwała Rady Gminy w Warcie Bolesławieckiej z dnia 10 kwietnia 2018 r. o zmianie uchwały w sprawie określenia przystanków komunikacyjnych, których właścicielem lub zarządcą jest Gmina Warta Bolesławiecka, dla operatorów i przewoźników oraz warunków i zasad korzystania z tych obiektów.

Istota sporu dotyczy ustalenia stawki opłat za korzystanie przez operatora i przewoźnika z przystanków komunikacyjnych. W załączniku nr 1 do uchwały w § 2 ust. 5 przewidziano, że Korzystanie z przystanków komunikacyjnych jest odpłatne. Stawka opłaty za jedno zatrzymanie środka transportu na przystanku autobusowym wynosi 0,02 zł.

Zgodnie z art. 1 ustawy z dnia 25 lipca 2002 r. Prawo o ustroju sądów administracyjnych (tekst jedn. Dz.U. z 2018 r., poz. 2107) sądy administracyjne są między innymi właściwe do badania zgodności z prawem zaskarżonych aktów organów jednostek samorządu terytorialnego. Sąd nie może opierać tej kontroli na kryterium słuszności lub sprawiedliwości społecznej. Uchwała organu jednostki samorządu terytorialnego jest zgodna z prawem, jeżeli jest zgodna z przepisami prawa. Stwierdzenie nieważności uchwały przez sąd następuje tylko w przypadku istotnego naruszenia prawa zgodnie z art. 147 § 1 p.p.s.a.

W literaturze przyjmuje się, że podstawą do uchylenia takiego aktu powinno być każde istotne naruszenie prawa, bez względu na jego ustrojowoprawny, materialnoprawny lub procesowoprawny charakter. Akt organu jednostki samorządu terytorialnego jest natomiast zgodny z prawem, jeżeli jest zgodny z Konstytucją Rzeczypospolitej Polskiej oraz z ustawami.

Zgodnie z treścią art. 3 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. - Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi (tekst jedn. Dz. U. z 2018 r., poz. 1302 ze zm.; zwanej dalej "p.p.s.a.") sądy administracyjne sprawują kontrolę działalności administracji publicznej i stosują środki określone w ustawie, nie będąc przy tym związanymi granicami skargi (art. 134 p.p.s.a.).

Zdaniem Sądu nie budzi wątpliwości, że zaskarżona uchwała narusza interes prawny skarżącej. Strona jest przewoźnikiem, jest zobowiązana do uiszczania opłat za zatrzymywanie się pojazdów na przystankach komunikacyjnych. Zaskarżona uchwała w załączniku nr 1 § 2 ust. 5 określa wysokość opłaty za każde zatrzymanie się pojazdu na przystanku komunikacyjnym, a więc wpływa na obowiązki skarżącej w zakresie opłat, jakie ma obowiązek zapłacić i tym samym oddziałuje na jej sytuację prawną. Tym samym zaskarżona uchwała narusza interes prawny skarżącej.

Zaskarżona uchwała została podjęta na podstawie przepisów uoptz. Zgodnie z treścią art. 16 ust. 4 uoptz za korzystanie przez operatora i przewoźnika z przystanków komunikacyjnych lub dworców, których właścicielem albo zarządzającym jest jednostka samorządu terytorialnego, mogą być pobierane opłaty.

Stawka opłaty jest ustalana w drodze uchwały podjętej przez właściwy organ danej jednostki samorządu terytorialnego, z uwzględnieniem niedyskryminujących zasad. Art. 16 ust. 5 u.p.t.z. stanowi, że stawka opłaty, o której mowa w ust. 4, nie może być wyższa niż:

- 1) 0,05 zł za jedno zatrzymanie środka transportu na przystanku komunikacyjnym;
- 2) 1 zł za jedno zatrzymanie środka transportu na dworcu.

Uoptz nie wyjaśnia, co należy rozumieć przez pojęcie "niedyskryminujące zasady". Interpretacją tego terminu zajmowały się sądy administracyjne. Sąd w składzie obecnym podziela poglądy wyrażone m.in. w wyroku WSA w Krakowie z dnia 4 grudnia 2018 r. III SA/Kr 1413/17 utrzymanego w mocy wyrokiem NSA z dnia 16 grudnia 2019 r. I GSK 846/19, WSA w Gliwicach z 14 lipca 2021 r. III SA/Gl 561/21, do których, przyjmując je za własne, odwoła się w uzasadnieniu.

Należy zaznaczyć, że pojęcie "dyskryminacja" (od łac. discrimino – rozróżniam) oznacza odmienne traktowanie różnych podmiotów, które znajdują się w podobnej sytuacji. To nierówne traktowanie prawnie nieusprawiedliwione i nieuzasadnione obiektywnymi przyczynami (por. I. Zybala, "Pojęcie dyskryminacji oraz jej rodzaje"; www.sekcjaprawapracy.com/2010/12/13/; "pojęcie dyskryminacji").

W uzasadnieniu projektu ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. (druk sejmowy nr 2916) podniesiono: "stawki opłat powinny być ustalane z uwzględnieniem niedyskryminujących zasad dla wszystkich operatorów i przewoźników wykonujących publiczny transport zbiorowy na obszarze właściwości organizatora. W szczególności odnosi się to do takich kwestii jak np.:

- jednakowa wysokość stawki opłaty;
- uwzględnianie standardu poszczególnych przystanków komunikacyjnych lub dworców;
- uwzględnianie wielkości taboru, jakim wykonywany jest przewóz.

W sytuacji gdy przystanki lub dworce są własnością lub w zarządzie jednostki samorządu terytorialnego, za ich korzystanie mogą być pobierane opłaty, których stawka może być ustalona w drodze uchwały podjętej przez właściwy organ danej jednostki samorządu terytorialnego, również z uwzględnieniem niedyskryminujących zasad, o których mowa powyżej. Jednakże w projektowanym art. 15 ust. 5 wprowadzona została górna granica do której właściwy organ może ustalić stawkę omawianej opłaty, co ma służyć ograniczeniu dowolności w jej ustalaniu w nadmiernej wysokości. Przedmiotowa stawka będzie ulegała waloryzacji, o czym mówi projektowany ust. 6 omawianego artykułu. Możliwość nałożenia omawianej opłaty uzasadniona jest tym, że zarówno operatorzy jak i przewoźnicy wykonujący publiczny transport zbiorowy i korzystający przy tym z przystanków lub dworców będących własnością lub w zarządzie jednostki samorządu terytorialnego, partycypowali w kosztach związanych m.in. z korzystaniem z infrastruktury transportowej, z utrzymaniem przystanków lub dworców w należytym stanie, co związane jest z ich sprzątnięciem, konserwacją, odnawianiem itp."

Z projektu ustawy wynika, że przy ustalaniu wysokości opłaty za korzystanie z przystanków komunikacyjnych należy uwzględnić między innymi takie okoliczności, jak standard poszczególnych przystanków oraz wielkość taboru, jakim jest wykonywany przejazd.

Jeżeli chodzi o standard poszczególnych przystanków, to pojęcie to odnosi się do infrastruktury przystanku (istnienie wiaty, kiosku, ławek, utwardzenie podjazdu dla środków komunikacyjnych i inne), a także jego

wielkości. Kwestie te winny być uwzględnione przy ustalaniu opłaty za korzystanie z przystanku. W odpowiedzi na skargę organ wskazał, iż standard przystanków jest jednakowy.

Odnosnie taboru, jakim jest wykonywany przewóz, to przez pojęcie taboru należy rozumieć ogół środków transportowych, jakim dysponuje przewoźnik. Dla oceny tego czynnika jako wpływającego na wysokość opłaty istotne jest przeznaczenie opłaty. Zaznaczyć należy, iż opłata jest przeznaczana na obsługę przystanku komunikacyjnego, a więc na jego remont, konserwację, odnowienie, przebudowę, rozbudowę, w tym m.in. wiat i innych budynków dla pasażerów. Opłata jest także przeznaczana na utrzymanie czystości na przystankach. Celem wprowadzenia opłaty jest spowodowanie, aby wszyscy przewoźnicy korzystający z przystanków komunikacyjnych partycypowali w kosztach związanych z ich utrzymaniem.

Sąd podziela w całości pogląd wyrażony w wyroku Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Łodzi z dnia 2 października 2013 r. sygn. akt III SA/Łd 736/13, w którym Sąd stwierdził: "Nie ulega wątpliwości, że na wielkość kosztów utrzymania przystanków istotny wpływ ma wielkość pojazdów, które się na nim zatrzymują. Przewoźnicy obsługują poszczególne linie regularne różnymi pojazdami. Niekiedy są to pojazdy zabierające po kilka lub kilkanaście osób a czasami autobusy zabierające po 50 i więcej pasażerów. Im większa pojemność pojazdu to tym większa liczba przewożonych pasażerów a więc więcej osób wsiadających i wysiadających z pojazdu. Z kolei im więcej osób na przystanku to tym samym więcej śmieci na przystanku a także potencjalnie większe możliwości jego zniszczenia (np. rysowania lub malowania wiat czy też inne formy zniszczenia). Duży i ciężki autobus powoduje także większe niszczenie nawierzchni przystanku od pojazdu zabierającego tylko kilka czy kilkanaście osób.

Można zatem uznać, że im większy pojazd realizujący przejazd na linii regularnej tym większe koszty utrzymania i obsługi przystanków. W uproszczeniu należy przyjąć, że duży i ciężki pojazd przewożący kilkadziesiąt osób generuje większe koszty utrzymania i obsługi przystanków od pojazdu zabierającego jedynie kilku lub kilkunastu pasażerów."

W zaskarżonej uchwale w załączniku nr 1 § 2 ust. 5 przewidziano, że korzystanie z przystanków komunikacyjnych jest odpłatne. Stawka opłaty za jedno zatrzymanie środka transportu na przystanku autobusowym wynosi 0,02 zł. Opłaty tej nie zróżnicowano ze względu na standard poszczególnych przystanków bądź wielkość pojazdu, jakimi są wykonywane przewozy. Niezbędne jest zatem rozważenie, czy ustalenie stałej opłaty spełnia wymóg uwzględnienia niedyskryminujących zasad.

W ocenie Sądu uchwalenie jednolitej stawki opłat dla wszystkich przewoźników, bez uwzględnienia różnic w zakresie sposobu ich korzystania z przystanków, na który składa się m.in. wielkość i rodzaj ich taboru nie mieści się w granicach niedyskryminacji. Wbrew twierdzeniom Rady jednakowa stawka opłat za korzystanie z przystanków dla podmiotów, które korzystają z przystanków, ale wykazują odmienne cechy jest dla jednych krzywdząca. W sytuacji, gdy wielkość kosztów utrzymania przystanku jest uzależniona od wielkości pojazdów, które się na nim zatrzymują, opłata winna być określona w wysokości proporcjonalnej do wielkości samochodów, jakie zatrzymują się na przystanku. Przewoźnik realizujący przewozy na liniach regularnych dużymi autobusami generuje większe koszty utrzymania przystanku od przewoźnika, który wykonuje takie przewozy pojazdami zabierającymi kilka lub kilkanaście osób.

Zdaniem Sądu wielkość opłaty winna być dostosowana do wielkości pojazdów, jakimi wykonywane są przewozy. Nie może być tak, że taką samą opłatę ma uiszczać przewoźnik realizujący przewóz dużymi pojazdami o wysokiej masie i przewożący kilkadziesiąt lub więcej osób oraz przewoźnik wykonujący taki sam przewóz samochodami zabierającymi kilku lub kilkunastu pasażerów.

W ocenie Sądu ustalenie jednej stałej opłaty dla wszystkich przewoźników jest krzywdzące dla przewoźników wykonujących przewóz małymi pojazdami, gdyż muszą oni partycypować w ponoszeniu kosztów utrzymania przystanków w takim samym stopniu, jak przewoźnicy realizujący przewozy dużymi pojazdami mimo, że ci ostatni przewoźnicy w większym stopniu przyczyniają się generowania tych kosztów.

Skoro w przepisie art. 16 ust.3 u.p.t.z. nakazano przy ustaleniu opłaty uwzględnić "niedyskryminujące zasady", to przy określeniu takiej opłaty należy również wziąć pod uwagę wielkość pojazdu, jakim realizowany jest przewóz.

Zwraca również Sąd uwagę, że zaskarżona uchwała nie zawiera uzasadnienia. Na wyjaśnienie motywów, jakimi kierował się organ gminy przy podejmowaniu uchwały nie pozwalają również akta sprawy. W aktach sprawy brak jest dokumentów potwierdzających, że dyskusja na temat niedyskryminujących zasad miała miejsce przed podjęciem uchwały.

Odnośnie zarzutu dotyczącego § 2 ust. 6 i 14 załącznika nr 1 do uchwały, to zasadnie Rada wskazuje, że argumenty strony dotyczą podejmowanych działań faktycznych, a raczej jak twierdzi strona braku podejmowania stosownych działań przez właściwe organy dla zapewnienia realizacji zapisów uchwały, co w żaden sposób nie stanowi jednak o wadliwości zapisów uchwały. Sąd zarzuty skargi w zakresie ww. przepisów załącznika uznał za bezzasadne. Kwestia faktycznej realizacji podjętych uchwał pozostaje poza zakresem sprawy.

W zakresie podjęcia uchwały z dnia 28 października 2020 r. nr XXII/2010/20 i wprowadzenia regulacji, że korzystanie z przystanków autobusowych przez przewoźników jest bezpłatne (§ 3 ust. 1 załącznika nr 2 do ww. uchwały), to wyjaśnić trzeba, że uchylenie aktu prawnego nie oznacza, że przestaje on kształtować stosunki prawne istniejące nadal po dacie owego uchylenia. Zmiana lub uchylenie uchwały zaskarżonej do sądu nie czyni zbędnym wydania przez sąd wyroku, jeżeli skarżona uchwała może być zastosowana do sytuacji z okresu poprzedzającego jej podjęcie. Tak więc, uchylenie zaskarżonej uchwały przez organ, który ją podjął, nie czyni bezprzedmiotowym rozpoznania skargi na tę uchwałę. W tym kontekście istotne są bowiem skutki, jakie pociąga za sobą stwierdzenie nieważności. Stwierdzenie nieważności uchwały rady gminy (rady miasta) oznacza jej wyeliminowanie ze skutkiem od chwili podjęcia uchwały (*ex tunc*). Innymi słowy - stwierdzenie nieważności oznacza uznanie braku skuteczności stosowania aktu od chwili jego wydania, co - jak wynika z powyższej uwagi odnośnie rozróżnienia obowiązywania i stosowania prawa - niewątpliwie ma znaczenie z punktu widzenia interesu prawnego osób, do których uchwała została skierowana. Uchylenia uchwały nie można bowiem utożsamiać z uwzględnieniem skargi a skutki stwierdzenia nieważności uchwały, polegające na orzeczeniu o jej nieważności od daty jej podjęcia, są dalej idące niż uchylenie uchwały, wywierające skutki od daty uchylenia. Wyeliminowanie takiej uchwały z obrotu prawnego ze skutkiem *ex tunc* - zatem wydanie wyroku stwierdzającego jej nieważność, otwiera również drogę do realizacji uprawnień wynikających z art. 77 Konstytucji RP. Z uwagi na objęcie skargą przepisów uchwały, które już nie obowiązują, przy ocenie możliwości stwierdzenia ich nieważności zasadniczą kwestią jest zatem to, czy w okresie obowiązywania wywołały lub też w dalszym ciągu mogą one wywołać skutki prawne. W uchwale z 14 września 1994 r. (W 5/94, OTK 1994, cz. II, poz. 44) Trybunał Konstytucyjny przyjął, że zmiana lub uchylenie zaskarżonej do sądu uchwały nie czyni zbędnym wydania przez sąd wyroku, jeżeli zaskarżona uchwała może być zastosowana do sytuacji z okresu poprzedzającego jej podjęcie. W orzeczeniu z 11 kwietnia 1994 r. (K 10/93, OTK 1994, cz. I, poz. 7) Trybunał stanął na stanowisku, że przepis obowiązuje w danym systemie prawa, jeśli można go zastosować do sytuacji z przeszłości, teraźniejszości lub przyszłości.

Mimo że skarżone przepisy przestały być elementem systemu prawa, w świetle uchwały nr XXII/2010/20, to nie jest wykluczone, że wywołały one skutki prawne.

Reasumując - działając na podstawie art. 147 § 1 p.p.s.a. - Sąd orzekł jak w pkt I sentencji wyroku, natomiast działając zgodnie z art. 151 p.p.s.a. jak w pkt II sentencji wyroku. O kosztach orzeczono na podstawie art. 200 w zw. z art. 205 § 2 p.p.s.a.