

Sygn. akt: I C 28/13

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 27 maja 2014 r.

Sąd Okręgowy w Olsztynie I Wydział Cywilny

w składzie następującym:

Przewodniczący:	SSO Juliusz Ciejek
Protokolant:	st. sekr. sądowy Dorota Wodniak

po rozpoznaniu w dniu 27 maja 2014 r. w Olsztynie

sprawy z powództwa (...) **sp. z o.o. w W., (...)- (...) Zakładu (...) w O.**

przeciwko (...) S.A. w S.

o zapłatę

I. zasądza od pozwanego na rzecz powoda kwotę 75.311 zł 6 gr (siedemdziesiąt pięć tysięcy trzysta jedenaście złotych sześć groszy) z odsetkami ustawowymi od dnia 11 lipca 2011 r. do dnia zapłaty,

II. zasądza od pozwanego na rzecz powoda kwotę 8.263 (osiem tysięcy dwieście sześćdziesiąt trzy) zł tytułem zwrotu kosztów procesu.

UZASADNIENIE

Powód (...) Sp. z o.o. z siedzibą w W.- (...) Zakład (...) w O. wniósł o zasądzenie na jego rzecz od pozwanego (...) S.A. z siedzibą w S. kwoty 75.311,06 złotych wraz z ustawowymi odsetkami od dnia 11 lipca 2012r. do dnia zapłaty oraz kosztami procesu według norm przepisanych.

Uzasadniając żądanie, wskazał, że w dniu 22 marca 2012r. doszło do kolizji, w której został uszkodzony pojazd użytkowany przez powoda – autobus szynowy serii SA 133-03. W związku z tym, że pojazd został uszkodzony w okresie gwarancji, powód oddał szynobus do naprawy producentowi pojazdu, a za naprawę została wystawiona faktura VAT. Powód, dążąc do minimalizacji kosztów naprawy, prowadził z producentem negocjacje i po uzgodnieniach naprawa pojazdu miała opiewać na kwotę 112.000 złotych netto. Powód nadto podkreślił, że pismem z dnia 11 lipca 2012r. pozwany uznał swoją odpowiedzialność i wypłacił powodowi odszkodowanie w kwocie 36.688,94 złotych (k. 2-4).

Pozwany (...) S.A. z siedzibą w S. wniosło o oddalenie powództwa oraz o zasądzenie na jego rzecz od powoda kosztów procesu według norm przepisanych.

W uzasadnieniu odpowiedzi na pozew nie zaprzeczył podstawom swojej odpowiedzialności, ale podkreślił, że sam fakt, iż uszkodzony pojazd jest pojazdem specyficznym, nie oznacza jeszcze, że naprawa mogła się odbyć wyłącznie u producenta pojazdu. Powód nawet nie sprawdził, jaki byłby koszt naprawy w innych zakładach, choć niewątpliwie z uwagi na niewielki rynek byłyby one zainteresowane naprawą pojazdu, co mogłoby mieć przełożenie na cenę usługi.

Tymczasem z ustaleń postępowania likwidacyjnego wynika, że stawki za robociznę stosowane przez inne warsztaty są znacznie niższe niż stosowane przez zakład, który dokonał naprawy pojazdu powoda (k. 44-45).

Sąd ustalił następujący stan faktyczny:

W dniu 22 marca 2013r. doszło do kolizji, w wyniku której został uszkodzony użytkowany przez powoda pojazd – autobus szynowy seria SA 133-03. Sprawca wypadku był ubezpieczony z tytułu odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych w pozwanym towarzystwie.

(bezsporne)

Wskutek wypadku nastąpiło m.in. rozbicie czołownicy przy kabinie A, uszkodzenie urządzeń i aparatury pneumatycznej pod kabiną A, uszkodzenia malatury po prawej stronie, rozbicie zgarniacza czołownicy reflektora i lustra wstecznego z prawej strony. Boczne zderzenie i pchanie ponad 100 m pojazdu osobowego doprowadziło do naruszenia podstawowych parametrów części podwozia i nadwozia. Uszkodzenia pojazdu spowodowały jego wycofanie z ruchu pociągów.

(dowód: pisemna opinia biegłego z zakresu eksploatacji, obsługi i budowy trakcyjnego taboru kolejowego, E. L., k. 117-131)

Szynobus objęty był 25-miesięczną, liczoną od dnia od 27 września 2009r., gwarancją udzieloną przez producenta pojazdu – (...) S.A. z siedzibą w W..

PESA B. dysponuje prawami autorskimi dokumentacji (...) (dokumentacja techniczno-ruchowa) i (...) (dokumentacja systemu utrzymania) dla pojazdów szynowych wyprodukowanych w zakładach należących do tej spółki. Inne warsztaty podejmujące się naprawy pojazdów szynowych wyprodukowanych w zakładach (...) muszą posiadać zgodę producenta na korzystanie z dokumentacji Systemu Utrzymania. Autoryzowane zakłady naprawcze ściśle przestrzegają dokumentacji (...) i (...) dla serii autobusu szynowego SA 133-03, co gwarantuje wysoką jakość naprawy, bezpieczeństwo pasażerów oraz ruchu pociągu.

(dowód: gwarancja, k. 14, pisemna opinia biegłego z zakresu eksploatacji, obsługi i budowy trakcyjnego taboru kolejowego, E. L., k. 117-131)

Z uwagi na liczne naprawy awaryjne wykonywane przez pracowników serwisu (...) wydłużono okres gwarancji udzielonej na szynobus do dnia 13 kwietnia 2012r.

(dowód: wymania korespondencji elektronicznej, k. 15)

Powód zdecydował się na wykonanie naprawy w jednostce serwisowej producenta pojazdu. Wstępna kalkulacja kosztów naprawy uszkodzeń szynobusu, przeprowadzona w dniu 2 kwietnia 2012r., opiewała na kwotę 120.370,90 złotych. W dniu 4 kwietnia 2012r. z udziałem przedstawicieli powoda i PESA B. odbyły się negocjacje, w czasie których ustalono, że naprawa będzie obejmowała:

- wyosiowanie pojazdu,
- przeprowadzenie pomiarów wózków i czopów,
- wymianę zgarniacza na nowy wraz z malowaniem,
- wymianę uszkodzonych rur układu pneumatycznego,
- naprawę poszycia pojazdu,
- wymianę uszkodzonej szyby reflektora wraz z naprawą okna bocznego kabiny maszynisty,

- montaż nowego wspornika sygnału końca pociągu,
- wymianę zbiornika powietrza,
- wymianę uszkodzonych linek hamulca postojowego,
- montaż zbiornika na płyn do spryskiwaczy,
- zaosiuwanie pojazdu i uruchomienie,
- regulację nacisków,
- odbiór techniczny (...),
- przeprowadzenie jazdy próbnej.

Ostatecznie strony ustaliły, że koszt naprawy wszystkich uszkodzeń będzie wynosił 112.000 złotych.

(dowód: protokół negocjacji, k. 19-21)

Faktycznie zakresem naprawy objęto:

- wyosiuwanie pojazdu zgodnie z (...),
- wymianę zgarniacza na nowy,
- malowanie zgarniacza,
- wymianę uszkodzonych rur układu pneumatycznego,
- naprawę poszycia pojazdu,
- wymianę uszkodzonego reflektora,
- naprawę okna bocznego kabiny maszynisty,
- naprawę wspornika sygnału końca pociągu,
- wymianę zbiornika powietrza,
- wymianę uszkodzonych linek hamulca postojowego,
- montaż zbiornika na płyn do spryskiwaczy,
- zaosiuwanie pojazdu,
- uruchomienie pojazdu,
- regulację nacisków,
- odbiór techniczny,
- przeprowadzenie jazdy próbnej,
- wykonanie przeglądu na poziomie P1.

Całkowity koszt naprawy pojazdu wynosi 112.000 złotych, przy czym na tę kwotę składają się: wartość nowych części (32.367 złotych), koszt demontażu materiału zakwalifikowanego do wymiany i montażu nowych części (37.333 złotych) oraz koszt naprawy podwozia, pomiary i regulacja wózków (42.300 złotych).

(dowód: pisemna opinia biegłego z zakresu eksploatacji, obsługi i budowy trakcyjnego taboru kolejowego, E. L., k. 117-131)

W dniu 23 marca 2012r. nastąpiło zgłoszenie szkody, a w dniu 4 maja 2012r. pracownik pozwanego przeprowadził oględziny uszkodzonego autobusu szynowego.

(dokumenty w aktach szkody)

W dniu 24 maja 2012r. producent szynobusu (...) S.A. z siedzibą w B. wystawił fakturę VAT nr (...) na łączną kwotę 137.760 złotych brutto (112.000 złotych netto).

(dowód: faktura VAT, k. 16)

Pismem z dnia 30 maja 2012r. powód przesłał pozwanemu fakturę VAT nr (...), informując, że koszt naprawy wyniósł 112.000 złotych.

Pismem z dnia 11 lipca 2012r. pozwany przyznał powodowi odszkodowanie w wysokości 36.688,94 złotych netto, informując jednocześnie, że zweryfikowano fakturę VAT nr (...) z powodu dokonania korekty stawek roboczogodzin prac remontowych.

(dowód: pismo z dnia 11 lipca 2012r., k. 22)

W odpowiedzi na powyższe pismem z dnia 23 lipca 2012r. powód wezwał pozwanego do zapłaty kwoty 75.311,06 złotych, w terminie 7 dni od daty otrzymania wezwania.

(dowód: pismo z dnia 23 lipca 2012r., k. 23)

Sąd zważył, co następuje:

W świetle ustalonych okoliczności faktycznych sprawy powództwo zasługiwało na uwzględnienie w całości.

W niniejszym postępowaniu powód dochodził zapłaty tytułem odszkodowania kwoty 75.311,06 złotych stanowiącej różnicę między kosztami naprawy wykonanej przez producenta autobusu szynowego a kwotą wypłaconą przez stronę pozwaną w postępowaniu likwidacyjnym.

Poza sporem w niniejszym postępowaniu pozostawała sama zasada odpowiedzialności strony pozwanej. Pozwane towarzystwo nie kwestionowało odpowiedzialności za skutki wypadku drogowego z dnia 22 marca 2012r., wypłacając powodowi w toku postępowania likwidacyjnego odszkodowanie w kwocie 36.688,94 złotych netto. Jednakże w toku procesu pozwany podważał wysokość przyjętej przez zakład serwisowy stawki za roboczogodzinę oraz zasadność wykonania naprawy niektórych elementów.

Istota sporu sprowadzała się zatem do ustalenia wysokości należnego powodowi odszkodowania.

Na wstępie rozważań należy przede wszystkim podkreślić, że z art. 34 ust. 1 i art. 36 ust. 1 ustawy z dnia 22 maja 2003r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych wynika, że odszkodowanie, które zakład ubezpieczeń, w ramach odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych, zobowiązany jest wypłacić poszkodowanemu, ustala się w granicach odpowiedzialności cywilnej posiadacza lub kierującego pojazdem, jeżeli są oni zobowiązani do odszkodowania za szkodę wyrządzoną w związku z ruchem tego pojazdu. Zgodnie z art. 363 § 1 k.c. naprawienie szkody, jeżeli taki jest wybór poszkodowanego, powinno nastąpić przez przywrócenie stanu poprzedniego. Odszkodowanie, jakie

zobowiązany jest w takiej sytuacji wypłacić zakład ubezpieczeń, obejmuje wszelkie celowe i ekonomicznie uzasadnione wydatki poniesione w celu przywrócenia stanu poprzedniego rzeczy. Przywrócenie uszkodzonej rzeczy do stanu poprzedniego oznacza doprowadzenie jej do stanu używalności i jakości w zakresie istniejącym przed wypadkiem; w razie pojazdu mechanicznego chodzi o przywrócenie mu sprawności technicznej, zapewniającej bezpieczeństwo kierowcy i innych uczestników ruchu, oraz wyglądu sprzed wypadku.

Zgodnie z poglądem wyrażonym przez Sąd Najwyższy w uchwale 7 sędziów z dnia 12 kwietnia 2012r. w sprawie III CZP 80/11 (LEX 1129783), zakład ubezpieczeń zobowiązany jest na żądanie poszkodowanego do wypłaty, w ramach odpowiedzialności z tytułu ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu mechanicznego, odszkodowania obejmującego celowe i ekonomicznie uzasadnione koszty nowych części i materiałów służących do naprawy uszkodzonego pojazdu. Jeżeli ubezpieczyciel wykaże, że prowadzi to do wzrostu wartości pojazdu, odszkodowanie może ulec obniżeniu o kwotę odpowiadającą temu wzrostowi.

Zważywszy na to, że strony postępowania pozostawały w sporze co do zakresu uszkodzeń powstałych w następstwie wypadku z dnia 22 marca 2012r., elementów podlegających wymianie oraz ilości i wysokości jednej roboczogodziny, Sąd uznał za stosowne dopuszczenie dowodu z opinii biegłego z zakresu kolejnictwa.

Pierwsza opracowana przez biegłego J. K. opinia okazała się nieprzydatna z punktu widzenia rozstrzygnięcia niniejszej sprawy. Biegły nie sporządził własnego kosztorysu, przyjmując jedynie, że koszt naprawy potwierdzony fakturą VAT nr (...) odpowiada rzeczywistym rozmiarom poniesionej przez powoda szkody. Z uwagi na szereg zastrzeżeń zgłoszonych przez stronę pozwaną w piśmie procesowym z dnia 15 maja 2013r. (k. 78-79) i niemożność uzupełnienia opinii – z powodu choroby – przez biegłego J. K. Sąd dopuścił dowód z opinii kolejnego biegłego, E. L. (2). Zdaniem Sądu, opinia ta jest jasna i spójna oraz zawiera logiczne uzasadnienie końcowych wniosków, przez co jest merytorycznie uzasadniona. Opinia wyjaśnia wszystkie istotne i niezbędne do oceny roszczenia odszkodowawczego zgłoszonego w pozwie kwestie. Co ważne, pozwany nie kwestionował wniosków wynikających z opinii E. L. (2). Należy podkreślić, iż zarządzeniem z dnia 10 marca 2014r. określono pełnomocnikom stron postępowania termin dwóch tygodni do ustosunkowania się do opinii biegłego i złożenia ewentualnych do niej zastrzeżeń, pod rygorem uznania, że opinia nie jest kwestionowana. Odpis opinii wraz z powyższym zarządzeniem doręczono stronie pozwanej w dniu 17 marca 2014r., co oznacza, że termin do podważenia poprawności wniosków biegłego upłynął z dniem 31 marca 2014r. W określonym terminie ani w późniejszym terminie aż do zamknięcia rozprawy w dniu 27 maja 2014r. (czyli prawie dwa miesiące) strona pozwana nie sformułowała żadnych zarzutów do opinii biegłego. Powyższe pozwala przyjąć, że ostatecznie opinia nie była kwestionowana i tym samym może stanowić podstawę czynienia wiążących ustaleń faktycznych w sprawie.

W konsekwencji należało przyjąć za biegłym E. L. (2), że całkowity koszt naprawy autobusu szynowego serii SA 133-03 wyniósł 112.000 złotych. Biegły dokonał własnej kalkulacji kosztów naprawy szynobusu, które pokryły się z kosztami naprawy wykonanej przez producenta pojazdu PESA B.. Wyliczył koszt nowych części i elementów pojazdu, które podlegały wymianie, koszt robocizny w odniesieniu do takich czynności jak m.in. przygotowanie pojazdu do wyosiowania, pomiar wózków, ostoi itp. oraz koszt demontażu materiału zakwalifikowanego do wymiany i montażu nowych części. Biegły wyjaśnił z pracownikiem producenta szynobusu kwestię wyliczenia kosztu wymiany zgarniacza, a z uzyskanej informacji wynikało, że koszt ten obejmuje 30 roboczogodzin po 220 złotych jedna, na które składają się: wylaminowanie nowego zgarniacza w formie, obróbka laminatu, utwardzenie i malowanie elementu, oraz koszt nowego materiału (włókno aramidowo-węglowe, domieszkowane z włóknem szklanym, chemia potrzebna do laminowania i farba do malowania). Fakt, że biegły próbował ustalić poszczególne elementy składające się na koszt naprawy zgarniacza, świadczy o rzetelności jego opinii, a nie opieraniu się wyłącznie na wyliczeniach dokonanych przez producenta pojazdu.

Jednocześnie przy niektórych czynnościach naprawczych biegły poczynił uwagi wskazujące jednoznacznie na potrzebę posiadania – z uwagi na rodzaj pojazdu objętego naprawą powypadkową – specjalnych stanowisk pomiarowych i naprawczych oraz specjalnego sprzętu niezbędnego do wyosiowania pojazdu (vide: k. 128). Obliczając wartość nowych części, biegły zaznaczył, że dokumentacja systemu utrzymania ściśle określa, jakie elementy po kolizji nie kwalifikują

się do zregenerowania. Podkreślił przy tym, że układ pneumatyczny podlega dozorowi technicznemu, a przewody i zawory powietrzne trzeba było wymienić. Biegły zwrócił też uwagę, że koszty naprawy w konkurencyjnych zakładach naprawczych mogą nie dotyczyć autobusów szynowych wyprodukowanych w PESA B.. Inne zakłady naprawcze muszą posiadać zgodę producenta na korzystanie z dokumentacji Systemu Utrzymania, a autoryzowane zakłady naprawcze ściśle przestrzegają dokumentacji (...) i (...) dla serii SA 133-03, co gwarantuje wysoką jakość naprawy, bezpieczeństwo pasażerów i ruchu pociągów.

Trzeba przy tym zaznaczyć, że wspomniana przez biegłego dokumentacja (...) i (...) oznacza dokumentację techniczno-ruchową i dokumentację systemu utrzymania. Pierwsza z nich jest opracowywana dla każdej maszyny lub urządzenia osobno i powinna zawierać wszystkie informacje istotne z punktu widzenia obsługi maszyny we wszystkich fazach jej użytkowania, bądź wymagane przez przepisy prawne. Dokumentacja systemu utrzymania zawiera zaś dokumenty niezbędne do zarządzania utrzymaniem i utrzymania pojazdu kolejowego (§ 13 ust. 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 października 2005r. w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych). Zgodnie z § 8 wspomnianego rozporządzenia przewoźnicy kolejowi, zarządcy infrastruktury, użytkownicy bocznic kolejowych, przedsiębiorcy wykonujący przewozy w obrębie bocznic kolejowych powinni prowadzić dokumentację związaną z procesem utrzymania pojazdów kolejowych oraz zapewniać zgodność procesu utrzymania z wymaganiami zawartymi w dokumentacji systemu utrzymania. Wykonywanie naprawy na podstawie dokumentacji (...) i (...) oznacza więc przestrzeganie wszelkich warunków i parametrów technicznych charakterystycznych dla danego rodzaju pojazdu kolejowego.

Podsumowując powyższe rozważania, należy zauważyć, że powód naprawił pojazd w autoryzowanym serwisie naprawczym należącym do producenta autobusu szynowego, co w ocenie Sądu, daje gwarancję należytego i prawidłowego wykonania naprawy pojazdu. Tak dokonana naprawa pozwoliła na przywrócenie pojazdu do stanu poprzedniego i w pełni wyrównała uszczerbek majątkowy powstały wskutek kolizji z dnia 22 marca 2012r. Zlecenie naprawy autobusu szynowego jego producentowi było działaniem prawidłowym i wbrew twierdzeniom pozwanego, nie można takiego działania rozpatrywać w kategoriach zawyżania kosztów usunięcia uszkodzeń będących następstwem wypadku.

Autobus szynowy jest pojazdem nietypowym i niestandardowym, którego naprawa – ze względu na szereg wymagań technicznych i konieczność dysponowania odpowiednim sprzętem naprawczym – nie może się odbywać w każdym warsztacie czy jednostce serwisowej. Naprawa powypadkowa szynobusu została przez powoda wykonana w dobrze wyposażonym serwisie, zgodnie z technologią producenta i przy zachowaniu warunków technicznych wymaganych dla pojazdów kolejowych, w sposób zapewniający przywrócenie pojazdu do stanu, jaki istniał w dacie sprzed kolizji z dnia 22 marca 2012r. Powód ma prawo domagać się odszkodowania obejmującego zwrot kosztów, których poniesienie realnie zapewnia mu przywrócenie pojazdu do stanu poprzedniego, tj. do stanu, w którym pojazd jest sprawny technicznie i w którym zapewnione są bezpieczeństwo użytkowania i komfort jazdy w takim stopniu, jak to miało miejsce przed zdarzeniem, za którego skutki pozwany ponosi odpowiedzialność.

Istotne jest przy tym to, że powód wykazał staranność w dążeniu do obniżenia kosztów naprawy autobusu szynowego i tym samym minimalizacji zakresu szkody, do której naprawienia strona pozwana jest obowiązana – najpierw wystąpił do producenta pojazdu o wstępną kalkulację kosztów naprawy, a następnie podjął z nim negocjacje, które zakończyły się obniżeniem kosztów naprawy z kwoty 120.370,90 złotych do kwoty 112.000 złotych, a więc o ponad 8.000 złotych.

W tym stanie rzeczy Sąd uznał, że zachodzą podstawy do przyznania powodowi odszkodowania w kwocie dochodzonej pozwem i zasądził na jego rzecz od pozwanego 75.311,06 złotych na podstawie art. 805 k.c., art. 822 § 1 i 2 k.c. oraz art. 436 § 1 k.c. w zw. z art. 435 k.c., o czym orzekł jak w pkt. I sentencji wyroku.

O odsetkach orzeczono na podstawie art. 14 ust. 1 ustawy z dnia 22 maja 2003r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych. Zgodnie z przywołanym przepisem zakład ubezpieczeń wypłaca odszkodowanie w terminie 30 dni, licząc od dnia złożenia przez poszkodowanego lub uprawnionego zawiadomienia o szkodzie. Oznacza to, że zobowiązanie ubezpieczyciela z tytułu

umowy odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych jest zobowiązaniem terminowym i dopóki termin określony w ustawie nie upływie, dopóty nie można mówić o opóźnieniu w spełnieniu świadczenia.

Z dokumentów znajdujących się w aktach szkody wynika, że zgłoszenie szkody nastąpiło w dniu 23 marca 2012r. i tym samym termin przewidziany na wypłatę odszkodowania upływał z dniem 22 kwietnia 2012r. Bezsprzecznie w tym terminie pozwany nie wypłacił powodowi odszkodowania. Niemniej jednak należy zauważyć, że dopiero pismem z dnia 30 maja 2012r. powód dostarczył pozwanemu fakturę VAT nr (...), wskazując, że ostatecznie koszt naprawy wyniósł 112.000 złotych. Będąc w posiadaniu faktury VAT i wiedząc, że naprawa została wykonana w serwisie producenta pojazdu, pozwany miał możliwość weryfikacji kosztów niezbędnych do usunięcia skutków kolizji z dnia 22 marca 2012r. Nawet jeśli przyjąć, że od tej daty rozpoczął biec 30-dniowy termin do spełnienia świadczenia, to także w terminie do 30 czerwca 2012r. pozwany nie wywiązał się ze swojego zobowiązania i nie dokonał wypłaty odszkodowania w wysokości objętej fakturą VAT.

Tym samym Sąd – mając na uwadze określony w art. 321 k.p.c. zakaz orzekania ponad żądanie – zasądził odsetki od dnia 11 lipca 2012r., tj. od dnia, w którym pozwany przyznał powodowi w toku postępowania likwidacyjnego odszkodowanie w kwocie 36.688,94 złotych i odmówił dalszej części świadczenia (vide: pkt I sentencji wyroku).

O kosztach procesu Sąd orzekł zgodnie z art. 98 § 1 i 3 k.p.c. w zw. z art. 99 k.p.c. Stosownie do wyniku sprawy pozwany jest obowiązany zwrócić powodowi całość poniesionych przez niego kosztów procesu. Do kosztów tych w łącznej kwocie 8.263 złotych wliczono: uiszczoną opłatę sądową od pozwu w kwocie 3.766 złotych, koszt zastępstwa procesowego w kwocie 3.600 złotych, wykorzystaną zaliczkę na wynagrodzenie biegłego w kwocie 880 złotych (nadpłacona kwota 2.120 złotych zostanie zwrócona po uprawomocnieniu się orzeczenia) oraz opłatę skarbową od pełnomocnictwa w kwocie 17 złotych (vide: pkt II sentencji wyroku).