

Sygn. akt I C 220/20

WYROK

W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 20 września 2021 r.

Sąd Rejonowy w Piszcu I Wydział Cywilny w składzie:

Przewodniczący:	sędzia Anna Gajewska

po rozpoznaniu na posiedzeniu niejawnym w dniu 20 września 2021 r. w P.

sprawy z powództwa K. P.

przeciwko Towarzystwu (...) Spółce Akcyjnej z siedzibą w W.

o zapłatę

o r z e k a

I. Zasądza od pozwanego Towarzystwa (...) Spółki Akcyjnej z siedzibą w W. na rzecz powoda K. P. kwotę 1 510,00 zł (jeden tysiąc pięćset dziesięć złotych 0/100) z odsetkami ustawowymi za opóźnienie od dnia 28.04.2020r. do dnia zapłaty.

II. Zasądza od pozwanego Towarzystwa (...) Spółki Akcyjnej z siedzibą w W. na rzecz powoda K. P. kwotę 1 717,00 zł (jeden tysiąc siedemset siedemnaście złotych 0/100) tytułem zwrotu kosztów postępowania wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie liczonymi za czas po upływie tygodnia od doręczenia wyroku do dnia zapłaty.

III. Nakazuje pobrać od pozwanego Towarzystwa (...) Spółki Akcyjnej z siedzibą w W. na rzecz Skarbu Państwa – Sądu Rejonowego w Piszcu kwotę 2 412,51 zł (dwa tysiące czterysta dwanaście złotych 51/100) tytułem części niepokrytych wydatków na opinie biegłego.

Sygn. akt I C 220/20

UZASADNIENIE

K. P. wytoczył powództwo przeciwko Towarzystwu (...) Spółce Akcyjnej z siedzibą w W. o zapłatę kwoty 1 510 złotych z ustawowymi odsetkami za opóźnienie liczonymi od dnia 28 kwietnia 2020 roku do dnia zapłaty, tytułem częściowego odszkodowania. Nadto powód wniósł o zasądzenie na jego rzecz od pozwanego kosztów procesu, w tym kosztów zastępstwa procesowego, według norm przepisanych.

W uzasadnieniu pozwu powód wskazał, że w dniu 26 marca 2020 roku doszło do zdarzenia drogowego, w wyniku którego uszkodzeniu uległ samochód osobowy marki A. (...) o nr rej. (...), stanowiący własność powoda. Sprawca szkody posiadał polisę OC w pozwanym towarzystwie ubezpieczeń. Szkoda została zgłoszona ubezpieczycielowi, który przyznał i wypłacił poszkodowanemu zaniżone odszkodowanie w wysokości 10 308,49 złotych, podczas gdy z kosztorysu naprawy sporządzonego na zlecenie powoda przez uprawnionego rzeczoznawcę wynika, iż koszt naprawy ww. pojazdu wynosi 16 365,98 złotych. Zdaniem powoda, pozwany znacznie zaniżył wysokość kosztów naprawy, m.in. niezasadnie zastosował zaniżoną stawkę i ilość rbg, amortyzację części, potrącenia na materiale lakierniczym,

nieoryginalne części zamienne, pominął część uszkodzonych elementów pojazdu oraz nie uwzględnił wymiany części technologicznie jednorazowych.

Pozwany Towarzystwo (...) Spółka Akcyjna z siedzibą w W. w odpowiedzi na pozew wniósł o oddalenie powództwa w całości i zasądzenie na jego rzecz od powoda kosztów procesu, w tym kosztów zastępstwa procesowego, według norm przepisanych. Pozwany zakwestionował roszczenie powoda tak co do zasady, jak i co do wysokości. W ocenie pozwanego, wypłacone dotąd odszkodowanie kompensuje rzeczywistą szkodę poniesioną przez poszkodowanego i pozwoliłoby na przywrócenie przedmiotowego pojazdu do stanu sprzed szkody, zarówno pod względem technicznym, jak i estetycznym. Pozwany podniósł, że ceny części zamiennych i materiałów lakierniczych wskazane w kosztorysie sporządzonym w toku postępowania likwidacyjnego są cenami realnymi i zagwarantowanymi, które mogły być dostarczone powodowi w dowolne wskazane przez niego miejsce bez konieczności ponoszenia kosztów ich doręczenia. Ponadto, w decyzji z dnia 3 kwietnia 2020 roku o przyznaniu odszkodowania, pozwany poinformował poszkodowanego o możliwości naprawy uszkodzonego pojazdu w tzw. formie bezgotówkowej tzn. w warsztacie współpracującym z pozwanym oraz o możliwości nabycia części i materiałów lakierniczych w cenach wprost wskazanych w załączonym do decyzji kosztorysie.

Pozwany podniósł ponadto, że w niniejszej sprawie brak jest jakichkolwiek dowodów wskazujących, iż naprawa pojazdu została faktycznie dokonana przez poszkodowanego – brak jest faktur za naprawę, rachunków czy potwierżeń dokonania zapłaty w kwocie, jakiej powód żąda.

Ponadto, w ocenie pozwanego, naprawa przedmiotowego pojazdu - który w dacie zdarzenia szkodowego był 11-letni, posiadał wcześniejsze uszkodzenia i, jak ustalono podczas oględzin, nie był dotychczas serwisowany w (...) i nie był objęty gwarancją producenta – przy użyciu części oryginalnych prowadziłyby do bezpodstawnego wzbogacenia poszkodowanego.

Sąd ustalił, co następuje:

W dniu 26 marca 2020 roku w Ł. na ulicy (...) doszło do zdarzenia drogowego, w wyniku którego uszkodzeniu uległ samochód osobowy marki A. (...) o nr rej. (...), rok produkcji 2008, stanowiący własność K. P..

Sprawcą szkody był kierujący pojazdem marki S. (...) o nr rej. (...), który w dacie zdarzenia objęty był ubezpieczeniem odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych w Towarzystwie (...) Spółce Akcyjnej z siedzibą w W..

(okoliczności bezsporne)

W dniu 27 marca 2020 roku K. P. zawiadomił Towarzystwo (...) Spółkę Akcyjną z siedzibą w W. o szkodzie powstałej w pojeździe marki A. (...) o nr rej. (...) na skutek zdarzenia z dnia 26 marca 2020 roku. Jednocześnie podał, że pojazd nie posiada uszkodzeń, które powstały przed lub po ww. zdarzeniu.

Ubezpieczyciel wszczął postępowanie likwidacyjne szkody, uznał swoją odpowiedzialność i decyzją z dnia 3 kwietnia 2020 roku przyznał i wypłacił K. P. odszkodowanie w kwocie 10 308,49 złotych, uwzględniając fakt, iż uszkodzone elementy były już wcześniej poddawane naprawie lakierniczej, przyjmując stawkę 55 złotych za roboczogodzinę prac blacharskich i lakierniczych oraz stosując nieoryginalne części zamienne i potrącenia na materiale lakierniczym.

(dowód: znajdujące się w aktach szkody utrwalonych na płycie CD k. 39: przyjęcie zgłoszenia szkody, dokumentacja fotograficzna uszkodzonego pojazdu, wyniki pomiaru grubości powłoki lakierniczej, decyzja z dnia 03.04.2020r. wraz z kosztorysem naprawy)

Na skutek zdarzenia z dnia 26 marca 2020 roku, w pojeździe marki A. (...) o nr rej. (...) uszkodzeniu uległy: błotnik przedni lewy, drzwi przednie lewe, drzwi tylne lewe, ściana boczna lewa, felga przednia lewa, opona przednia lewa, nakładka zderzaka przedniego, nakładka lusterka lewego, wspornik lusterka zewnętrznego lewego.

Koszt naprawy uszkodzeń powstałych w pojeździe marki A. (...) o nr rej. (...) na skutek zdarzenia z dnia 26 marca 2020 roku, wynosi 16 365,98 złotych.

(dowód: opinia biegłego sądowego z zakresu techniki motoryzacyjnej i maszynowej wraz z opiniami uzupełniającymi k. 66-113, 138-167, 186-200, 216-218)

Sąd zważył, co następuje:

Zgodnie z art. 822 § 1 k.c. przez umowę ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej ubezpieczyciel zobowiązuje się do zapłacenia określonego w umowie odszkodowania za szkody wyrządzone osobom trzecim, wobec których odpowiedzialność za szkodę ponosi ubezpieczający albo ubezpieczony.

W świetle art. 34 ust. 1 i art. 36 ust. 1 ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Dz. U. Nr 124, poz. 1152 ze zm.), odpowiedzialnością ubezpieczyciela co do zasady rządzą reguły dotyczące odpowiedzialności odszkodowawczej posiadacza pojazdu lub kierującego pojazdem, w tym ogólne przepisy o wynagrodzeniu szkody (zwłaszcza art. 361-363 k.c.), z tą jednak istotną różnicą, że w ramach odpowiedzialności z ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych wyłącznym sposobem naprawienia szkody jest odszkodowanie pieniężne.

Przywrócenie stanu poprzedniego uszkodzonego pojazdu wiąże się z reguły z koniecznością wymiany niektórych jego elementów, które uległy zniszczeniu. Ze względu na okoliczność, że niejednokrotnie części pojazdu, uszkodzonego w trakcie zdarzenia wyrządzającego szkodę, były eksploatowane już przez określony czas, dłuższy lub krótszy, powstaje kwestia, na czym ma polegać przywrócenie do stanu sprzed wyrządzenia szkody. W szczególności, czy przywrócenie do stanu poprzedniego uzasadnia użycie nowych części i materiałów służących do naprawy uszkodzonego pojazdu.

Zagadnienie to było przedmiotem rozpoznania, na wniosek Rzecznika Ubezpieczonych, przez skład powiększony Sądu Najwyższego, który uchwałą z dnia 12 kwietnia 2012 r. w sprawie III CZP 80/11 rozstrzygnął, że 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.

Sąd Najwyższy uznał w wyniku wykładni art. 361 § 2 i art. 363 § 2 k.c., że ubezpieczyciel, w ramach umowy o odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu, powinien ustalić odszkodowanie w kwocie, która zapewnia przywrócenie pojazdu do stanu sprzed zdarzenia wyrządzającego szkodę jako całości. Przywrócenie do takiego stanu oznacza, że pojazd ma być sprawny technicznie i zapewnić poszkodowanemu komfort jazdy w takim stopniu jak przed zdarzeniem. Jeżeli w tym celu należy wymienić uszkodzoną część, to niewątpliwie jest to normalne następstwo działania lub zaniechania, z którego szkoda wynikła, w rozumieniu art. 361 § 1 k.c. Zakładając, że nie da się jej naprawić w taki sposób, aby przywrócić ją do stanu sprzed zdarzenia wyrządzającego szkodę, część ta musi zostać zastąpiona inną nową częścią. W takiej sytuacji zakład ubezpieczeń powinien ustalić wysokość odszkodowania z uwzględnieniem cen części nowych, skoro bowiem chodzi o przywrócenie do stanu poprzedniego pojazdu jako całości, to nie ma, co do zasady znaczenia, że w miejsce części starych wmontowano części nowe. W szczególności nie ma żadnych podstaw prawnych, aby zawsze odrębnie oceniać wartość części i jeżeli części stare były już w chwili wypadku częściowo zużyte, z tego powodu obniżać należne odszkodowanie za przywrócenie do stanu poprzedniego całego pojazdu.

Kwestia odpowiedzialności pozwanego za szkodę powstałą w pojeździe marki A. (...) o nr rej. (...) była bezsporna, podobnie jak zakres uszkodzeń powstałych w tym pojeździe na skutek zdarzenia z 26 marca 2020 roku.

Spór koncentrował się na ustaleniu kosztów naprawy przedmiotowego pojazdu, w tym aktualnej stawki za roboczogodzinę prac blacharsko-lakierniczych stosowanej w zakładach naprawczych na rynku lokalnym, cen

rynkowych części zamiennych nowych oryginalnych na dzień szkody i pracochłonności czynności naprawczych, i w konsekwencji na ustaleniu wysokości należnego powodowi odszkodowania.

Powołany na wniosek strony pozwanej biegły sądowy z zakresu techniki motoryzacyjnej i maszynowej, M. P., w sporządzonej na piśmie opinii stwierdził jednoznacznie, że wysokość kosztów naprawy przedmiotowego pojazdu, uszkodzonego w wyniku zdarzenia z dnia 26 marca 2020 roku, wynosi 16 365,98 złotych.

Biegły stwierdził, że przyjęta w kalkulacji naprawy sporządzonej przez pozwanego stawka 55 złotych netto za roboczogodzinę jest niespotykana i całkowicie odbiegająca od realiów rynkowych, a jej uwzględnienie nie odzwierciedla realnych kosztów przeprowadzenia naprawy pojazdu zgodnie z zaleceniami technologicznymi, a jedynie gwarantuje niepełnowartościowe usprawnienie pojazdu. Z ustaleń poczynionych przez biegłego wynika, że stawka za roboczogodzinę prac mechaniczno-blacharskich i prac lakierniczych, stosowana w 2020 roku i obecnie w serwisach autoryzowanych i nieautoryzowanych na rynku lokalnym wynosi od 90 do 220 złotych netto za prace mechaniczno-blacharskie i od 90 do 230 złotych netto za prace lakiernicze. Dlatego, przyjęte w kosztorysie załączonym przez powoda do pozwu stawki wynoszące 123/128 zł netto, mieszczące się we wskazanym wyżej przedziale stawek stosowanych w warsztatach naprawczych prosperujących na rynku lokalnym, zostały uwzględnione przez biegłego przy sporządzaniu opinii na potrzeby niniejszej sprawy.

Biegły stwierdził, że zastosowanie zaniżonej stawki naprawczej, uwzględnienie nieuzasadnionych potrąceń materiału lakierniczego bądź przyjęcie bezpodstawnych korekt cen części zamiennych uniemożliwia miarodajne określenie kosztów przywrócenia pojazdu do stanu sprzed szkody.

Ustalając szacunkowy koszt przywrócenia przedmiotowego pojazdu do stanu sprzed szkody, biegły przyjął oryginalne z logo A. części podlegające wymianie, gdyż z akt postępowania likwidacyjnego szkody nie wynika, jakoby elementy uszkodzone w zdarzeniu z 26 marca 2020 roku były nieoryginalne. Ponadto biegły uwzględnił wymianę elementów wchodzących w skład zestawu mocowań zderzaka przedniego, drzwi przednich lewych, drzwi tylnych lewych, a także uszczelki drzwi, osłony wewnętrzne drzwi i klamry mocujące tapicerki drzwi, z uwagi na brak technologicznej możliwości ich ponownego montażu oraz związane z tym jednorazowe zastosowanie. Jednocześnie biegły uwzględnił 20% potrącenia na lakierowanie błotnika przedniego lewego, drzwi przednich lewych, drzwi tylnych lewych oraz ściany bocznej lewej w oparciu o przeprowadzone w toku postępowania likwidacyjnego szkody pomiary powłoki lakierowanej wymienionych elementów, wskazujące na realizację wcześniejszych napraw lakierniczych.

Zdaniem biegłego naprawa szkody komunikacyjnej z tytułu OC realizowana za pomocą wypłaty odszkodowania, a nie fizycznej naprawy wykonanej przez zobowiązanego, nie powinna mieć na celu jedynie uzyskania jakiegokolwiek sprawności technicznej i możliwości dalszego użytkowania pojazdu. Istotnym celem powinno być przywrócenie takiego stanu pojazdu, który w możliwie najbardziej porównywalny sposób będzie zbliżony ze stanem sprzed powstania szkody, zapewniającym bezpieczeństwo, niezawodność, sprawność, trwałość, wygląd. Oryginalne nowe części jakości „O” posiadają gwarancję, zapewniają wysoką jakość, a także idealne dopasowanie do modelu, rocznika i wariantu pojazdu. Użycie nowych oryginalnych części nie ma przy tym wpływu na podwyższenie wartości rynkowej pojazdu. Natomiast przywrócenie pojazdu do stanu sprzed szkody przy użyciu części alternatywnych może mieć miejsce tylko w sytuacjach, w których stwierdzono zamontowanie części nieoryginalnych. Zastosowanie części nieoryginalnych wiąże się z ryzykiem, że ich cechy techniczne oraz trwałość będą niższe w porównaniu do oryginalnych, jakie przewidział producent pojazdu. Części zamienne nieoryginalne nie są poddawane takim reżimom technologicznym oraz kryteriom kontroli jakości jak w przypadku części oryginalnych. Technologiczny proces produkcji części alternatywnych oraz zastosowane materiały nie odpowiadają warunkom stawianym przez producenta pojazdu. Zdaniem biegłego, kosztorys z wykorzystaniem tylko i wyłącznie oryginalnych części producenta pojazdu daje pełnowartościową wycenę kosztów naprawy pozwalającą w najwyższym stopniu na przywrócenie pojazdu do stanu sprzed szkody. Natomiast kosztorys z wykorzystaniem części porównywalnej jakości (jak to miało miejsce w postępowaniu likwidacyjnym), umożliwia przywrócenie pojazdu do stanu jezdny, jednak jego właściwości użytkowe pogarszają się, co negatywnie wpływa na bezpieczeństwo, a wartość rynkowa ulega przez to zmniejszeniu.

Jednocześnie też biegły jednoznacznie stwierdził, że uszkodzenie pojazdu, a następnie likwidacja szkody poprzez jego naprawę, nawet według technologii producenta pojazdu, przeprowadzona przy użyciu oryginalnych nowych części jakości „O”, nie przyczyni się do zwiększenia wartości rynkowej tego pojazdu. Pojazd po naprawie będzie zawsze „pojazdem powypadkowym”, co będzie skutkowało obniżeniem jego wartości.

W trzech opiniach uzupełniających biegły w sposób jasny i rzeczowy odniósł się do zarzutów pełnomocnika strony pozwanej, za każdym razem podtrzymując swoją opinię podstawową.

Sąd w pełni podziela opinię podstawową i opinie uzupełniające biegłego, bowiem spełniały one stawiane im wymogi, odzwierciedlały staranność i wnikliwość w badaniu zleconego zagadnienia, odpowiadały w sposób wyczerpujący i zrozumiały na postawione pytanie, a przytoczona na ich uzasadnienie argumentacja jest w pełni przekonująca. Zauważyć należy, iż opinia biegłego podlega, jak i inne dowody, ocenie według art. 233 § 1 k.p.c, lecz odróżniają je szczególne kryteria oceny. Stanowią je zgodność z zasadami logiki i wiedzy powszechnej, poziom wiedzy biegłego, podstawy teoretyczne opinii, sposób motywowania oraz stopień stanowczości wyrażonych w niej wniosków. Przedmiotowe opinie sporządzone zostały przez biegłego M. P. zgodnie z wymaganiami fachowości i niezbędną wiedzą specjalną. Biegły przy wydawaniu opinii dysponował całokształtem materiału dowodowego zgromadzonego w sprawie.

W tym miejscu wskazać należy, że zgodnie z orzecznictwem Sądu Najwyższego, dla odpowiedzialności ubezpieczyciela nie ma znaczenia, jakim kosztem i czy w ogóle poszkodowany dokonał naprawy pojazdu. Roszczenie o świadczenia należne w ramach ustawowego ubezpieczenia komunikacyjnego odpowiedzialności cywilnej (OC) z tytułu kosztów przywrócenia uszkodzonego pojazdu do stanu pierwotnego, jest wymagalne niezależnie od tego, czy naprawa została już dokonana. Wysokość świadczeń obliczać należy na podstawie ustaleń co do zakresu uszkodzeń i technicznie uzasadnionych sposobów naprawy, przy przyjęciu przewidzianych kosztów niezbędnych materiałów i robocizny według cen z daty ich ustalenia (vide wyrok Sądu Najwyższego z 27.06.1988r., I CR 151/88, Legalis; uzasadnienie uchwały Sądu Najwyższego z 15.11.2001r., III CZP 68/01, OSNC 2002, nr 6, poz. 74 i powoływane tam orzeczenia). Niezależnie zatem od tego, czy poszkodowany naprawił uszkodzony pojazd, należy mu się od zakładu ubezpieczeń odszkodowanie ustalone według zasad art. 363 § 2 k.c. w zw. z art. 361 § 2 k.c., co oznacza, że jego wysokość ma odpowiadać kosztom usunięcia opisanej wyżej różnicy w wartości majątku poszkodowanego, a ściślej – kosztom przywrócenia pojazdowi jego wartości sprzed zdarzenia powodującego szkodę.

Należy również podnieść, iż poszkodowany nie miał obowiązku skorzystania z oferty pozwanego ubezpieczyciela i dokonania naprawy w warsztacie współpracującym z pozwanym. Poszkodowanemu przysługuje wybór odpowiedniego warsztatu naprawczego, któremu powierzy on dokonanie naprawy uszkodzonego pojazdu. W praktyce będą to zazwyczaj autoryzowane warsztaty naprawcze związane z określoną marką samochodu i prowadzące obsługę serwisową pojazdu. Wybierając takie warsztaty, poszkodowany może się kierować m.in. ich fachowością, rzetelnością technicznej obsługi i poziomem prac naprawczych oraz określonymi niekiedy profitami połączonymi ze stałą obsługą serwisową. Co więcej, wybranemu warsztatowi naprawczemu poszkodowany mógłby powierzyć naprawę kompleksową, jeżeli obejmowałaby ona kilka różnych fragmentów uszkodzonego pojazdu (tak, m.in. uchwała Sądu Najwyższego z 13.06.2003r., III CZP 32/03, Legalis). W interesie poszkodowanego leży przede wszystkim naprawa umożliwiająca przywrócenie pojazdu do stanu sprzed szkody, a niezbędnymi kosztami naprawy są koszty wynikające ze stawek obowiązujących w warsztacie, któremu powierzył on wykonanie naprawy.

Z uwagi na powyższe, Sąd na podstawie art. 235² § 1 pkt 3 k.p.c. pominął zawnioskowany przez stronę pozwaną dowód z przesłuchania powoda w charakterze strony.

Reasumując, w oparciu o wyliczenia biegłego i na podstawie powołanych wyżej przepisów, mając na uwadze kwotę wypłaconą już powodowi tytułem odszkodowania, Sąd zasądził od pozwanego na rzecz powódki dochodzoną pozwem kwotę 1 510 złotych z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od dnia 28.04.2020r. do dnia zapłaty.

Podstawę zasądzenia odsetek stanowi przepis art. 481 § 1 k.c. i art. 14 ust. 1 ustawy z dnia 22 maja 2003 roku o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Dz.U. Nr 124 poz. 1152 z późn. zm.), zgodnie z którym zakład ubezpieczeń wypłaca odszkodowanie w terminie 30 dni licząc od dnia złożenia przez poszkodowanego lub uprawnionego zawiadomienia o szkodzie.

W sprawie bezspornie ustalono, że zgłoszenie szkody pozwanemu nastąpiło w dniu 27 marca 2020 roku. W konsekwencji, stosownie do powołanego wyżej przepisu, roszczenie powódki o odszkodowanie stało się wymagalne po upływie 30 dni, a zatem od dnia 27 kwietnia 2020 roku.

O kosztach procesu Sąd orzekł według norm przepisanych w oparciu o przepis § 2 pkt 3) rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015r. w sprawie opłat za czynności adwokackie (Dz.U. z 2015r., poz. 1800 z późn. zm.) i art. 98 k.p.c., zgodnie z którym strona przegrywająca sprawę obowiązana jest zwrócić przeciwnikowi na jego żądanie koszty niezbędne do celowego dochodzenia praw i celowej obrony. W tym przypadku jest to kwota 900,00 zł tytułem zwrotu kosztów zastępstwa procesowego, kwota 17,00 zł tytułem zwrotu opłaty od udzielonego pełnomocnictwa, kwota 200,00 zł tytułem zwrotu opłaty sądowej od pozwu i kwota 600,00 zł tytułem zwrotu zaliczki na poczet wynagrodzenia biegłego.

Koszt opinii powołanego w sprawie biegłego wyniósł łącznie 3 612,51 złotych i do wysokości 1 200,00 złotych został pokryty z zaliczek wpłaconych przez powoda i pozwanego. Dlatego na podstawie art. 83 ust. 2 w zw. z art. 113 ust. 1 ustawy z dnia 28 lipca 2005r. o kosztach sądowych w sprawach cywilnych, Sąd nakazał pobrać od pozwanego na rzecz Skarbu Państwa Sądu Rejonowego w Piszku kwotę 2 412,51 złotych tytułem zwrotu wydatków na opinię biegłego, które tymczasowo wyłożone zostały przez Skarb Państwa (3 612,51 zł – 1 200 zł).