



WYROK
W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 15 listopada 2018 r.

Naczelny Sąd Administracyjny w składzie:

Przewodniczący Sędzia NSA	Maria Jagielska (spr.)
Sędzia NSA	Małgorzata Rysz
Sędzia del. WSA	Tomasz Smoleń
Protokolant starszy asystent sędziego	Michał Stępkowski

po rozpoznaniu w dniu 15 listopada 2018 r.

na rozprawie w Izbie Gospodarczej

skargi kasacyjnej PHU „**JUBO-TRANS**” **Jerzy Halczuk, Bogdan Halczuk** Sp. j.
w **Jasieniu**

od wyroku Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie

z dnia 17 marca 2016 r. sygn. akt VI SA/Wa 2698/15

w sprawie ze skargi PHU „**JUBO-TRANS**” **Jerzy Halczuk, Bogdan Halczuk** Sp. j.
w **Jasieniu**

na decyzję Głównego Inspektora Transportu Drogowego

z dnia 28 sierpnia 2015 r. nr BP.502.631.2015.0155.PO15.13711

w przedmiocie kary pieniężnej za przejazd pojazdem nienormatywnym
bez zezwolenia

1. uchyla zaskarżony wyrok,
2. uchyla zaskarżoną decyzję i poprzedzającą ją decyzję Wielkopolskiego Wojewódzkiego Inspektora Transportu Drogowego z dnia 23 czerwca 2015 r. nr WITD.DI.0152.W.XV0519/9/15,
3. zasądza od Głównego Inspektora Transportu Drogowego na rzecz PHU „**JUBO-TRANS**” **Jerzy Halczuk, Bogdan Halczuk** Sp. j. w **Jasieniu** 1300 (tysiąc trzysta) złotych tytułem kosztów postępowania sądowoadministracyjnego.



Na oryginale właściwe podpisy
Za zgodność z oryginałem

UZASADNIENIE

Wojewódzki Sąd Administracyjny w Warszawie wyrokiem z dnia 17 marca 2016 r. o sygn. akt VI SA/Wa 2698/15 oddalił w całości skargę PHU „~~BO-TRANS~~ Jerzy ~~Halczuk~~ Bogdan Halczuk Sp. z o.o. w ~~Lasienin~~ (dalej: Spółka) na decyzję Głównego Inspektora Transportu Drogowego (dalej: GITD) z dnia 28 sierpnia 2015 r. w przedmiocie kary pieniężnej za przejazd pojazdem nienormatywnym bez zezwolenia.

Z uzasadnienia wyroku wynika, że za podstawę rozstrzygnięcia Sąd I instancji przyjął następujące ustalenia.

Decyzją z dnia 28 sierpnia 2015 r. GITD utrzymał w mocy decyzję Wielkopolskiego Wojewódzkiego Inspektora Drogowego z dnia 23 czerwca 2015 r., nakładającą na Spółkę, na podstawie art. 140aa ust. 1 i ust. 3 pkt 1 oraz art. 140ab ust. 1 pkt 2 i ust. 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137 ze zm., obecny tekst jednolity: Dz. U. z 2017 r. poz. 1260 ze zm.; dalej: p.r.d.), karę pieniężną 5000 zł za przejazd pojazdem nienormatywnym bez zezwolenia kategorii IV. GITD wyjaśnił, że w wyniku kontroli drogowej przeprowadzonej 23 kwietnia 2015 r. na drodze krajowej nr 32 o dopuszczalnym nacisku osi do 10 t ustalono, iż pojazd członowy, składający się z dwuosowego ciągnika oraz trzyosiowej naczepy ciężarowej, którym w imieniu i na rzecz strony kierowca przewoził ładunek podzielny (brykiet węgla w opakowaniach na paletach) z Niemiec do Polski, przekraczał dopuszczalną normę nacisku pojedynczej osi napędowej o 0,85 t (oś ta ważyła 10,85 t, z uwzględnieniem błędu pomiaru: -2 % zaokrąglonych do 0,1 t w górę). Pojazd zważono jednokrotnie przy pomocy dwóch przenośnych wag do pomiarów statycznych typu SAW 10 C/II. Kontrolę utrwalono protokołem i dokumentacją fotograficzną. Kierowca wniósł uwagę do protokołu kontroli cyt.: „*Nie brałem czynnego udziału przy załadunku.*” i odmówił jego podpisania bez podania przyczyn. Strona nie posiadała zezwolenia na przejazd pojazdem nienormatywnym. Powyższe ustalenia skutkowały nałożeniem kary pieniężnej. GITD stwierdził także, że strona nie przedstawiła dowodów, iż dochowała należytej staranności w realizacji czynności związanych z przejazdem oraz że nie miała wpływu na powstanie naruszenia.

Oddalając skargę na podstawie art. 151 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi (Dz. U. z 2012 r. poz. 270 ze zm., obecny tekst jednolity: Dz. U. z 2018 r. poz. 1302 ze zm.; dalej: p.p.s.a.), Wojewódzki Sąd Administracyjny uznał zaskarżoną decyzję za zgodną z prawem i wskazał, że

procedura ważenia odbyła się prawidłowo, za pomocą zalegalizowanych przyrządów pomiarowych tj. wag SAW 10C/II, była dokonana przez kompetentne organy, a jej wyniki są w pełni wiarygodne. Wagi w dniu kontroli legitymowały się ważnym świadectwem zgodności wydanym przez Dyrektora Okręgowego Urzędu Miar w Poznaniu z datą ważności do 31.08.2016 r. dla jednej wagi i 30.04.2016 r. dla drugiej. Miejsce ważenia legitymowało się w dniu kontroli protokołem z pomiaru pochylenia terenu na stanowisku ważenia pojazdów z dnia 31 marca 2015 r.

W ocenie Sądu, a wbrew stanowisku skarżącej, dopuszczalność dokonywania pomiarów masy całkowitej kontrolowanych pojazdów, jak również pomiaru nacisku osi wynika nie tylko z instrukcji obsługi wag, ale także z orzecznictwa. Odwołując się do wyroków Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 7 marca 2013 r. o sygn. akt II GSK 2280/11 oraz II GSK 2281/11 (dostępne w CBOSA), WSA podzielił stanowisko w nich zawarte i stwierdził, że wagi SAW 10C/II mogły służyć do ustalenia dopuszczalnej masy całkowitej pojazdu i do pomiaru nacisku osi, zaś zsumowanie wyników poszczególnych pomiarów, przy uwzględnieniu pomniejszych, było działaniem prawidłowym.

Ponadto Sąd zgodził się z organem, że pomiędzy zachowaniem strony, a stwierdzonym naruszeniem istnieje normalny i bezpośredni związek przyczynowy, zaś strona w toku postępowania ani na etapie odwoławczym nie przedstawiła dowodów wskazujących, iż dochowała należytej staranności w realizacji czynności związanych z przejazdem oraz że nie miała wpływu na powstanie naruszenia.

Odnosząc się jeszcze do przedłożonej na rozprawie przez skarżącą kopii pisma GITD z dnia 30 października 2015 r., skierowanego do wojewódzkich inspektorów transportu drogowego i dotyczącego odstępowania od nakładania kar pieniężnych przy spełnieniu określonych warunków, WSA stwierdził, że nie stanowi ono źródła prawa i nie jest dla Sądu wiążące.

Skargą kasacyjną Spółka domagała się zmiany zaskarżonego wyroku poprzez uchylenie decyzji obu instancji, względnie uchylenia wyroku i przekazania sprawy do ponownego rozpoznania Sądowi I instancji oraz zasądzenia kosztów postępowania, w tym kosztów zastępstwa procesowego za obie instancje według norm przepisanych, zarzucając naruszenie prawa procesowego, art. 3 § 1, art. 151 i art. 133 § 1 p.p.s.a. w zw. z art. 7, 77 § 1, 80 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2013 r. poz. 267 ze zm., obecny tekst jednolity: Dz. U. z 2017 r. poz. 1257 ze zm.; dalej: k.p.a.) polegające na:

– pominięciu przez Sąd I instancji zapisów Instrukcji Obsługi SAW/Seria II wydanej przez producenta wag IRD PAT z siedzibą w Wielkiej Brytanii, tj.:

- a) uwagi do pkt 2.4 Instrukcji zalecającego stosowanie do pomiarów osi dwóch połączonych wag, w celu osiągnięcia prawidłowego pomiaru,
- b) pkt 2.6 tej instrukcji, w którym to miejscu w razie użytkowania wag w parach, producent nakazał połączenie ich 5-cio metrowym kablem dołączonym do zestawu, co doprowadziło do błędnych ustaleń faktycznych, że pomiary wagami typu SAW/Seria II dokonywane bez spięcia tych urządzeń specjalnym kablem, dawały prawidłowe wyniki pomiarów, przy czym Sąd I instancji nie wskazał, na jakiej podstawie zalecenia producenta pominał;
- pominięciu przez Sąd I instancji treści świadectwa homologacji wag, którymi się posłużono w trakcie pomiarów nacisku osi na podłoże, z których to dokumentów wynikało, że dopuszczalne maksymalne obciążenie tych urządzeń wynosi 10 000 kg (10 t), podczas gdy dokonany w dniu 23 kwietnia 2015 r. pomiar pojazdu, był wyższy niż ta wartość i wynosił 10,85 t, przy czym z instrukcji wag SAW/II (k. 96 akt administracyjnych) wynika, że producent wytwarza dwa rodzaje wag, tj. model SAW 10C/II o maksymalnym dopuszczalnym pomiarze do 10 t oraz model SAW 15C/II o maksymalnej wartości pomiaru do 15 t, przy czym okoliczność ta była istotna, ponieważ posłużenie się wagami homologowanymi do 10 t mogło wpływać na wynik dokonanego ważenia, w sytuacji gdy dostępne są wagi homologowane do pomiarów do 15 t;
- zignorowaniu przez Sąd I instancji znajdującego się w aktach treści pisemnego oświadczenia Andrzeja Halczuka wraz z dokumentami ważenia pojazdu, które załączono do pisma skarżącego z dnia 30 kwietnia 2015 r. (k. 24 akt administracyjnych) i zaniechaniu oceny znaczenia tych dokumentów do dokonania oceny zachowania skarżącego w kontekście art. 140aa ust. 4 pkt 1 p.r.d.;
- niedokonaniu przez Sąd oceny znaczenia stanowiska GITD wyrażonego w piśmie z dnia 30 października 2015 r., które przedstawiono na rozprawie, czym naruszono także art. 106 § 3 p.p.s.a. w zw. z art. 227 k.p.c. i art. 8 k.p.a. i art. 3 § 1 p.p.s.a. poprzez pominięcie oficjalnego stanowiska strony przeciwnej w sprawie praktyki stosowania przepisów o nakładaniu kar za naruszenie przepisów o dopuszczalnych naciskach osi na drogi w sytuacji, gdy infrastruktura drogowa nie jest dostosowana do regulacji UE.

W konkluzji uzasadnienia zarzutów kasacyjnych stwierdzono, że Sąd I instancji błędnie zaakceptował ustalenia faktyczne organów, które są dowolne.

GITD nie udzielił odpowiedzi na skargę kasacyjną.

Na rozprawie przed Naczelnym Sądem Administracyjnym w dniu 15 listopada 2018 r. stawił się radca prawny organu, który wniósł o oddalenie skargi kasacyjnej i zasądzenie kosztów postępowania według norm prawem przepisanych.

Naczelny Sąd Administracyjny zważył, co następuje:

Skarga kasacyjna zasługuje na uwzględnienie.

Skarga kasacyjna została oparta na trafnym zarzucie naruszenia przepisów postępowania, postawionym w ramach podstawy kasacyjnej wskazanej w art. 174 pkt 2 p.p.s.a., które miało istotny wpływ na wynik sprawy, szczegółowo omówionym w tiret od 1 do 4 *petitum* skarg kasacyjnej. Decydujące znaczenie dla skuteczności wniesionego środka odwoławczego ma rozwinięcie zarzutu ujęte w tiret 1 lit. a) i b) *petitum*.

Przypomnienia wymaga zasadnicza dla oceny prawidłowości działania organu w kontrolowanej przez Sąd I instancji sprawie, wynikająca z art. 7 k.p.a., reguła ogólna postępowania, zgodnie z którą prowadząc postępowanie w indywidualnej sprawie organy administracji publicznej stoją na straży praworządności i mają za zadanie podejmować wszelkie kroki mające na celu dokładne wyjaśnienie stanu faktycznego przy jednoczesnym wyważeniu interesu społecznego i słusznego interesu strony postępowania. Rozwinięciem zasady prawdy obiektywnej jest art. 77 § 1 tej ustawy, którym nałożono na organ obowiązek wyczerpującego zebrania i rozpatrzenia materiału dowodowego. Ocenę, czy dana okoliczność jest udowodniona, organ administracji może podjąć wyłącznie w warunkach rozważenia całokształtu materiału dowodowego (art. 80 k.p.a.).

W ocenie Sądu I instancji organ, nakładając na skarżącą „~~UBO TRANS~~” s.p. j. karę pieniężną za przejazd pojazdem nienormatywnym ~~Halczuk, Bogdan Halczuk~~ sp. j. karę pieniężną za przejazd pojazdem nienormatywnym bez zezwolenia kat. IV, nie naruszył przepisów prawa, a stwierdzone naruszenie w postaci przekroczenia nacisku pojedynczej osi napędowej opierało się na prawidłowo ustalonym stanie faktycznym; pojazd prawidłowo zważono dwiema zalegalizowanymi wagami SAW 10C/II, zaś uzyskane wyniki pomiarów stanowiły wystarczającą podstawę do nałożenia na stronę kary 5000 zł.

Powyższa ocena Sądu I instancji, rozważona w świetle postawionych zarzutów kasacyjnych, budzi zastrzeżenia natury prawnej.

Zgodnie z obowiązującym stanem prawnym, korzystanie z dróg publicznych w Polsce regulowane jest przepisami przede wszystkim ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2015 r. poz. 460 ze zm., obecny tekst jednolity: Dz. U. z 2018 r. poz. 2068 ze zm.; dalej: u.d.p.), zaś zawarte w tych regulacjach normy jako zasadę przewidują poruszanie się po tych drogach wyłącznie pojazdów nienaruszających określonych dla nich nacisków osi, wymiarów lub masy całkowitej. Zgodnie z zawartą w art. 2 pkt 35a p.r.d. definicją pojazdu nienormatywnego, do której odsyła art. 4 pkt 25 u.d.p. jest to

pojazd lub zespół pojazdów, którego naciski osi wraz z ładunkiem lub bez ładunku są większe od dopuszczalnych, przewidzianych dla danej drogi w przepisach o drogach publicznych, lub którego wymiary lub rzeczywista masa całkowita wraz z ładunkiem lub bez niego są większe od dopuszczalnych, przewidzianych w przepisach niniejszej ustawy. Pojazdy naruszające przewidziane dla nich – również ze względu na rodzaj drogi – dopuszczalne wielkości tzw. pojazdy nienormatywne dopuszczone mogą zostać do ruchu jedynie na mocy odpowiedniego zezwolenia; jak stanowi art. 64 ust. 2 p.r.d. zabrania się przewozu pojazdem nienormatywnym ładunków innych, niż ładunek niepodzielny z wyłączeniem pojazdów nienormatywnych uprawnionych do poruszania się na podstawie zezwoleń kategorii I lub kategorii II.

Na podmiot wykonujący przejazd pojazdem nienormatywnym bez zezwolenia (również na podmioty, o których mowa w art. 140aa ust. 3 pkt 2 p.r.d.) lub niezgodnie z warunkami wydanego zezwolenia nakłada się karę pieniężną, a decyzje w tej sprawie wydaje m.in. właściwy ze względu na miejsce przeprowadzanej kontroli organ Inspekcji Transportu Drogowego, co znajduje swoją podstawę prawną w art. 140aa ust. 1 i 2 p.r.d. Wysokość nałożonej kary pieniężnej określa art. 140ab, przy czym kara pieniężna za przejazd pojazdu nienormatywnego bez zezwolenia kat. IV, zgodnie z art. 140ab ust. 1 pkt 2, wynosi 5 tys. zł. Należy podkreślić, że wskazane przepisy art. 140aa ust. 1 oraz art. 140ab ust. 1 p.r.d., przyznając prawo organu administracji publicznej do nałożenia sankcji administracyjnej, mają na celu kształtowanie pożądanego prawem zachowania przez wymuszenie respektowania określonych obowiązującymi przepisami obowiązków. Zauważyć należy, iż obiektywny charakter sankcji administracyjnej polega na tym, że oderwany od konieczności stwierdzania winy, warunkowany jest jedynie wykazaniem dopuszczenia się określonego deliktu administracyjnego. Oznacza to, że nałożenie na określony podmiot sankcji administracyjnej – w przypadku naruszenia zakazu poruszania się po drogach publicznych pojazdem nienormatywnym w postaci kary pieniężnej – może się dokonać w indywidualnej sprawie wyłącznie po przeprowadzeniu postępowania, które w sposób niewątpliwy i nieobciążony dowolnością lub niepożądanym uproszczeniem wykaże naruszenie normy prawa materialnego sankcją zagrożonej, a więc wykaże istnienie stanu faktycznego tą sankcją zagrożonego (*vide*: H. Nowicki, Prawo administracyjne materialne, rozdz. XI Sankcja administracyjna [w:] System prawa administracyjnego, Tom 7, red. R. Hauser, Z. Niewiadomski, A. Wróbel, C.H.Beck, 2. wydanie, Warszawa 2017). Innymi słowy, ustalony w sposób niewątpliwy przez organ stan faktyczny wypełniający hipotezę normy sankcjonowanej skutkuje zastosowaniem wobec podmiotu, który tę normę naruszył, sankcji.

Powyższe uwagi służą podkreśleniu doniosłości i wagi poczynionych w trakcie kontroli drogowej ustaleń w zakresie stanu faktycznego, przyjmowanego wszakże jako punkt wyjścia i warunkującego postępowanie administracyjne w przedmiocie nałożenia na podmiot kontrolowany kary pieniężnej na podstawie przepisów już wskazanych.

Naczelny Sąd Administracyjny uznaje, że zaskarżona decyzja oraz decyzja utrzymana nią w mocy zostały wydane z naruszeniem wskazanych już wyżej przepisów postępowania, z uwagi na nieprzestrzeganie zasad przeprowadzenia ważenia wagami SAW 10C/II, zatem ocena Sądu I instancji nie jest prawidłowa.

W rozpatrywanej sprawie ważenie nacisku pojedynczej osi napędowej pojazdu, w oparciu o które stwierdzono nienormatywność pojazdu w tym zakresie, przeprowadzone zostało o tyle wadliwie, że z naruszeniem zasad przewidzianych przy ważeniu wagami SAW 10C/II, tym samym wynik ważenia jest wynikiem niepewnym, uzyskanym z pominięciem preferowanych metod ważenia nacisku osi. Naczelny Sąd Administracyjny nie podziela przekonania organu, że zastosowanie uproszczonej niejako w stosunku do preferowanej w Świadectwie Homologacji oraz Instrukcji Obsługi tego typu wag metody ważenia dwiema wagami niepołączonymi kablem i odczytanie wyniku przez sumowanie wskazań obu wag było dopuszczalne, a ważenie za pomocą wag połączonych ułatwiało jedynie tę czynność poprzez automatyczne sumowanie. Załączona do akt sprawy Instrukcja Obsługi SAW/Seria II jednoznacznie stanowi, że waga ta przeznaczona jest do pomiaru obciążenia kół (nie osi) o wartości do 15,000kg (pkt 1.2.), przy czym procedura ważenia przeprowadzana jest: indywidualnie przy pomiarach obciążenia jednego koła lub w konfiguracji dwóch wag – przy pomiarach obciążenia osi (pkt 2.4). Nadto w pkt 2.6 Instrukcji określa się sposób ważenia przy użyciu 2 wag SAW i zgodnie z nim wagi należy połączyć przewodem łączącym. Wreszcie w pkt 3.2 na str. 25 Instrukcji omawiana jest gotowość wagi do eksploatacji – pojawienie się na ekranie odczytu litery A oznacza, że dokonuje się pomiaru obciążenia osi i na ekranach dwóch połączonych wag wyświetlona zostaje suma obciążenia obu kół. W tym stanie rzeczy nie sposób przyjąć, że w przypadku, gdy ważenie dokonuje się przy użyciu 2 wag, mogą pozostawać one niepołączone. Brak jest za to jakichkolwiek danych, aby przyjąć, że sumowanie wartości uzyskiwanych z pojedynczego ważenia wagami niepołączonymi da taki sam wynik, jaki uzyskany zostałby w przypadku ważenia w sposób wskazany w Instrukcji. Rozstrzygnięcie tej kwestii wymaga wiedzy specjalistycznej, której sąd administracyjny nie posiada, zaś specyfika postępowania sądowoadministracyjnego wyklucza możliwość przeprowadzenia postępowania dowodowego, które wykluczyłoby wątpliwości, a na te Naczelny Sąd Administracyjny

zwracał już uwagę wielokrotnie (*vide*: wyrok NSA z dnia 21 marca 2017 r. o sygn. akt II GSK 1891/15 i z dnia 5 czerwca 2018 r. o sygn. akt II GSK 2345/16; dostępne w CBOSA) i czyni to ponownie. Dodać należy, że zgodnie z definicją nacisku osi, zawartą w art. 2 pkt 57 p.r.d., jest to suma nacisków, jaką na drogę wywierają koła znajdujące się na jednej osi. Definicja ta nie uzasadnia jednak poglądu organu, że sposób dochodzenia do tej sumy, a więc sposób jej ustalania jest obojętny, co znajduje potwierdzenie we wskazywanej instrukcji obsługi wag użytych w tej sprawie oraz cytowanym wyżej aktualnym stanowisku Naczelnego Sądu Administracyjnego w tym zakresie, jak również w wyroku z dnia 12 października 2018 r. o sygn. akt II GSK 3319/16 (dostępnym w CBOSA). Uzupełniając wskazać jeszcze trzeba, że pogląd Sądu I instancji, oparty na dwóch orzeczeniach NSA z dnia 7 marca 2013 r. o sygn. akt II GSK 2280/11 oraz II GSK 2281/11 nie zyskał aprobaty w późniejszym orzecznictwie.

Jeżeli zatem z akt sprawy wynika w sposób niesporny, że ważenie obciążenia osi odbywało się przy użyciu dwóch wag SAW niepołączonych przewodem, to wynik ważenia jest wątpliwy, a stwierdzony w taki sposób stan faktyczny wyklucza ocenę, iż postępowanie w sprawie kontrolowanej przez WSA było niewadliwe.

Należy przyjąć *a priori*, że funkcjonariusze Inspekcji Transportu Drogowego, posługując się podczas kontroli drogowych dopuszczonymi przez właściwe organy urzędzeniami do dokonywania pomiarów specjalistycznych, mają pełną wiedzę co do właściwości tych urządzeń wynikających z obowiązujących przepisów, atestów, świadectw homologacji czy wreszcie instrukcji obsługi. Zatem przeprowadzane przez nich ważenie pojazdów powinno odbywać się w zgodzie z przewidzianymi dla danego rodzaju wag dyspozycjami i zaleceniami oraz z najwyższą starannością. Nie ulega również kwestii, iż podejmowane przez funkcjonariuszy poszczególnych wojewódzkich Inspekcji Transportu Drogowego kontrole drogowe muszą uwzględniać – już choćby ze względu na równe traktowanie podmiotów kontrolowanych – wytyczne GITD w zakresie procedur kontrolnych.

Mając na uwadze powyższe, Naczelny Sąd Administracyjny, na podstawie art. 188 p.p.s.a. uchylił zaskarżony wyrok, a z racji tego, że istota sprawy została należycie wyjaśniona, rozpoznał skargę i na podstawie art. 145 § 1 pkt 1 lit. a) i c) w związku z art. 135 p.p.s.a. uchylił zaskarżoną decyzję oraz poprzedzającą ją decyzję organu pierwszej instancji (pkt 1 sentencji wyroku). O kosztach postępowania sądowoadministracyjnego (pkt 2 sentencji wyroku) orzeczono stosownie do art. 203 pkt 1 p.p.s.a. i art. 200 p.p.s.a. w związku z art. 205 § 2 p.p.s.a. oraz § 14 ust. 1 pkt 2 lit. b) i § 14 ust. 1 pkt 1 lit. a) w związku z § 2 pkt 3 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października

2015 r. w sprawie opłat za czynności radców prawnych (Dz. U. z 2015 r. poz. 1804 ze zm., obecny tekst jednolity: Dz. U. z 2018 r. poz. 265), uwzględniając w kwocie zasądzonych kosztów w łącznej wysokości 1300 zł następujące kwoty: 200 zł tytułem uiszczzonego wpisu od skargi, 100 zł tytułem opłaty kancelaryjnej za uzasadnienie wyroku, 100 zł tytułem uiszczzonego wpisu od skargi kasacyjnej, jak również 900 zł za sporządzenie i wniesienie skargi kasacyjnej przez radcę prawnego ustanowionego przez skarżącą, który nie prowadził sprawy w pierwszej instancji.



Na oryginale właściwe podpisy
Za zgodność z oryginałem

Małgorzata Sieczkowska

sekretarz sądowy