



Ministerstwo Kultury i Dziedzictwa Narodowego



Sekretarz Stanu
Bożena Żelazowska

DOZ-KiNK.6521.30.2023.AS
Warszawa, 15 lipca 2025 r.

Wojewódzcy Konserwatorzy Zabytków wg rozdzielnika

Szanowni Państwo,

zgodnie z art. 90 ust. 3 ustawy z 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (t.j. Dz. U. z 2024 r., poz. 1292; dalej u.o.z.o.z.) w ramach koordynowania działalności wojewódzkich konserwatorów zabytków, Generalny Konserwator Zabytków może ustalać ogólne kierunki ich działania, wydawać instrukcje i wytyczne określając sposób ich postępowania oraz żądać od nich sprawozdań z działalności. W związku z powyższym przedstawiam wytyczne w zakresie **włączania kart ewidencyjnych pojazdów do wojewódzkiej ewidencji zabytków**.

Celem niniejszego dokumentu jest wprowadzenie sprawnego, czytelnego i jednolitego w skali kraju procesu włączania do ewidencji zabytków kart ewidencyjnych pojazdów, a także wskazanie możliwie precyzyjnych kryteriów, na podstawie których oceniana jest wartość zabytkowa pojazdów. Pozwoli to na zapewnienie, aby w wojewódzkich ewidencjach zabytków ujmowane były jedynie pojazdy rzeczywiście przedstawiające wartości zabytkowe, zgodne z kryteriami wskazanymi w u.o.z.o.z., a właściciele i użytkownicy pojazdów byli pewni, co do przebiegu i warunków procedury uznania pojazdu za zabytkowy.

- I. **Do wojewódzkiej ewidencji zabytków włącza się karty ewidencyjne pojazdów, które spełniają definicję zabytku z art. 3 pkt 1 i pkt 3 oraz art. 6 ust. 1 pkt 2 lit. d u.o.z.o.z.**
 1. Ustalenie, czy pojazd jest zabytkiem, należy do kompetencji wojewódzkiego konserwatora zabytków, który ocenia, czy dany obiekt wypełnia kryteria wskazane w poniższej, ustawowej definicji zabytku:
 - a. **Art. 3 pkt 1** – zabytkiem jest nieruchomość lub rzecz ruchoma, ich części lub zespoły, będące dziełem człowieka lub związane z jego działalnością i stanowiące świadectwo minionej epoki bądź zdarzenia, których zachowanie leży w interesie społecznym ze względu na posiadaną wartość historyczną, artystyczną lub naukową;
 - b. **Art. 3 pkt 3** – zabytkiem ruchomym jest rzecz ruchoma, jej część lub zespół rzeczy ruchomych, o których mowa w pkt 1;
 - c. **Art. 6 ust. 1 pkt 2 lit. d** – zabytkami ruchomymi są w szczególności wytwory techniki, a zwłaszcza urządzenia, środki transportu oraz maszyny i narzędzia świadczące o kulturze materialnej, charakterystyczne dla dawnych i nowych form gospodarki, dokumentujące poziom nauki i rozwoju cywilizacyjnego.
 2. Dodatkowo, zgodnie z pozostałymi polskimi i międzynarodowymi regulacjami¹, od pojazdu zabytkowego wymaga się, żeby:
 - a. był modelem, generacją modelu lub typem, którego już się nie produkuje,
 - b. występował stosunkowo rzadko na rynku krajowym i zagranicznym,
 - c. pozostawał w swoim oryginalnym stanie, bez znacznych zmian silnika, układu

¹ Szczegóły w załącznikach nr 1 i 2

- przeniesienia napędu, podwozia, układu kierowniczego i hamulcowego,
- d. posiadał zachowaną oryginalną substancję lub był odrestaurowany na bazie oryginalnych lub odtworzonych współcześnie na wzór oryginalnych elementów nadwozia i części mechanicznych,
 - e. nie był współcześnie użytkowany jako środek codziennego transportu,
 - f. jego ewentualne zmiany wykonane były zgodnie z technologią z okresu produkcji.
3. W celu ułatwienia interpretacji poszczególnych elementów ustawowej definicji zabytku w odniesieniu do pojazdów, poniżej podano ich objaśnienia. Każdy przypadek należy jednak rozpatrywać indywidualnie, z uwzględnieniem cech konkretnego obiektu.

a. Pojazd stanowi świadectwo minionej epoki

- Na miano „świadectw minionej epoki” zasługują pojazdy, w których, w określonym kontekście historycznym (to jest w danych warunkach, miejscu i czasie), zastosowano unikatowe rozwiązania konstrukcyjne lub technologiczne, które stanowią jednocześnie świadectwa postępu technicznego. Wskazana unikatowość może się odnosić zarówno do całego obiektu, jak i do jego poszczególnych elementów.
- Takie brzmienie regulacji przypisuje zabytkowi cechę dawności – przesądza, że zabytek nie może być wytworzony współcześnie, lecz w dawnej, zamkniętej już epoce historycznej bądź artystycznej.
- W dziedzinie motoryzacji nie istnieje powszechnie przyjęty podział na epoki związane z jej historią. Dla pojazdów wyposażonych w silniki spalinowe można jednak wyróżnić pewne istotne daty w ich rozwoju, zaznaczające na przykład początek lub koniec stosowania danych rozwiązań technicznych.

b. Zachowanie pojazdu leży w interesie społecznym

- „Interes społeczny” może wynikać ze świadomości ogółu społeczeństwa lub większej jego części, bądź też określonej grupy społecznej (środowiskowej) o konieczności zachowania obiektów odznaczających się konkretnymi wartościami zabytkowymi, stanowiących świadectwo przeszłości, a jednocześnie chęci i potrzeby zachowania dorobku kulturowego naszych przodków dla nas i dla przyszłych pokoleń.
- W trakcie oceny wartości zabytkowej pojazdu niezwykle ważne jest zatem, aby mieć pewność tego, co i dlaczego chronimy. Należy ustalić, jakie wartości, poparte interesem społecznym, stoją za uznaniem danego pojazdu za zabytek.

c. Wartość historyczna

- O wartościach historycznych decyduje czas powstania, okoliczności temu towarzyszące oraz to, na ile dany wyrób techniki stanowi świadectwo postępu cywilizacyjnego. Kluczowym elementem wartościującym, w szczególności pojazdy zabytkowe, jest ich oryginalność i autentyczność, związane z tak zwanym ukompletowaniem, tj. liczbą oryginalnych zespołów konstrukcyjnych, części, elementów wystroju i wyposażenia.
- Jedną z cech świadczących o specyfice zabytku techniki jest wymienialność części, elementów i podzespołów, to jest zastępowanie elementów użytych nowymi. Z tego względu zabytki te prawie nigdy nie dochowują się do współczesnych czasów w stanie oryginalnym – takim, w jakim opuściły fabrykę; mogą jednak zachować swoją autentyczność. Pojazd może być uznany za autentyczny, jeżeli nowe części (tzw. części zamienne), elementy czy podzespoły są oryginalne, czyli takie, jakie przewidział producent dla danej marki, modelu czy typu wyrobu. Wartości takich nie będą miały natomiast pojazdy, w których użyty element został zastąpiony podobnym (ale nie takim samym), pochodzącym od innej marki lub dorobionym, albo gdy dokonano w pojeździe różnego rodzaju zmian (przeróbek), takich

jak np. silnik od innej marki, zmiana sposobu zasilania (instalacja gazowa), zmiana położenia kierownicy, wystroju wnętrza, lakieru i oryginalnej kolorystyki (chyba że inna kolorystyka występowała w danej gamie modelowej na etapie produkcji) lub dostosowano pojazd do obowiązujących przepisów drogowych (np. trwała instalacja innych lamp).

- W ocenie wartości historycznych pojazdów znaczenie ma także produkcja masowa, tj. liczba egzemplarzy wytworzonych z jednej matrycy (wzoru). Im mniej wytworzonych egzemplarzy, tym mniejsze szanse przetrwania reprezentantów danego wzoru do naszych czasów, a jednocześnie większa wartość zachowanych obiektów. Zależność ta znakomicie sprawdza się w przypadku wszelkiego rodzaju zabytków techniki, w tym pojazdów. Przykładowo Mikrusom – MR 300 (wyprodukowano 1705 sztuk) znacznie trudniej dotrzeć do naszych czasów niż Fiatom 126p (tzw. „maluchom” – 3 318 674 sztuki) czy Volkswagenom Typu 1 (tzw. „garbusom” – ok. 25 mln sztuk).
- Wysoce wartościujący jest także udokumentowany udział pojazdu w ważnych wydarzeniach historycznych, w tym na przykład sportowych czy kulturalnych, które miały miejsce w przeszłości.
- Istotne dla oceny wartości historycznych danego pojazdu są również jego udokumentowane związki z postaciami historycznymi – właścicielami lub innymi osobami, które go użytkowały.

d. Wartość artystyczna

- W odniesieniu do zabytków techniki, w tym pojazdów, wartości artystyczne powstają na etapie tworzenia projektu (szkicu rysunkowego, modelu przestrzennego) obiektu produkowanego przemysłowo, określającego rodzaj materiału, z jakiego przedmiot ma zostać wykonany oraz jego formę (kształt zewnętrzny). Projektant tworzy swoiste dzieło artystyczne, a zarazem matrycę, która będzie następnie powielana.
- Charakterystyczną dla pojazdów częścią pojęcia wartości artystycznej pojazdu jest jego estetyka
 - Pod pojęciem estetyki należy rozumieć odbiór wizualny danego pojazdu. Odbiór ten kształtują trzy elementy: bryła pojazdu (jego kształt), kolorystyka oraz wystrój zewnętrzny i wewnętrzny.
 - Natomiast pod pojęciem estetyzacji należy rozumieć zmianę wyglądu pojazdu, tzw. lifting, poprawiający – w przeświadczeniu widzów i użytkowników – jego odbiór estetyczny.
- Ten sposób ukształtowania wytworów techniki, a zwłaszcza pojazdów, ma istotne znaczenie w procesie oceny ich wartości. Dla uznania pojazdu za autentyczny, musi on wykazywać się oryginalnością zarówno w warstwie artystycznej (wygląd zewnętrzny, wystrój), jak i technicznej (silnik, podzespoły, usprawnienia).

e. Wartość naukowa pojazdu

- Wartość naukowa pojazdu przejawia się w tym, że jest on źródłem poznania naukowego – będąc świadectwem swoich czasów jest nośnikiem wiedzy o dawniej stosowanych technikach motoryzacyjnych.
- W tym kontekście należy zwrócić uwagę na wynalazki bądź tzw. nowinki techniczne, które znalazły zastosowanie w danym modelu pojazdu. Wartości naukowe będą posiadały pojazdy zawierające elementy (zespoły, podzespoły, części), będące przykładami wdrożenia tychże nowych rozwiązań technicznych w zakresie motoryzacji, odpowiednio udokumentowanych i opisanych, oraz obiekty zaliczone do kategorii pojazdów prototypowych.

- Wartościujący jest tu kontekst następstwa: dane rozwiązanie techniczne bądź wynalazek zastosowany został po raz pierwszy, po raz ostatni albo ma charakter reliktowy, tzn. nie jest już stosowany oprócz danego wytwórcy, w danej marce czy modelu.
- W obszarze wartości naukowych mamy również do czynienia ze zjawiskiem indywidualizacji przedmiotów masowo multiplikowanych (zarówno przez wytwórcę, jak i użytkownika).
 - Tworzone są na przykład bardzo krótkie serie lub pojedyncze egzemplarze na specjalne zamówienie (np. pojazdy dla głów państw ze wzmocnioną karoserią, szybami kuloodpornymi, opancerzeniem). Na rynku kolekcjonerskim wartość takiego pojazdu jest bardzo wysoka – pojazd staje się unikatem, a jego autentyczność jest gwarantowana.
 - Związana z tym jest także indywidualizacja wykonywana przez wyspecjalizowane firmy z wieloletnią tradycją *tuningu*, często za zgodą i przy współpracy producenta, które nadają pojazdom indywidualne cechy.
- Inaczej postrzegamy indywidualizację dokonywaną przez użytkownika. Wówczas, nawet jeśli wprowadzone elementy poprawiają parametry użytkowe pojazdu, działania takie wpływają na obniżenie jego autentyczności, fałszując wartości naukowe.
- Zdarzają się przypadki, że autentyczna jest „zewnątrzna powłoka” pojazdu i jego wystrój, natomiast wewnątrz (silnik, osprzęt) całkowicie zmienione w celu poprawy parametrów użytkowych lub obniżenia kosztów eksploatacji, na przykład poprzez modyfikację polegającą na montażu instalacji LPG jako alternatywnego źródła zasilania silnika, która to zmiana nie była dopuszczona przez producenta w ofercie na etapie produkcji pojazdu. Takie zabiegi dyskwalifikują samochód jako pojazd zabytkowy.

II. Jako pomocnicze w ocenie wartości zabytkowych pojazdu można stosować kryterium wieku – cezura podstawowa to 40 lat od momentu produkcji danego egzemplarza.

Należy pamiętać, że kryterium to ma jedynie charakter pomocniczy i jest drugorzędne wobec posiadania przez pojazd cech, które uzasadniają przyznanie mu statusu zabytku. Osiągnięcie przez pojazd wskazanego wieku nie może być zatem traktowane jako bezwzględny parametr determinujący możliwość uznania go za zabytek. Stosowane może być jedynie w połączeniu z kryteriami ustawowej definicji zabytku, wskazanej w art. 3 pkt 1 i pkt 3 u.o.z.o.z.

Jednocześnie podkreślić trzeba, że jeżeli dany pojazd wypełnia przyjęte kryterium wieku, ale nie odznacza się niezbędnymi wartościami zabytkowymi, wojewódzki konserwator zabytków winien odmówić jego włączenia do WEZ.

III. Karty pojazdów młodszych niż przyjęta cezura 40 lat mogą być włączane do ewidencji zabytków w przypadku posiadania przez nie wyjątkowych cech.

Wszystkie wpływające do wojewódzkich urzędów ochrony zabytków wnioski o włączenie karty ewidencyjnej pojazdu do WEZ muszą podlegać indywidualnej, wnikliwej ocenie. Przyjęcie kryterium wieku co najmniej 40 lat jest słuszne dla większości samochodów, ale są również pojazdy młodsze, których cechy uzasadniają zakwalifikowanie ich jako zabytkowych. Przykładowo można tu wyróżnić egzemplarz, który wypełnia kryteria wskazane w art. 3 pkt 1 i pkt 3 u.o.z.o.z. i który w szczególności:

1. posiada unikalne, niespotykane w innych modelach, typach, markach rozwiązania techniczne/konstrukcyjne;
2. jest unikatowy (należy do jednostkowej/limitowanej lub bardzo niewielkiej produkcji) lub reprezentuje markę, typ, model zachowany do naszych czasów w bardzo ograniczonej liczbie egzemplarzy;

3. posiada szczególne znaczenie dla historii motoryzacji – dokumentuje ważne etapy rozwoju techniki motoryzacyjnej lub związany jest z ważnymi osiągnięciami sportowymi, na przykład ma wyścigową historię;
4. związany był z ważnymi wydarzeniami historycznymi lub był użytkowany przez osoby powszechnie uznane za wyjątkowo ważne;
5. występował w filmach lub serialach;
6. posiada oryginalne wykonanie;
7. miał wpływ na społeczeństwo lub odzwierciedla szczególne aspekty społeczne swoich czasów.

IV. Pojazdy polskiej konstrukcji i/lub produkcji mogą być włączane do wojewódzkiej ewidencji zabytków niezależnie od daty ich produkcji.

Opisane wcześniej wytyczne dotyczą pojazdów o trwałości użytkowej sięgającej ponad 40 lat. Odmiennie sytuacja kształtuje się w przypadku pojazdów polskiej konstrukcji i produkcji, jak też polskiej produkcji, których okres użytkowania był znacznie krótszy. Związane to było głównie z niedostatecznym zabezpieczeniem stalowych elementów nadwozia przed procesami korozyjnymi. W związku z tym wszystkie pojazdy polskiej konstrukcji i/lub produkcji można włączyć do ewidencji zabytków niezależnie od daty ich produkcji. Jednocześnie pojazdy te muszą oczywiście spełniać definicję zabytku z art. 3 pkt 1 u.o.z.o.z.

V. Procedując włączenie karty pojazdu do wojewódzkiej ewidencji zabytków należy przestrzegać przepisów ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami oraz rozporządzenia Ministra Kultury i Dziedzictwa Narodowego z 26 maja 2011 r. w sprawie prowadzenia rejestru zabytków, krajowej, wojewódzkiej i gminnej ewidencji zabytków oraz krajowego wykazu zabytków skradzionych lub wywiezionych za granicę niezgodnie z prawem².

1. Wymagania formalne

Wojewódzką ewidencję zabytków prowadzą, zgodnie z art. 22 ust. 2 u.o.z.o.z., wojewódzcy konserwatorzy zabytków. Włączenie do WEZ karty ewidencyjnej zabytku ruchomego niewpisanego do rejestru może nastąpić, jak stanowi art. 22 ust. 3 u.o.z.o.z., za zgodą jego właściciela.

- a. W przypadku chęci ujęcia swojego pojazdu w WEZ, a więc jednocześnie uznania go za zabytek w rozumieniu przepisów u.o.z.o.z., jego właściciel musi złożyć do wojewódzkiego konserwatora zabytków odpowiedni wniosek, zawierający niezbędne dane techniczne pojazdu oraz wszystkie inne informacje dotyczące historii i charakterystyki danego egzemplarza, konieczne do oceny jego wartości zabytkowych.
- b. Dane te mogą zostać umieszczone w karcie ewidencyjnej zabytku ruchomego, określonej w Rozporządzeniu i wypełnionej zgodnie z Instrukcją opracowywania kart ewidencyjnych zabytków ruchomych, a także pomocniczo Instrukcją opracowywania kart ewidencyjnych zabytków techniki, przygotowaną w 2011 r. przez Narodowy Instytut Dziedzictwa³.
- c. Opracowany przez NID wzór karty ewidencyjnej zabytków techniki funkcjonuje w powszechnym obiegu, ale nie ma on umocowania w powyżej wskazanym Rozporządzeniu. Obecnie jedynym obowiązującym dokumentem w przypadku włączania pojazdu do WEZ jest karta ewidencyjna zabytku ruchomego, zgodna z załącznikiem nr 4 do Rozporządzenia. Dopuszczalnym rozwiązaniem może być w tej sytuacji dołączanie wypełnionej karty ewidencyjnej zabytku techniki jako załącznika do podstawowej karty ewidencyjnej zabytku ruchomego.

² t. j. Dz. U. z 2021 r., poz. 56, dalej zw. Rozporządzeniem.

³ <https://nid.pl/dzialalnosc/gromadzenie-dokumentacji-rejestru-i-ewidencji/ewidencja-zabytkow/>, dostęp: 1 lipca 2025 r.

- d. Kartę ewidencyjną pojazdu może sporządzić każdy – wojewódzki konserwator zabytków, rzeczoznawca motoryzacyjny, właściciel pojazdu albo jeszcze inna osoba. Ważne jest, żeby była ona wypełniona kompletnie, na prawidłowym wzorze oraz prezentowała odpowiedni poziom merytoryczny.
- e. Wielu wojewódzkich konserwatorów zabytków wymaga dołączenia wypełnionej karty do wniosku o wpis pojazdu do WEZ, jednak nie znajduje to podstaw prawnych, a brak dołączenia karty ewidencyjnej do wniosku nie może być powodem jego odrzucenia jako niekompletnego formalnie. Sporządzenie karty ewidencyjnej przez wnioskodawcę jest niewątpliwie najwygodniejszym dla obu stron rozwiązaniem, usprawniającym przebieg całej procedury, natomiast nie może być ono nałożone na wnioskodawcę jako obligatoryjne.

2. Opinia rzeczoznawcy motoryzacyjnego

W świetle obowiązujących przepisów nie ma podstaw do nałożenia na właściciela pojazdu obowiązku dołączenia do wniosku opinii rzeczoznawcy samochodowego.

- a. Podstawowym kryterium weryfikacji wniosków o włączenie pojazdu do WEZ jest podanie przez wnioskodawcę wszystkich niezbędnych informacji dotyczących specyfikacji technicznej pojazdu, a także jego historii czy wartości naukowych i artystycznych.
- b. Opinia rzeczoznawcy często bywa oczywiście bardzo pomocna, ale nie jest obowiązkowa, a jej brak nie może być przeszkodą w rozstrzygnięciu, czy włączyć daną kartę ewidencyjną pojazdu do WEZ, czy też nie. W przypadku dołączania takich dokumentów do wniosku często okazuje się, że są one właściwie tożsame z wypełnioną przez tego samego rzeczoznawcę kartą ewidencyjną, a więc pracownik WUOZ dostaje zdublowane informacje, a wnioskodawca ponosi niepotrzebne koszty.
- c. Prawidłowa ocena wartości historycznych, artystycznych lub naukowych pojazdu w toku rozpatrywania danej sprawy może czasem nastroczać trudności, szczególnie w przypadku wniosków zawierających jedynie niezbędne minimum treści. W razie wątpliwości, organ konserwatorski może zwrócić się o pomoc do specjalistów w zakresie motoryzacji, na przykład rzeczoznawców MKiDN, rzeczoznawców Ministra Infrastruktury, Narodowego Instytutu Dziedzictwa (NID) albo do muzeum, które specjalizuje się w tym zakresie, z prośbą o wyrażenie merytorycznej opinii.

3. Charakter prawny rozstrzygnięcia w zakresie włączenia karty ewidencyjnej pojazdu do WEZ

O włączeniu lub niewłączeniu karty pojazdu do WEZ wojewódzki konserwator zabytków zawiadamia wnioskodawcę odrębnym pismem.

- a. Fakt ujęcia lub odmowy ujęcia obiektu w WEZ ma charakter czynności materialno-technicznej. Przepisy u.o.z.o.z. oraz wydanego na jej podstawie Rozporządzenia nie przewidują prowadzenia w tym przypadku postępowania administracyjnego zakończonego wydaniem decyzji administracyjnej, postanowienia czy zarządzenia.
- b. Niewątpliwie jednak czynność włączenia pojazdu do WEZ, tak jak w przypadku innych rodzajów zabytków, powinna być potwierdzona aktem jednoznacznie wyrażającym wolę organu w przedmiotowym zakresie, wydanym w określonym dniu. W związku z tym włączenie karty pojazdu do WEZ powinno mieć swój materialny wyraz w wydanym przez właściwy organ dokumencie, tj. zawiadomieniu dla wnioskodawcy, sporządzonym zgodnie z § 15 ust. 1 Rozporządzenia. W razie negatywnego rozpatrzenia wniosku o włączenie pojazdu do WEZ należy przesłać wnioskodawcy odpowiednie pismo informujące o podjętym rozstrzygnięciu i jego powodach.
- c. Od czynności materialno-prawnej nie służy środek odwoławczy przewidziany w kodeksie postępowania administracyjnego. Istnieje natomiast możliwość

złożenia skargi na taką czynność do sądu administracyjnego, w trybie art. 52 § 3 w zw. z art. 3 § 2 pkt 4 ustawy z 30 sierpnia 2002 r. Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi⁴. Zgodnie z art. 53 § 2 cyt. ustawy, skargę taką wnosi się w terminie 30 dni od dnia, w którym skarżący dowiedział się o podjęciu danej czynności. W razie uchybienia tego terminu sąd, po wniesieniu skargi, może uznać, że uchybienie to nastąpiło bez winy skarżącego i rozpoznać skargę.

- d. Do powyższych zawiadomień i pism informujących należy dołączać pouczenie o charakterze podjętego rozstrzygnięcia i możliwości złożenia ww. skargi do sądu administracyjnego.

4. Obowiązek przesyłania jednego egzemplarza nowej karty ewidencyjnej do NID oraz informacji o ewentualnym wyłączeniu pojazdu z WEZ

Zgodnie z § 13 Rozporządzenia, kartę ewidencyjną zabytku sporządza się co najmniej w dwóch egzemplarzach, z których jeden włączany jest do wojewódzkiej ewidencji zabytków, a drugi do krajowej ewidencji zabytków (KEZ). Generalny Konserwator Zabytków włącza kartę ewidencyjną zabytku do KEZ po jej otrzymaniu od wojewódzkiego konserwatora zabytków (§ 14 Rozporządzenia).

- a. W imieniu GKZ KEZ prowadzi NID, na podstawie § 5 pkt 13 Statutu Narodowego Instytutu Dziedzictwa z 17 maja 2024 r.⁵, a więc to do tej instytucji należy przesłać drugi egzemplarz włączonej do WEZ karty ewidencyjnej.
- b. Z uwagi na konieczność zachowania spójności WEZ z KEZ, NID należy również niezwłocznie informować o wyłączeniu pojazdu z WEZ, na przykład poprzez przesłanie do wiadomości NID stosowanego pisma kierowanego do właściciela.

5. Skutki odmowy włączenia karty ewidencyjnej pojazdu do WEZ

Należy zauważyć, że odmowa włączenia pojazdu do WEZ nie uniemożliwia rejestracji pojazdu już wyrejestrowanego.

- a. Zgodnie z art. 79 ust. 4 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym⁶, powtórnie zarejestrowany może być pojazd zabytkowy lub pojazd mający co najmniej 25 lat, uznany przez rzeczoznawcę samochodowego za unikatowy lub mający szczególne znaczenie dla udokumentowania historii motoryzacji.
- b. Odmowa włączenia do WEZ nie pozbawia również właściciela pojazdu możliwości skorzystania z uprawnień ustanowionych w przepisach ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych⁷, ponieważ przewidziane w niej przywileje dotyczą pojazdu mechanicznego wypełniającego kryteria „pojazdu historycznego” (art. 2 ust. 1 pkt 11 ww. ustawy), a nie pojazdu włączonego do wojewódzkiej ewidencji zabytków⁸.

6. Obowiązki właścicieli zabytków

Zawiadamiając wnioskodawcę o włączeniu karty ewidencyjnej pojazdu do WEZ należy poinformować go również o obowiązkach związanych z opieką nad zabytkami.

- a. Zgodnie z art. 5 u.o.z.o.z., po uznaniu pojazdu za zabytkowy, jego właściciel w ramach sprawowanej opieki będzie w szczególności zobowiązany do zapewnienia warunków naukowego badania i dokumentowania zabytku, prowadzenia prac konserwatorskich i restauratorskich przy zabytku, zabezpieczenia i utrzymania zabytku w jak najlepszym stanie, korzystania

⁴ Tekst jednolity Dz.U. z 2024, poz. 935.

⁵ Nadanego Zarządzeniem Ministra Kultury i Dziedzictwa Narodowego z 17 maja 2024 r.

⁶ Dz.U. z 2024 r., poz. 1251, t.j.

⁷ Dz. U. z 2025 r., poz. 367 t.j.

⁸ Rozwinięcie tych przepisów znajduje się w załączniku nr 1.

zabytku w sposób zapewniający trwałe zachowanie jego wartości, a także popularyzowania i upowszechniania wiedzy o zabytku oraz jego znaczeniu dla historii kultury.

- b. Ponadto, jak wskazuje treść art. 28 ust. 1 pkt 1-4 u.o.z.o.z., właściciel lub posiadacz zabytku wpisanego do rejestru lub zabytku znajdującego się w wojewódzkiej ewidencji zabytków, ma obowiązek zawiadomienia wojewódzkiego konserwatora zabytków o uszkodzeniu, zniszczeniu, zaginięciu lub kradzieży zabytku, o wystąpieniu zagrożenia dla zabytku, o zmianie miejsca przechowywania zabytku oraz o zmianach dotyczących stanu prawnego zabytku. Niedopełnienie tych zobowiązań zagrożone jest, na podstawie art. 107a ust. 1 u.o.z.o.z. karą pieniężną w wysokości od 500 do 2000 zł, nakładaną w drodze decyzji przez organ ochrony zabytków, którego właściciel lub posiadacz zabytku obowiązany był powiadomić.

Uprzejmie proszę o przyjęcie powyższych wytycznych, zapoznanie z ich treścią podległych pracowników jak również działających na terenie Państwa województw delegatur wojewódzkich urzędów ochrony zabytków i organów lub instytucji, którym powierzono zadania związane z prowadzeniem wojewódzkiej ewidencji zabytków. Zobowiązana będę jednocześnie za przegląd obowiązujących w Państwa urzędach procedur wewnętrznych, związanych z włączaniem pojazdów do ewidencji, a następnie ich uchylenie lub dostosowanie do przedstawionych wytycznych.

Z poważaniem

Bożena Żelazowska

Załączniki:

1. Regulacje dotyczące pojazdów zabytkowych – prawodawstwo polskie
2. Regulacje dotyczące pojazdów zabytkowych – prawodawstwo i dokumenty międzynarodowe

Otrzymują:

1. Dolnośląski Wojewódzki Konserwator Zabytków
2. Kujawsko – Pomorski Wojewódzki Konserwator Zabytków
3. Lubelski Wojewódzki Konserwator Zabytków
4. Lubuski Wojewódzki Konserwator Zabytków
5. Łódzki Wojewódzki Konserwator Zabytków
6. Małopolski Wojewódzki Konserwator Zabytków
7. Mazowiecki Wojewódzki Konserwator Zabytków
8. Opolski Wojewódzki Konserwator Zabytków
9. Podkarpacki Wojewódzki Konserwator Zabytków
10. Podlaski Wojewódzki Konserwator Zabytków
11. Pomorski Wojewódzki Konserwator Zabytków
12. Śląski Wojewódzki Konserwator Zabytków
13. Świętokrzyski Wojewódzki Konserwator Zabytków
14. Warmińsko – Mazurski Wojewódzki Konserwator Zabytków
15. Wielkopolski Wojewódzki Konserwator Zabytków
16. Zachodniopomorski Wojewódzki Konserwator Zabytków

Do wiadomości:

1. Departament Dziedzictwa Kulturowego MKiDN
2. Narodowy Instytut Dziedzictwa