



Ministerstwo Infrastruktury
RPW/63336/2025 P
Data: 2025-10-13



Warszawa dnia 13 października 2025r.

Ministerstwo Infrastruktury
Departament Transportu Drogowego
ul. Chałubińskiego 4/6
00-928 Warszawa
(na ręce Pani Dyrektor Dr Renaty Rychter)

W imieniu Stowarzyszenia
w załączeniu przedkładam „Propozycje i postulaty
rozwiązań oraz problemy i potrzeby dotyczące pojazdów dawnych -
historycznych i zabytkowych”, które zostały skonsultowane ze
środowiskiem rzeczoznawców samochodowych. Dla łatwiejszego
korzystania z przedłożonego tekstu posługuję się wydrukiem
jednostronnym.

Z wyrazami szacunku

Propozycje i postulaty rozwiązań oraz potrzeby dotyczące pojazdów dawnych - historycznych i zabytkowych

Wprowadzenie

Problematyka dotycząca pojazdów dawnych wraz z powstawaniem nowych zjawisk i nowych regulacji coraz bardziej nabrzmiewa i wymaga głębszego pochylenia się nad nią, a także wprowadzania nowych rozwiązań zarówno o charakterze pojedynczym, jak i kompleksowym. Szczególnie obejmuje ona obszar pojazdów zabytkowych w rozumieniu art. 2 pkt 39 ustawy z dnia 20 czerwca 1997r. **Prawo o ruchu drogowym** (t.j. Dz.U. z 2023r. poz.1047,919,1053,1088,1123, 1193,1234, 1394, 1720,1723,2029), czyli: wpisanych do rejestru zabytków lub znajdujących się w wojewódzkiej ewidencji zabytków, a także wpisanych do inwentarza muzealiów, zgodnie z obowiązującymi przepisami

oraz pojazdów historycznych w rozumieniu art.2 ust.1 pkt 11 ustawy z dnia 22 maja 2003r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (t.j. Dz.U. z 2023r. poz.2500), czyli:

- a) pojazdów zabytkowych w rozumieniu przepisów ustawy – Prawo o ruchu drogowym,
- b) pojazdów mających co najmniej 40 lat,
- c) pojazdów mających co najmniej 25 lat i które zostały uznane przez rzeczoznawcę samochodowego za pojazdy unikatowe lub mające szczególne znaczenie dla udokumentowania historii motoryzacji.

Całą tę problematykę dostrzegają są nie tylko członkowie stowarzyszenia ale także całe środowisko związane z pojazdami dawnymi i ujmują je w trzy grupy zagadnień.

Pierwsza grupa nazwana jako propozycje zawiera akty prawne oraz zaproponowane w nich konkretne zmiany, które obejmują:

- ustawę z 11 stycznia 2018r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (problem „zielonych sfer”);
- ustawę z dnia 12 stycznia 1991r. o podatkach i opłatach lokalnych (problem wyłączenia najstarszych ciężkich pojazdów od podatku);
- ustawę z dnia 14 grudnia 2012r. o odpadach (problem zachowania i uratowania rzeczy o wartościach zabytkowych lub historycznych, nawet gdyby zostały zakwalifikowane pierwotnie jako odpady, w tym kwestie terminów przejmowania odpadów);
- ustawę z dnia 20 czerwca 1997r. Prawo o ruchu drogowym (w tym dotyczące rejestracji pojazdów, wskazań drogomierzy i ich wymiany u najstarszych pojazdów, informacji w CEPiK, rozszerzenia dostępu do informacji z ewidencji

przez wojewódzkiego konserwatora zabytków na równi z innymi podmiotami, badań technicznych młodszych pojazdów zabytkowych);

- w ustawie z dnia 6 czerwca 1997r. Kodeks karny (w tym dotyczące drogomierzy i tablic rejestracyjnych u najstarszych pojazdów);

- ustawę z dnia 20 stycznia 2005r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (w sprawie zwiększenia możliwości uratowania pojazdów co najmniej 40 letnich);

- ustawę z dnia 11 marca 2022r. o obronie Ojczyzny (zwiększenie troski o zachowanie najstarszych pojazdów).

Druga grupa została nazwana jako postulaty. Obejmuje ona m.in. zagadnienie potrzeby wprowadzenia specjalnych zabytkowych żółtych tablic dla traktorów oraz możliwości zachowania czarnych tablic.

Trzecia grupa, określona jako problemy obejmuje kwestie wymagające podjęcia kompleksowych działań, a odnosząca się do:

- tzw. pato – muzeów, ujednolicenia wieku i kryteriów przy wpisie pojazdów,
- potrzeby powstania rzeczoznawców samochodowych do spraw pojazdów zabytkowych w zakresie rejestracji pojazdów zabytkowych.

A.Propozycje

L. W ustawie z 11 stycznia 2018r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (t.j.Dz.U. Z 2023r. poz. 875,1034,1506,1061) proponuję:

1) W art. 39 ust. 1 wyrazy „zakazuje się wjazdu pojazdów samochodowych” zastąpić wyrazami „zakazuje się poruszania pojazdów samochodowych”

Uzasadnienie: Rozwiązanie istoty problemu polega na tym, żeby pojazdy nie zanieczyszczały powietrza, a więc nie jeździły, a nie stały w danej strefie.” Rozwiązanie, że chodzi o ruch pojazdów przyjęte jest w prawie brytyjskim i ujmuje ono sedno istoty problemu, a nie jedynie o ten problem się ociera. Warto byłoby więc skorzystać z tego wzorca.

2)W art. 39 ust.2 kropkę zastąpić średnikiem i dodać po pkt 4 nowy pkt 5 i 6 o treści:

„5)pojazdy historyczne w rozumieniu ustawy z dnia 22 maja 2003r.

o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych;

6)pojazdy mieszkańców strefy, którzy nabyli je przed dniem ustanowienia tej strefy.”

Uzasadnienie wyłączenia spod zakazu „zielonej strefy”pojazdów historycznych i pojazdów mieszkańców::

a)pojazdy historyczne określone w ustawie z dnia 22 maja 2003r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu

Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych ubogacają kulturę materialną, na ogół jeżdżą rzadko, w sposób okazjonalny i ich wpływ na środowisko jest w praktyce pomijalny.

b) pojazdy mieszkańców strefy, którzy nabyli te pojazdy przed dniem wprowadzenia „zielonej strefy” dotyczy ochrony kwestii praw nabytych, właściciele tych pojazdów często nie kupią innych pojazdów, a są one im przydatne w codziennym życiu oraz że pojazdy te stanowią doskonałą bazę dla przyszłych pojazdów zabytkowych lub pojazdów historycznych, które ubogacają kulturę i są świadectwem historii rozwoju techniki.

II. W ustawie z dnia 12 stycznia 1991r. o podatkach i opłatach lokalnych (t.j. Dz.U. z 2023r. poz.70, 1313, 2291) proponuję:

W art.12 ust.1 po pkt.5 dodać nowy pkt 6 w brzmieniu:

„6) pojazdy mające co najmniej 40 lat.”

Uzasadnienie: Pojazdów mających co najmniej 40 lat jest bardzo mała ilość. Pojazdy te często, aby zastały uznane za pojazdy zabytkowe wymagają z reguły przeprowadzenia napraw, które trwających często wiele lat. Pozbawienie tych pojazdów wyłączenia spod nakazu zapłaty podatku od środków transportu skutkuje ich złomowaniem i zniszczeniem, co stanowi nieodwracalną stratą dla materialnego dziedzictwa kultury. Wskazane byłoby więc skorzystanie z analogii, jaka jest zastosowana przy pojazdach mających co najmniej 40 lat w ubezpieczeniach obowiązkowych od OC i wyłączenie tej grupy pojazdów spod podatku od środków transportu. Liczba tych pojazdów jest bardzo mała, są to pojedyncze egzemplarze i wyłączenie tych pojazdów od podatku od środków transportu w praktyce nie będzie miało realnego wpływu na zmniejszenie dochodu gmin, gdyż w przeciwnym razie pojazdy te są kasowane, a tak są naprawiane i w sposób pośredni następuje przychód z podatków.

III. W ustawie z dnia 14 grudnia 2012r. o odpadach (t.j. Dz.U. z 2023r. poz.1587,1597,1688,1852,2029) proponuję:

1) W art.25 ust.4 po wyrazach „przez 3 lata kropkę zastąpić przecinkiem i dodać wyrazy „chyba że mają wartość zabytkową lub historyczną co zostanie potwierdzone opinią właściwego rzeczoznawcy lub publicznego muzeum.”

Uzasadnienie: Uczynienie wyłączenia dla rzeczy mających wartość zabytkową lub historyczną jest potrzebne, gdyż inaczej nie będzie możliwości ich uratowanie przed zniszczeniem bez narażenia się na bardzo wysokie kary i rzeczy te zostaną w praktyce zniszczone.

2) W art.25 ust.5 po wyrazach „przez rok” kropkę zastąpić przecinkiem i dodać wyrazy „,chyba że mają wartość zabytkową lub historyczną co zostanie potwierdzone opinią właściwego rzeczoznawcy lub publicznego muzeum.”

Uzasadnienie: Uczynienie wyłączenia dla rzeczy mających wartość zabytkową lub

historyczną jest potrzebne, gdyż inaczej nie będzie możliwości ich uratowania przed zniszczeniem bez narażenia się na bardzo wysokie kary i rzeczy te zostaną w praktyce zniszczone.

3)W art. 25 ust.6 po wyrazach „wszystkich kolejnych posiadaczy tych odpadów” kropkę zastąpić przecinkiem i dodać wyrazy „chyba że okres posiadania przez ostatniego posiadacza tych odpadów miałby być krótszy niż 3 miesiące, wtedy ulega on wydłużeniu do 3 miesięcy.”

Uzasadnienie: Gdy terminy przechowywania odpadów są przekroczone brak jest legalnej możliwości ich utylizacji bez narażenia się na kary, co stanowi jednocześnie poza prawną zachętę do dziwnych samospaleń. Gdy upływa koniec biegu terminu i odpady przejmuje ostatni odbiorca w praktyce nie ma czasu, aby wyszukiwać i ratować rzeczy o przypuszczalnej wartości zabytkowej lub historycznej, co jest dużą nieodwracalną stratą dla ochrony dziedzictwa kultury. Racjonalnym wyjściem z tej trudnej i niezręcznej sytuacji byłoby wydłużenie ostatniemu posiadaczowi odpadów terminu ich posiadania do 3 miesięcy.

IV. W ustawie z dnia 20 czerwca 1997r. Prawo o ruchu drogowym (t.j. Dz.U. z 2023r. poz. 1047, 919, 1053, 1088, 1123, 1193, 1234, 1394, 1720, 1723, 2029) proponuję

1)W art.73aa ust. 1 po wyrazie „rejestrację” dodać wyraz lub „nabycie”,

Uzasadnienie: W przypadku większego zakresu naprawy w praktyce najczęściej nie ma możliwości dokonania pomyślnej rejestracji w ciągu 30 dni od dnia nabycia lub dopuszczenia do obrotu/sprowadzenia pojazdu na terytorium Rzeczypospolitej Polski. Szczególnie sprawa jest istotna dla pojazdów mających co najmniej 30 lat, gdyż często są bardzo duże trudności z nabyciem odpowiednich części (dla pojazdów zabytkowych lub pojazdów historycznych) lub gdy dany pojazd jest przeznaczony na eksponat muzealny, a także przeprowadzeniem fachowej naprawy tych pojazdów.

2)W art.80 ust.1 pkt 16 wyrazy „o demontażu” zastąpić wyrazami „przyjęty do demontażu”

Uzasadnienie: Z chwilą przyjęcia pojazdu do demontażu wydaje się stosowne zaświadczenie

3)W art.80 ust.1 pkt 21 po wyrazie „drogomierza” dodać wyrazy „ dla pojazdu nie mającego 30 lat”

Uzasadnienie: Gromadzenie informacji o wymianie drogomierzy dla pojazdów mających co najmniej 30 lat jest zbędne, gdyż często te pojazdy w przeszłości miały wymieniane drogomierze, nic nie wnosi i niepotrzebnie zajmuje miejsce

pamięci w ewidencji pojazdów.

4)W art.80 ust.1 pkt22 po wyrazie kontroli dodać wyrazy „dla pojazdu nie mającego 30 lat”

Uzasadnienie:Gromadzenie odczytów wskazań drogomierzy dla pojazdów co najmniej 30 letnich nic nie wnosi i jedynie zajmuje miejsce pamięci ewidencji pojazdów. Wskazania licznika tych drogomierzy z reguły nie są wiarygodne, i nastąpiło ich naturalne przepełnienie, czasem nawet kilkukrotne. Dla pojazdów tych stan ocenia się w inny sposób, zwracając uwagę zwłaszcza na oryginalność i indywidualną ocenę stanu poszczególnych elementów.

5)W art.81a po wyrazach „,, nierozzerwalnie związany” kropkę zastąpić przecinkiem i dodać wyrazy „, a także w sytuacji, gdy następuje powrót do drogomierza właściwego dla danego typu”

Następnie w art.81a po wyrazach „typu pojazdu” kropkę zastąpić przecinkiem i dodać wyrazy„,chyba że pozyskanie właściwego drogomierza jest nieosiągalne, co potwierdza opinia rzeczoznawcy samochodowego”

Uzasadnienie:Nawet, jeśli w pojeździe jest dobrze działający drogomierz zawsze powinna być możliwość powrotu do drogomierza właściwego dla typu pojazdu bez czynienia obecnie zamontowanego drogomierza zepsutym.

Zdarzają się sytuacje, że w praktyce nabycie drogomierza właściwego dla typu pojazdu jest niemożliwe. Wówczas powinna być stworzona możliwość zamontowania w takim pojeździe sprawnego drogomierza, chociażby pochodził od innego typu pojazdu. W celu zapobieżenia nieprawidłowościom i ewentualnym nadużyciom w tej kwestii powinien wypowiedzieć się wydając opinię rzeczoznawca samochodowy.

6)W art.80b ust.1po pkt 23 dodać pkt 24 w brzmieniu:
„24)inne mające istotne znaczenie dla pojazdu.”

Uzasadnienie:W Centralnej Ewidencji Pojazdów enumeratywnie nie da się ująć wszystkich istotnych informacji o pojeździe, a które powinny być umieszczone, jak np. informację, że pojazd został odzyskany po kradzieży, że pojazd został odzyskany ze stacji demontażu na podstawie art.79 ust.4 pkt 3.

7)W art 81 b w ust.2 po wyrazach „nie stosuje się do pojazdów, o których mowa w art.73 ust.2b i 3” kropkę zastąpić przecinkiem i dodać wyrazy „, oraz pojazdów co najmniej 30 letnich”.

Uzasadnienie:Pojazdy co najmniej 30 letnie mają w sposób naturalny w zdecydowanie przeważającej większości przepełnione wskazania drogomierzy

(potocznie określane jako „przekręcenie się drogomierza”) i to często kilkakrotnie. Pojazdy rocznie przejeżdżają przeważnie ok. 5.000 km i więcej. W starszych pojazdach wskazanie drogomierza ulega przepełnieniu po przejechanych 100.000km, a w niektórych przypadkach 10.000, kiedy to drogomierz zeruje się. Zastosowany formalizm nic w praktyce nie daje, a niepotrzebnie jest źródłem licznych problemów.

8)W art.80c ust.1 po pkt 35 dodać nowy pkt.36 w brzmieniu:

36)wojewódzkiego konserwatora zabytków.

Uzasadnienie: Podmiotem, który również powinien być upoważniony do korzystania z danych zgromadzonych w ewidencji powinien być także wojewódzki konserwator zabytków, gdyż prowadzi on rejestr zabytków oraz włącza pojazdy do ewidencji zabytków. Wojewódzki konserwator zabytków nie powinien być gorzej traktowany, jak np. zakłady ubezpieczeń lub stacje kontroli pojazdów.

9)W art.81 ust.10 po wyrazach „pojazd zabytkowy” dodać wyrazy „mający co najmniej 40 lat”

Uzasadnienie: Pojazdy młodsze niż 30 letnie rzadko są pojazdami zabytkowymi. Natomiast zgodnie z modelem brytyjskim, jak i w celu eliminacji występujących nieprawidłowości wskazane jest, aby przed ukończeniem 40 lat pojazdy te przechodziły badania techniczne jak inne pojazdy.

V.W ustawie z dnia 6 czerwca 1997r. Kodeks karny (t.j. Dz.U.z 2024 r. poz.17,1228)proponuję:

1)W art.306a par.1 po wyrazie „Kto” dodać wyrazy „w celu wprowadzenia w błąd”

względnie

W art. 306a par.1 po wyrazie „Kto” dodać wyrazy „w pojeździe mającym poniżej 30 lat”

Uzasadnienie: W praktyce obecny rygorystyczny zapis daje możliwość ukarania w przypadku dokonywania naprawy drogomierza, gdyż nie da się go w praktyce naprawić bez ingerencji w jego wskazanie, jak i prawidłowość pomiaru. Nie taki powinien być cel i sens tego przepisu, stąd propozycja, aby przestępstwo to było przestępstwem celowym. Ponadto zbyt radykalizm przyczynia się do wyrzucania drogomierzy zamiast ich naprawy, co jest działaniem nieekologicznym. W przypadku pojazdów mających co najmniej 30 lat wskazanie drogomierza nie odzwierciedla na ogół prawdziwego przebiegu pojazdu, bo drogomierze w tych pojazdach były z reguły wymieniane lub uległy naturalnemu przepełnieniu.

2)W art.306c proponuję po wyrazach „pojazdu mechanicznego” dodać wyrazy

„chyba że właściciel przełożonej tablicy jest także właścicielem pojazdu, z którego tablica ta pochodzi, gdyż wtedy popełnia wykroczenie, a za także za wyjątkiem sytuacji, gdy numer rejestracyjny na tablicy jest zgodny z numerem rejestracyjnym tego pojazdu.”

Uzasadnienie: Właściciel pojazdu, jeśli nawet tablice rejestracyjne przełoży z jednego pojazdu do drugiego i tablice te, jak i pojazdy te są jego własnością nie powinien ponosić odpowiedzialności karnej, bo kara byłaby zbyt dotkliwa i niesprawiedliwa. Sprawca czynu jak i pojazdy w tym przypadku należą do jednej osoby, która się nigdzie nie ukrywa.

Podobnie też nie powinno być przestępstwem założenie tablicy z tym samym numerem rejestracyjnym innej niż oryginalna, bo i tak pojazd jest ten sam, jak i jego właściciel. Tablica ta może być założona, gdy zostanie urwana, a nie ma możliwości jej dorobienia w krótkim czasie, czy też założona głównie z tyłu – jako dodatkowa, aby numer pojazdu był lepiej widoczny.

VI. W ustawie z dnia 20 stycznia 2005r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (t.j. Dz.U. z 2020r. poz 2056) proponuję:

W art. 5 pkt 5 po lit. a dodać nową lit. b w brzmieniu:

„b) pojazd mający co najmniej 40 lat uznany właściciela lub działającego w jego imieniu kierownika punktu zbiórki pojazdów lub stacji demontażu pojazdów za wartego zachowania”

Uzasadnienie Pojazdy najstarsze jako że są pojazdami rzadkimi powinny móc być uratowane przed faktycznym zniszczeniem do ostatniej chwili ich faktycznego istnienia. Nie zawsze istnieje możliwość, aby zawsze i wszędzie do takiego pojazdu na czas w celu dokonania oceny dotarł rzeczoznawca samochodowy. Problemy takie są widoczne szczególnie w czasie zarazy, kontroli, upływu terminu na przechowywanie pojazdów, gdy decyzja powinna być podjęta jak najszybciej i nie powinna być zawsze równoznaczna z fizycznym zniszczeniem tego pojazdu. Podmioty prowadzące punkty zbiórki i demontażu pojazdów mają na tyle wiedzy i doświadczenia, że w odniesieniu do pojazdów najstarszych t.j. mających co najmniej 40 lat powinny móc samodzielnie podejmować decyzje, w tym o uznaniu danego pojazdu za wart zachowania. Rozwiązanie takie nie tylko pozwoli uratować dobra kultury technicznej przed zniszczeniem, ale jest także proekologiczne, bo do niepotrzebnej utylizacji pojazdu nie będzie zużywany prąd i woda.

W art. 5 pkt dotychczasowa lit. b zostałaaby oznaczona jako lit. c

„c) pojazd mający co najmniej 25 lat, uznany przez rzeczoznawcę samochodowego za unikatowy lub mający szczególne znaczenie dla udokumentowania historii motoryzacji;

|VII.W ustawie z dnia 11 marca 2022r. o obronie Ojczyzny (Dz.U. z 2024r. poz.248,834.1089,1222,1248,1585) proponuję:

W art.626 ust.5 po ust.9 dodać nowy pkt 9a w brzmieniu:

„pojazdy samochodowe:

a)uznane za pojazdy zabytkowe w rozumieniu ustawy prawo o ruchu drogowym;

b)mające co najmniej 25 lat uznane przez rzeczoznawcę samochodowego za unikatowe lub mające szczególne znaczenie dla udokumentowania historii motoryzacji.”

Uzasadnienie:Pojazdy zabytkowe (art.2 pkt 39 ustawy Prawo o ruchu drogowym) oraz pojazdy co najmniej 25 letnie z odpowiednią opinią rzeczoznawcy samochodowego (z listy Ministerstwa Infrastruktury) (art.79 ust.4 pkt3 ustawy Prawo o ruchu drogowym) są dobrami kultury i powinny zostać przekazane następnym pokoleniom. Pojazdy te powinny być traktowane z należytą troską, a nie tak, jak zwykle pojazdy użytkowe, które w wyniku swojej eksploatacji są narażane na uszkodzenia, a nawet zniszczenie.

B.Postulaty:

1)Wprowadzenia dla zabytkowych traktorów odrębnych tablic z symbolem traktora na żółtym tle.

Uzasadnienie: W krajach Unii Europejskiej, w tym w sposób szczególny w Niemczech, jest mocno rozwinięty ruch traktorów zabytkowych. Polska podąża tym torem. Miłośnicy zabytkowych traktorów coraz chętniej je odnawiają i kolekcjonują oraz organizują ich zloty. Wśród symboli na żółtych tablicach jest zabytkowy samochód, zabytkowy motocykl, zabytkowy motorower, ale nie ma zabytkowego traktora, a który powinien być uzupełnieniem tej rodziny zabytkowych pojazdów.

2)Wprowadzenie możliwości pozostawienia tzw. „czarnych tablic” w przypadku nabycia pojazdu np. po złożeniu pisemnego oświadczenia nabywcy tego pojazdu.

Uzasadnienie: „Czarne tablice” co mocno jest podnoszone przez środowisko świadczą o dawności danego pojazdu i podkreślają jego charakter. Zmiana tych tablic na tablice innego koloru osłabia ten walor i wyróżnik, który warto, aby został zachowany. Przykładowo w Wielkiej Brytanii, jak i we Francji pojazdy mogą mieć tablice pochodzące z okresu, gdy były wyprodukowane.

C.Problemy i potrzeby:

1)Problem pato -muzeów

Bardzo słuszną ideą muzeów została niestety w praktyce wypaczona przez zjawisko tzw. pato -muzeów. Właściwie wykonujące swoje funkcje i zadania muzea, w tym muzea prywatne, pieczołowicie dbają o swoje eksponty, którymi są też pojazdy. Natomiast pato – muzea mocno szkodząc całemu ruchowi kolekcjonerskiemu, zamieniły misję muzeów – ochrony i promocji muzealiów na agresywną formę komercji, gdzie tylko liczy się doraźny zysk. Bez zachowania logicznej koncepcji do inwentarza wpisywane są często pojazdy nie mające wieku 30 lat, które nie mają charakterystycznych cech pozwalających na logiczne zaliczenie ich jako muzealium mimo niespełnienia kryterium wieku. W praktyce zdarza się, że pojazdy stosunkowo młode będące własnością w niedużym procencie muzeum wpisywane są do jego inwentarza jako muzealia i tym samym traktowane są jako zabytki. Pasjonaci i kolekcjonerzy ponoszą tym samym straty, w tym wizerunkową, a pato – muzea dorabiają. Dla powstrzymania tego groźnego zjawiska wskazane byłoby przeprowadzenie kontroli porównawczej pojazdów będących w inwentarzu muzealiów z pojazdami z ujętymi w CEPiK. Kontrola ta mogłaby dotyczyć pojazdów, które nie ukończyły 30 lat.

Innym rozwiązaniem mogłoby być wprowadzenie obowiązku uzyskania opinii rzeczoznawcy samochodowego dla każdego pojazdu włączanego do inwentarza muzealiów, jeśli pojazd ten nie ma ukończonych 30 lat. Obowiązek ten odnosiłby się do prywatnych muzeów.

2)Potrzeba powołania instytucji rzeczoznawcy samochodowego do spraw pojazdów zabytkowych.

Rzeczoznawca ten jako osoba kompetenta umocowana przy administracji rządowej wykonywałaby czynności niezależnie od wojewódzkiego konserwatora zabytków, pozwalające uznać pojazd za zabytkowy na potrzeby wydziałów komunikacyjnych dla celów rejestracyjnych – na tzw. „żółte tablice”, przy czym w tym przypadku pojazd ten musiałby mieć co najmniej 30 lat. Tym samym rzeczoznawca ten odciążałby w pracy wojewódzkiego konserwatora zabytków.