



Ministerstwo Kultury i Dziedzictwa Narodowego

Departament Ochrony Zabytków
Dyrektor
Jakub Makowski

DOZ-KiNK.050.50.2025.MR
Warszawa, 24 lutego 2026 r.

Szanowny Panie,

po rozpatrzeniu petycji z 18 listopada 2025 r. w sprawie nowelizacji przepisów ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami oraz ustawy Prawo o ruchu drogowym w zakresie zasad wpisu pojazdów mechanicznych do wojewódzkiej ewidencji zabytków proszę przyjąć poniższe wyjaśnienia.

Zgodnie z art. 13 ust. 1 ustawy z 11 lipca 2014 r. o petycjach¹ uprzejmie informuję, że Pana postulaty zostały poddane analizie, a część z nich wpisuje się w prace resortu nad nowelizacją ustawy z 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami² (dalej: u.o.z.) oraz wcześniej zgłaszane postulaty środowiska kolekcjonerskiego i doktryny.

Odnosząc się do Pana głównego postulatu podjęcia inicjatywy ustawodawczej mającej na celu doprecyzowanie, ujednolicenie oraz uszczelnienie przepisów regulujących procedurę kwalifikacji pojazdów mechanicznych jako zabytkowych chcielibyśmy podkreślić, że rozważamy możliwość wprowadzenia wskazanych w petycji rozwiązań w zakresie prac podejmowanych przez Zespół do opracowania projektu nowelizacji ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami w Departamencie Ochrony Zabytków. Zespół ten został powołany zarządzeniem Ministra Kultury i Dziedzictwa Narodowego z dnia 10 kwietnia³. Obecnie pracuje on nad zmianami w przepisach u.o.z., które mają na celu doprecyzowanie przepisów odnoszących się do wpisu do rejestru zabytków. Proponowane zmiany są szeroko konsultowane z wszystkimi wojewódzkimi konserwatorami zabytków oraz rzeczoznawcami. Analizowane są różne rozwiązania.

Ad. I Brak jednolitych standardów orzeczniczych i naruszenie zasady zaufania do organów państwa

Zasada pogłębionego zaufania do organów administracji publicznej na podstawie art. 8 ustawy z 14 czerwca 1960 r. - kodeksu postępowania administracyjnego⁴ (dalej: k.p.a) wymaga, aby organy konserwatorskie prowadziły rejestry rzetelnie. To właśnie wypracowana przez lata praktyka orzecznicza i taki sam dostęp do postępowania administracyjnego wszystkich obywateli zapewnia bezpieczeństwo prawne wnioskodawcom. Decyzja o włączeniu pojazdu do ewidencji zabytków powinna mieć charakter niezależny, abstrakcyjny i indywidualny.

Kompetencje wojewódzkich konserwatorów do zajmowania stanowiska w tej materii wynikają bezpośrednio z art. 22 ust. 2 u.o.z. Wojewódzki konserwator zabytków prowadzi wojewódzką ewidencję zabytków w formie kart ewidencyjnych zabytków znajdujących się

¹ Dz. U. z 2018 r. poz. 870.

² Dz. U. z 2024 r. poz. 1292 ze zm.

³ Dz. Urz. MKiDN 2025 poz. 18.

⁴ Dz. U. z 2025 r. poz. 1691.

na terenie danego województwa. Ewidencja ta prowadzona jest na podstawie 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 prawem (dalej: rozporządzenie w sprawie rejestru zabytków). Organ konserwatorski dokonuje oceny obiektu w oparciu o wiedzę specjalistyczną, po wnikliwej analizie przedłożonego wniosku o włączenie do ewidencji pojazdu zabytkowego na podstawie art. 3 ust. 1 i 3 w zw. z art. 6 ust 1 pkt 2 lit. D u.o.z.

Aby ujednolicić praktykę orzeczniczą organów w zakresie rozpatrywania wniosków o włączenie pojazdów do wojewódzkiej ewidencji zabytków Generalny Konserwator Zabytków, zgodnie z art. 90 ust 3 u.o.z. może ustalić ogólne kierunki ich działania, wydawać instrukcje i wytyczne określając sposób ich postępowania. 15 lipca 2025 r. GKZ wydał wytyczne dotyczące włączania kart ewidencyjnych pojazdów do wojewódzkiej ewidencji zabytków⁵ (dalej: Wytyczne GKZ). Ich głównym celem jest zapewnienie sprawnego, czytelnego i jednolitego w skali kraju procesu włączania do ewidencji zabytków kart ewidencyjnych pojazdów oraz wyznaczenie precyzyjnych kryteriów, na podstawie których oceniana jest wartość zabytkowa pojazdów. Takie podejście pozwala na przeprowadzanie rzetelnej oceny przez wojewódzkich konserwatorów niezależnie od miejsca położenia urzędu oraz ujmowanie w ewidencji pojazdów rzeczywiście reprezentujących wartości zabytkowe. Daje to pewność właścicielom pojazdów w zakresie przebiegu i warunków uznania pojazdu za zabytkowy.

Na rzetelną ocenę pojazdu składa się szereg czynników i przesłanek wykraczających poza te podstawowe tj. cechy techniczne i historyczne. Wojewódzcy konserwatorzy zabytków każdy przypadek rozpatrują indywidualnie, z uwzględnieniem cech danego obiektu w takiej samej procedurze administracyjnej. Realizując przez to konstytucyjną zasadę równości obywatela wobec prawa. Zgodnie z art. 32 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej⁶ wszyscy mają prawo do równego traktowania przez władze publiczne i prawo do równej ochrony prawnej. Każdy podmiot znajdujący się w takiej samej sytuacji faktycznej i prawnej ma prawo do identycznego traktowania, indywidualnej i rzetelnej oceny przy dokonywaniu wpisu do rejestru pojazdu zabytkowego. Nie wszystkie szczegółowe kwestie pojawiające się w u.o.z. będą odpowiednie do uregulowania ich w rozporządzeniu. Wprowadzanie do obiegu prawnego dodatkowego aktu wykonawczego do u.o.z. mogłoby doprowadzić do przeregulowania i w efekcie sprzyjać nadmiernemu formalizmowi, nakładającego na organy konserwatorskie zbyt sztywne ramy. Podczas, gdy wytyczne mają charakter aktu wewnętrznego kierowanego do wojewódzkich konserwatorów zabytków.

Ad. 2 Deprecjacja statusu pojazdu zabytkowego i luki w systemie bezpieczeństwa

Zgodnie z art. 6 ust. 1 pkt 2 lit. d u.o.z. zabytkami ruchomymi są w szczególności wytwory techniki, a zwłaszcza urządzenia, środki transportu oraz maszyny i narzędzia świadczące o kulturze materialnej, charakterystyce dla dawnych i nowych form gospodarki, dokumentujące poziom nauki i rozwoju cywilizacyjnego. Włączenie do ewidencji zabytków pojazdu może nastąpić w rozumieniu przepisów u.o.z. tj. jego właściciel musi złożyć do wojewódzkiego konserwatora zabytków odpowiedni wniosek zawierający niezbędne dane techniczne pojazdu oraz wszystkie informacje dotyczące historii i charakterystyki danego egzemplarza, konieczne do oceny jego wartości zabytkowych. Uznanie pojazdu za zabytkowy wiąże się z różnymi przepisami szczególnymi dotyczącymi badania stanu

⁵ DOZ-KiNK.6521.30.2023.AS, wytyczne dostępne są pod linkiem: <https://www.gov.pl/web/kultura/wytyczne-generalnego-konserwatora-zabytkow>

⁶Dz. U. nr 78, poz. 483.

technicznego, rejestracji, ochrony zabytku, ubezpieczenia na czas użytkowania co bezpośrednio odnosi się do jego bezpiecznego użytkowania. Pojazd może zostać zarejestrowany w miejscowym wydziale komunikacji po przejściu badania technicznego na podstawie przepisów zawartych w rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z 27 lutego 2013 r. w sprawie badań co do zgodności z warunkami technicznymi pojazdów zabytkowych. Zasadą jest, że pojazd taki podlega tylko jednemu badaniu tzw. przeglądowi wieczystemu za wyjątkiem pojazdów wykorzystywanych do celów zarobkowych. Dodatkowo, zgodnie z pozostałymi polskimi i międzynarodowymi regulacjami od pojazdu zabytkowego wymaga się m.in., aby pojazd ten:

- 1) pozostawał w swoim oryginalnym stanie, bez znacznych zmian silnika, układu przeniesienia napędu, podwozia, układu kierowniczego i hamulcowego;
- 2) posiadał zachowaną oryginalną substancję lub był odrestaurowany na bazie oryginalnych elementów nadwozia i ich części mechanicznych;
- 3) nie był współcześnie użytkowany jak ośrodek codziennego transportu, a jego zmiany wykonywane były zgodnie z technologią z okresu produkcji.

Zasady te stanowią podstawę dla wymogów zachowania jak i oryginalności określonego pojazdu zabytkowego. Z nimi związane są bezpośrednio obowiązki właściciela pojazdu zabytkowego wskazane w art. 5 u.o.z. W ramach sprawowanej opieki nad pojazdem zabytkowym właściciel zobowiązany jest do:

- 1) zapewnienia warunków naukowego badania i dokumentowania zabytku,
- 2) zabezpieczenia i jego utrzymania w jak najlepszym stanie,
- 3) korzystania z zabytku w sposób zapewniający trwałe zachowanie jego wartości,
- 4) a także popularyzowania i upowszechniania wiedzy o zabytku oraz jego znaczeniu dla kultury.

Co więcej na podstawie art. 28 ust. 1 pkt 1-4 u.o.z. właściciel oraz posiadacz zabytku wpisanego do rejestru ma obowiązek zawiadomienia wojewódzkiego konserwatora zabytków o uszkodzeniu, zniszczeniu, zaginięciu lub kradzieży zabytku, o wystąpieniu zagrożenia dla zabytku, o zmianie miejsca jego przechowywania oraz o zmianach dotyczących stanu prawnego zabytku. Niewywiązanie się z tych obowiązków zagrożone jest karą pieniężną na podstawie art. 107a u.o.z.

Ad. III Niewłaściwa implementacja przepisów o kolekcjach (ratio legis)

Zgodnie z art. 6 ust. 1 pkt 2 lit. b u.o.z. zabytki ruchome będące kolekcjami stanowiącymi zbiory przedmiotów zgromadzonych i uporządkowanych według koncepcji osób, które tworzyły kolekcje. Kolekcję definiuje się jako zbiór przedmiotów zgromadzonych i uporządkowanych według koncepcji osoby ją tworzącej. Wpisowi do rejestru podlegają poszczególne składniki kolekcji, nie jest więc traktowana jako całość. Natomiast ratio legis tworzenia kolekcji oraz jej rejestracji będzie odnosiło się do ochrony dziedzictwa motoryzacyjnego zabytków techniki jako pewnego elementu kultury materialnej, które jest realizowane w ramach obowiązującej u.o.z. Będzie ono również wynikało z faktu, że kolekcja jest swoistym zabytkiem złożonym. Aktualny kształt przepisów odbiega od tego wskazanego w ustawie z 15 lutego 1962 r. o ochronie dóbr kultury i muzeach⁷, który w pewnej mierze realizował postulaty wskazane w petycji. Uwzględnił on skutki wpisu kolekcji do rejestru oraz uprawnienia i obowiązki właścicieli kolekcji. Podkreślić należy, że kolekcjonerstwo w Polsce pełni ważną rolę w opiece nad zabytkami i rozwoju polskiego muzealnictwa.

⁷ Dz. U. 1999 r. Nr 98 poz. 1150 ze zm.

Ad. IV. Postulaty legislacyjne (propozycje de lege ferenda)

Ad. 1.

W polskim systemie prawnym funkcjonuje wiele różnych, bardzo dobrze skonstruowanych definicji legalnych odnoszących się do pojazdu zabytkowego, historycznego czy unikalnego. Zatem nieuzasadnione byłoby wprowadzanie kolejnej do obrotu prawnego. Definicje te są często doprecyzowywane przez różne komitety i środowiska naukowe. Poniżej wskazuje niektóre z nich.

Zgodnie z art. 6 ust. 1 pkt 2 lit. d u.o.z. zabytkami ruchomymi są w szczególności wytwory techniki, a zwłaszcza urządzenia, środki transportu oraz maszyny i narzędzia świadczące o kulturze materialnej, charakterystyce dla dawnych i nowych form gospodarki, dokumentujące poziom nauki i rozwoju cywilizacyjnego. Natomiast zgodnie z art. 2 pkt 39 ustawy z 20 czerwca 1997 r.- prawo o ruchu⁸ drogowym za pojazd zabytkowy uznaje się pojazd, który na podstawie odrębnych przepisów został wpisany do rejestru zabytków lub znajduje się w wojewódzkiej ewidencji zabytków, a także pojazd wpisany do inwentarza muzealiów, zgodnie z odrębnymi przepisami. Rozszerzoną definicję opracowała Komisja ds. pojazdów zabytkowych, działająca w Stowarzyszeniu Rzeczoznawców Techniki Samochodowej i Ruchu Drogowego – wg niej pojazdem zabytkowym jest pojazd, który ze względu na swoją konstrukcję, technologię wykonania, użyte materiały, źródło energii, przeznaczenie, sposoby użytkowania lub znaczenie społeczne, dokumentuje rozwój myśli technicznej, a także rozwój społeczny, kulturalny i cywilizacyjny ludzkości. Włączenie do ewidencji zabytków pojazdu może nastąpić w rozumieniu przepisów u.o.z. tj. jego właściciel musi złożyć do wojewódzkiego konserwatora zabytków odpowiedni wniosek zawierający niezbędne dane techniczne pojazdu oraz wszystkie informacje dotyczące historii i charakterystyki danego egzemplarza, konieczne do oceny jego wartości zabytkowych.

Definicja pojazdu historycznego została zawarta w ustawie z 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych⁹. Zgodnie z nią pojazdem historycznym może być pojazd mechaniczny samochodowy, ciągnik rolniczy, motorower i przyczepa oraz pojazd wolnobieżny będący w posiadaniu rolników i użytkowanych w związku posiadaniem i prowadzeniem gospodarstwa rolnego. Kolejną kategorią pojazdu o cechach szczególnych jest pojazd unikatowy zdefiniowany w art. 79 ust 4 pkt 3 prawa o ruchu drogowym. Pojazd ten to pojazd wyrejestrowany i nie podlegający powtórnej standardowej rejestracji, mający co najmniej 25 lat, którego model nie jest produkowany od lat 15, a także uznany za rzeczoznawcę samochodowego za unikatowy lub mający szczególne znaczenie dla motoryzacji.

Ad. 2

Odnosząc się do postulatu wprowadzenia nowego aktu wykonawczego w postaci rozporządzenia warto zauważyć, że materia określająca warunki techniczne i historyczne pojazdu zabytkowego została już wyczerpująco przedstawiona w wytycznych, czy opracowaniach. Wytyczne GKZ wskazują, że przy ocenie wartości zabytkowej obiektu

⁸ Dz. U. z 2024 r. poz. 1251 ze zm.

⁹ Dz. U. z 2025 r. poz. 367.

techniki ważne będzie zbadanie wszystkich kryteriów składających się na dany zabytek. Kryteria te zostały również wskazane przez Narodowy Instytut Dziedzictwa (dalej: NID) w opracowaniu Ocena i zakres ewidencji zabytków techniki¹⁰ w następujący sposób:

- 1) „kryterium postępu technicznego – stosuje się do obiektów, w których, w określonym kontekście historycznym (danych warunkach, miejscu i czasie), zastosowano unikatowe rozwiązania konstrukcyjne lub technologiczne. Ta unikatowość może się odnosić zarówno do całego obiektu, jak i do jego poszczególnych elementów. Obiekty te zasługują na miano świadectw rozwoju technologicznego. Świadectwami rozwoju technicznego będą także obiekty, w których dzięki modernizacji osiągnięto większą wydajność pracy, mierzoną zmniejszeniem zużycia energii, surowców lub czasu pracy. Świadectwem postępu technologicznego może też być przystosowanie obiektu do innych niż pierwotnie funkcje np. zmianę systemu energetycznego, wymianę maszyn, modernizację urządzeń technicznych, przekształcanie transportu wewnętrznego zakładu;
- 2) kryterium stopnia zachowania substancji oryginalnej w zabytkach techniki odnosi się do:
 - - obiektów nie zmienionych od chwili powstania, zarówno co do zabudowy, jak i wyposażenia;
 - - obiektów zmodernizowanych, w których zachowało się pełne wyposażenie techniczne;
 - - obiektów z częściowo zachowanym wyposażeniem technicznym;
 - - obiektów bez wyposażenia technicznego.

Ad 3.

Przepisy u.o.z. wprowadzają możliwość włączenia poszczególnych części kolekcji pojazdów zabytkowych do wojewódzkiego rejestru zabytków na podstawie art. 6 ust. 1 pkt 2 lit. b tej ustawy. Uszczegółowienie przepisów ustawy można odnaleźć w Wytycznych GKZ. Przykładowo wskazano w nich, że tworzone są krótkie serie lub pojedyncze egzemplarze na specjalne zamówienie, które oceniane są w kategoriach naukowych odnoszących się do zjawiska indywidualizacji przedmiotów masowo multiplikowanych. Natomiast karty pojazdów młodszych niż cenzura 40 lat mogą być włączane do wojewódzkiej ewidencji zabytków w przypadku posiadania przez nich cech wyjątkowych.

Ad. V. Ochrona pasjonatów i zasada proporcjonalności

Konstytucyjna zasada proporcjonalności w zakresie wpisu pojazdu do rejestru zabytków odnosić się będzie do wyrażonego interesu społecznego oraz prywatnego nie tylko pasjonatów ale również właścicieli i posiadaczy pojazdów zabytkowych. Kluczowe dla jej zachowania ma ocena pojazdu zabytkowego opierająca się na kryteriach ustawowych i pozaustawowych, a określonych m.in. w Wytycznych GKZ. Zgodnie z nimi interes ten wynika ze świadomości ogółu społeczeństwa, jego części lub określonej grupy społecznej o konieczności zachowania obiektów odznaczających się konkretnymi wartościami zabytkowymi, stanowiącymi świadectwo przeszłości ale i zachowanie dorobku kulturowego dla przyszłych pokoleń.

W trakcie oceny wartości zabytkowej pojazdu ważne jest określenie tego, co i dlaczego chronimy. Przy dokonywaniu oceny zasadności wpisu do rejestru zabytków organy konserwatorskie powinny uwzględniać wartości, które przemawiają za wpisaniem danego pojazdu jako zabytkowego. Cenzura podstawowa wieku pojazdu

¹⁰ *Cel i zakres ewidencji zabytków techniki*, Narodowy Instytut Dziedzictwa, Warszawa 2011.

określona na 40 lat ma tutaj charakter pomocniczy wobec posiadania przez pojazd cech, które uzasadniają przyznanie mu statusu zabytku. Osiągnięcie przez pojazd określonego wieku nie będzie zawsze decydować o jego wpisie do rejestru. Wszystkie wpływające do wojewódzkich konserwatorów zabytków wnioski podlegają wnikliwej i rzeczowej ocenie.

Jednym z kryteriów wskazanym przez NID jest kryterium stopnia zachowania substancji oryginalnej w zabytkach techniki, które również jest brane pod uwagę w procedurze wpisowej. W wytycznych podkreślono, że pojazdy polskiej konstrukcji lub produkcji mogą być włączone do wojewódzkiej ewidencji niezależnie od daty ich produkcji jeżeli spełniają przesłanki z art. 3 ust. 1 u.o.z.

Decyzję o wyłączeniu pojazdu z wojewódzkiego rejestru zabytków każdorazowo podejmuje organ konserwatorski w oparciu o przesłankę utraty jednej lub kilku wartości zabytkowych tj. historycznej, artystycznej lub naukowej na podstawie aktualnie obowiązującego porządku prawnego. System prawny w Polsce bardzo konkretnie określa warunki jakie musi spełniać pojazd, żeby został uznany za zabytkowy lub wyłączony z ewidencji.

Ostateczny kształt przepisów zostanie uchwalony w toku procesu legislacyjnego uwzględniającego etap konsultacji publicznych.

Z wyrazami szacunku

Jakub Makowski

/podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/

Pouczenie:

- 1) zgodnie z przepisem art. 8 ustawy o petycjach z dnia 11 lipca 2014 r. petycja została zamieszczona na stronie internetowej Ministerstwa Kultury i Dziedzictwa Narodowego bez podaniem imienia i nazwiska osoby występującej z przedmiotową petycją;
- 2) zgodnie z art. 13 ust. 2 ww. ustawy, sposób załatwienia petycji nie może być przedmiotem skargi.

Otrzymują:

1. Autor petycji
2. A/a