

Anna Mazurek

WSPiA Rzeszowska Szkoła Wyższa
Nr ORCID: 0000-0003-3318-7062

WSPiA University of Rzeszów
ORCID iD: 0000-0003-3318-7062

Ochrona zabytkowych pojazdów w polskim systemie prawnym

Protection of Historic Vehicles in the Polish Legal System

Abstrakt

Celem opracowania jest analiza rozwiązań prawnych w zakresie ochrony zabytkowych pojazdów. Poruszono problematykę dotyczącą form ochrony tej grupy zabytków oraz wskazano na regulacje prawne, których zadaniem jest ochrona dziedzictwa kulturowego. Zwrócono uwagę na kwestie postępowania i opis procedury związanej z objęciem zabytkowych pojazdów ochroną prawną. Wyjaśniono także różnice w definiowaniu pojazdów jako zabytkowych, kolekcjonerskich i unikatowych. Nie pominięto również problematyki opieki nad zabytkowymi pojazdami oraz wynikających z niej obowiązków. Omówiono ograniczenia prawa właścicieli zabytkowych pojazdów do swobodnego dysponowania własnością, a także przedstawiono procedurę rejestracji pojazdu zabytkowego oraz wysunięto uwagi *de lege ferenda*. Artykuł ma charakter głównie źródłowy, uwzględnia aktualnie obowiązujące przepisy prawa w zakresie zabytkowych pojazdów.

Słowa kluczowe: ochrona zabytków, zabytki techniki, pojazd historyczny, pojazd kolekcjonerski, rejestr zabytków, biała karta zabytku techniki

Abstract

The aim of the study is to analyse the legal solutions in the field of protection of historic vehicles. The problems concerning the forms of protection of this group of monuments were discussed, and the legal regulations concerning the protection of cultural heritage were pointed out. Attention was drawn to procedural issues and description of the procedure related to the legal protection of historic vehicles. The differences in defining vehicles as historic, collector's and unique were also explained. Issues concerning the care for historic vehicles and the resulting obligations were also raised. Restrictions on the rights of owners of historic vehicles to freely dispose of their property were discussed, as well as the procedure for registering a historic vehicle and *de lege ferenda* comments. The article is based on sources, taking into account the current legislation on historic vehicles.

Keywords: protection of historical monuments, technical monuments, historic vehicle, collector's vehicle, register of historic monuments, white card of a technical monument

W SKŁAD DZIEDZICTWA NARODOWEGO wchodzi nie tylko zabytki nieruchome. Znacznie obszerniejszą i bardziej urozmaiconą kategorią są zabytki ruchome, do których zaliczane są zabytkowe pojazdy. Zainteresowanie takimi pojazdami w ostatnich latach stale rośnie, co wynika przede wszystkim z chęci wejścia przez nabywców w szeregi elitarnego grona posiadaczy historycznej motoryzacji, a także z osobistych upodobań do techniki i stylistyki poprzednich epok¹. Zabytkowe pojazdy to także dobra lokata kapitału; ich ceny rynkowe stale rosną z uwagi na to, że ich zasób nie zwiększa się. Nabywane są często w celu realizowania hobby właściciela – do okazjonalnych przejażdżek czy uczestnictwa w zlotach maszyn danego typu, gdyż zwykle właściciele zabytkowych pojazdów do codziennego użytku wykorzystują samochody nowoczesne. Paśjonaci i organizacje zrzeszające miłośników starej

NATIONAL HERITAGE INCLUDES NOT ONLY immovable monuments. Movable monuments, which include historic vehicles, are a much broader and more varied category. Interest in such vehicles has been growing steadily in recent years, which is mainly the result of the buyers' desire to join the ranks of the elite group of historic car owners, as well as their personal liking for the technology and design of previous eras.¹ Historic vehicles are also a good investment of capital; their market prices are constantly rising because their stock is not increasing. They are often purchased to pursue the owner's hobby – for occasional rides or participation in rallies of vehicles of a given type, as usually the owners of historic vehicles use modern cars for everyday purposes. Enthusiasts and organisations associating enthusiasts of vintage cars not only take care of the vehicles they own, but they also conduct numerous activities

motoryzacji nie tylko dbają o posiadane pojazdy, ale także prowadzą liczne działania, których celem jest ochrona i opieka nad tymi zabytkami motoryzacji, aby mogły one dzisiaj zachwycać na różnego rodzaju zlotach pojazdów zabytkowych oraz zostać przekazane w dobrym stanie kolejnemu pokoleniu jako dziedzictwo kulturowe i prawdziwy „świadek” historii rozwoju motoryzacji w Polsce i na świecie.

Przełom wieku XIX i XX przyniósł początek intensywnego rozwoju technologicznego w zakresie środków transportu. Po skonstruowaniu przez Siegfrieda Marcusa w 1875 roku pierwszego pojazdu z silnikiem spalinowym oraz w 1888 roku samochodu ze skrzynią biegów przez Carla Benzę wkrótce, bo już w roku 1894, przyszedł czas na pierwszy w historii motoryzacji wyścig samochodowy z serii Grand Prix na 136 km trasie Paryż – Rouen². Dla zobrazowania dynamiki rozwoju motoryzacji warto przytoczyć przykład, iż w latach 1909-1910 pod amerykańską marką Ford wyprodukowano 18 644 samochody modelu Ford T, a już w 1926 roku z linii montażowej zjechał 15-milionowy egzemplarz tego modelu³. W tym samym czasie w Europie równie dynamicznie rozwijała się produkcja kilku marek aut osobowych. Rozkwitał także rynek samochodów luksusowych – przykładowo w latach 1906-1926 powstały 7874 egzemplarze samochodów Rolls-Royce Silver Ghost⁴.

Podobnie intensywnie następował rozwój ruchu drogowego w Polsce oraz rodzimej produkcji pierwszych samochodów. W przedwojennej Warszawie zarejestrowanych było 400 samochodów, zaś ogółem na ziemiach polskich w 1931 roku – 27 000⁵. Na początku XX wieku w II RP zaczęły pojawiać się także pierwsze zakłady produkujące samochody osobowe i ciężarowe, autobusy oraz traktory. Prekursorem polskiej produkcji seryjnej był samochód osobowy marki CWS T-1 skonstruowany w Centralnych Warsztatach Samochodowych według projektu Tadeusza Tańskiego, zaś najpopularniejszym modelem II RP był Polski Fiat 508, produkowany we Włoszech przez firmę FIAT oraz na licencji w Polsce, w Państwowych Zakładach Inżynierii⁶.

Zabytkowe pojazdy, z uwagi na swoją specyfikę, objęte są nie tylko ochroną prawną jako oddzielna kategoria zabytków ruchomych wymieniona w Ustawie z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami⁷, ale również wyszczególnione

aimed at the protection and guardianship of these automotive antiques so that they can delight the public at various rallies of historic vehicles and be handed over in good condition to the next generation as cultural heritage and a true “witness” of the history of motoring development in Poland and worldwide.

The turn of the 20th century brought about the beginning of intensive technological development in the field of transport. After Siegfried Marcus developed the first internal combustion engine vehicle in 1875 and Carl Benz the first car with a gearbox in 1888, it was not long before the first motor race in the Grand Prix series took place on the 136 km route between Paris and Rouen in 1894.² To illustrate the dynamics of automotive development, it is worth mentioning that in the years 1909-1910, 18,644 Ford T cars were produced under the American brand Ford, and already in 1926 the 15-millionth car of this model rolled off the assembly line.³ At the same time, the production of several brands of passenger cars developed equally dynamically in Europe. The luxury car market also flourished – for example, between 1906 and 1926, 7874 Rolls-Royce Silver Ghost cars were made.⁴

Road traffic in Poland and the domestic production of the first cars developed in a similar, intensive manner. In pre-war Warsaw, 400 cars were registered, and in total in Poland in 1931 – 27,000.⁵ At the beginning of the 20th century, the first plants producing passenger cars, lorries, buses and tractors started to appear in the Second Polish Republic. The precursor of Polish mass production was the CWS T-1 passenger car constructed at the Central Automotive Workshops according to a design by Tadeusz Tański, while the most popular model of the Second Republic was the Polish Fiat 508, produced in Italy by FIAT and under license in Poland at the State Engineering Works.⁶

Due to their specific nature, historic vehicles are not only covered by legal protection as a separate category of movable monuments listed in the Act of 23 July 2003 on the Protection and Guardianship of Historical Monuments,⁷ but also listed and treated separately in the Traffic Law Act⁸ and in many other legal acts. However, literature on the subject lacks sufficient discussion of legal aspects related to the protection of historic vehicles under Polish legislation.

i odrębnie traktowane w ustawie Prawo o ruchu drogowym⁸ oraz wymieniane w wielu innych aktach prawnych. W literaturze przedmiotu brakuje jednak wystarczającego omówienia aspektów prawnych związanych z ochroną zabytkowych pojazdów na gruncie polskiego ustawodawstwa.

Zadaniem niniejszego artykułu jest analiza regulacji prawnych w zakresie ochrony zabytkowych pojazdów. Równie istotne jest przedstawienie problematyki związanej ze sprawowaniem opieki nad tą grupą zabytków oraz pogłębiona analiza formalności związanych z rejestracją pojazdu jako zabytkowego. Wykazać należy, iż obecnie obowiązujący system prawny jest nadmiernie skomplikowany w przedmiotowej sprawie, nie tylko z uwagi na wielość aktów prawnych, lecz także w sferze znaczeniowej. Pozostawia on bowiem różnym gremiom i instytucjom rozległe pole do interpretacji przepisów, co często jest bardzo uciążliwe dla posiadaczy zabytkowych pojazdów. Takie niejasne, „uznaniowe” procedury prowadzą również do braku jednoznacznych odpowiedzi na wiele pytań odnośnie do rejestracji pojazdu jako zabytku czy późniejszego sprawowania opieki przez właściciela.

Chociaż literatura przedmiotu zawiera liczne opracowania poświęcone zabytkowym pojazdom⁹, to jednak ograniczają się one do roli praktycznego poradnika dla właścicieli tych pojazdów, omawiają procedurę zarejestrowania pojazdu jako zabytkowego czy wady i zalety wynikające z posiadania pojazdów z żółtymi tablicami rejestracyjnymi. Ponadto wiele z tych opracowań zawiera błędne informacje, nie odnoszące się do regulacji prawnych, a także przytacza nieobowiązujące już przepisy, jak np. dotyczące możliwości zwolnienia z opłaty recyklingowej. Wskazać bowiem należy, że na mocy Ustawy z dnia 27 maja 2015 r. o zmianie ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz niektórych innych ustaw¹⁰ z dniem 1 stycznia 2016 zniesiona została opłata recyklingowa. Zmiana dotyczy wszystkich pojazdów, które zostały wprowadzone na teren Polski po dniu wejścia w życie tej ustawy. Wcześniej opłata recyklingowa wynosiła 500 zł dla samochodów do 3,5 tony.

Definicja pojazdu zabytkowego

W potocznym języku często zamiennie używane są pojęcia: „pojazd zabytkowy”, „pojazd kolekcjonerski”

The aim of this article is to analyse the legal regulations in the field of protection of historic vehicles. Equally important is the presentation of the issues related to the care of this group of monuments and an in-depth analysis of formalities related to the registration of a vehicle as historic. It should be stressed that the current legal system is excessively complicated in the present case, not only because of the multitude of legal acts, but also in the sphere of meaning. It leaves various bodies and institutions extensive room for interpretation, which is often very burdensome for owners of historic vehicles. Such vague, “discretionary” procedures also lead to a lack of clear answers to many questions regarding the registration of a vehicle as a historic monument or the subsequent care of the owner.

Although the literature on the subject contains numerous studies devoted to historic vehicles,⁹ they are limited to being a practical guide for the owners of these vehicles, discuss the procedure for registering the vehicle as a historic vehicle or the pros and cons of owning vehicles with yellow number plates. In addition, many of these studies contain incorrect information, not related to legal regulations, and refer to provisions which are no longer binding, such as the possibility of exemption from the recycling fee. It should be pointed out that under the Act of 27 May 2015 amending the Act on the recycling of end-of-life vehicles and certain other acts,¹⁰ the recycling fee was abolished as of 1 January 2016. The amendment applies to all vehicles which were introduced into the territory of Poland after the date of entry into force of the Act. Earlier, the recycling fee amounted to PLN 500 for cars up to 3.5 tonnes.

Definition of a historic vehicle

The terms “historic vehicle”, “collector’s vehicle” and “unique vehicle” are often used interchangeably in everyday language, but in the light of legal regulations they are not the same. The term “historic vehicle”, defined for the first time in the 1997 Highway Code, means: “a vehicle which, on the basis of separate regulations, has been entered into the register of historic monuments or is included in the voivodship inventory of monuments, as well as a vehicle entered in the inventory of museum collections, in

oraz „pojazd unikatowy”, jednak w świetle regulacji prawnych nie są to określenia tożsame. Pojęcie „pojazd zabytkowy”, zdefiniowane po raz pierwszy w kodeksie drogowym z 1997 roku, oznacza: „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”¹¹. Ustawa w art. 2 pkt 31 wyjaśnia także pojęcie „pojazd”, za który uważa się: „środek transportu przeznaczony do poruszania się po drodze oraz maszynę lub urządzenie do tego przystosowane”. Zaznaczyć jednak należy, że zgodnie z przygotowanym przez ministerstwo infrastruktury projektem nowelizacji kodeksu drogowego postulowana jest zmiana art. 2 pkt 39, gdyż dotychczasowa definicja nie spełnia wymagań określonych przez dyrektywę 214/45/EU¹². Zgodnie z proponowaną nową definicją pojazdem zabytkowym ma być pojazd, który spełni łącznie następujące warunki: jest wpisany, na podstawie odrębnych przepisów, do inwentarza muzealiów albo do rejestru zabytków lub znajduje się w wojewódzkiej ewidencji zabytków, ma co najmniej 30 lat, jego typ nie jest już produkowany oraz nie dokonano w nim zasadniczych zmian konstrukcyjnych¹³.

Na mocy ustawy Prawo o ruchu drogowym, Komisja do spraw pojazdów zabytkowych, działająca w Stowarzyszeniu Rzeczoznawców Techniki Samochodowej i Ruchu Drogowego, opracowała i przyjęła bardziej precyzyjną definicję pojazdu zabytkowego, a mianowicie: „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”¹⁴.

Artykuł 6 u.o.z.o.z. definiuje ruchome zabytki techniki oraz wskazuje na objęcie ich prawną ochroną: „Ochronie i opiece podlegają [...] zabytki ruchome będące, w szczególności: [...] wytworami techniki, a zwłaszcza urządzeniami, środkami transportu oraz maszynami i narzędziami świadczącymi o kulturze materialnej, charakterystycznymi dla dawnych i nowych form gospodarki, dokumentującymi poziom nauki i rozwoju cywilizacyjnego”. Zgodnie z przytoczonym przepisem, pojazdy zabytkowe uznawane są za ruchome zabytki techniki i podlegają ochronie bez

zgodnie z oddzielnymi przepisami.”¹¹ The Act in Article 2 (31) also clarifies the notion of “vehicle”, which is understood as “a means of transport intended for use on the road and machinery or equipment adapted for that purpose”. It should be noted, however, that according to the draft amendment of the Highway Code prepared by the Ministry of Infrastructure, it is proposed to amend Article 2 (39), as the existing definition does not meet the requirements of Directive 214/45/EU.¹² According to the proposed new definition, a historic vehicle is a vehicle that meets all the following conditions: it is entered, on the basis of separate regulations, in the inventory of museum collections or in the register of historic monuments or is included in the voivodship inventory of monuments, is at least 30 years old, its type is no longer manufactured and no major structural changes have been made to it.¹³

Under the Road Traffic Act, the Historic Vehicle Committee of the Society of Motor Vehicle and Road Traffic Experts developed and adopted a more precise definition of a historic vehicle, namely: “A historic vehicle is a vehicle which, due to its construction, manufacturing technology, materials used, energy source, purpose, uses or social significance, documents the development of technical thought, as well as the social, cultural and civilisation development of humanity.”¹⁴

Article 6 of the APGM defines movable technical monuments and indicates that they are subject to legal protection: “Protection and guardianship shall be given to ... movable monuments being, in particular: ... technical devices, in particular equipment, means of transport as well as machines and tools that testify to a material culture and are characteristic of old and new forms of economy and document the level of science and civilisation development.” According to the aforementioned provision, historic vehicles are regarded as movable technical monuments and are protected regardless of their state of preservation. When assessing the historical value of a technical item, it is necessary to examine whether all the criteria developed by the National Institute of Cultural Heritage are present in a given case, i.e.:

- i. The technical progress criterion – applies to objects in which, in a specific historical context (i.e. in given conditions, place and time), unique

względu na stan ich zachowania. Przy ocenie wartości zabytkowej obiektu techniki konieczne jest zbadanie, czy w danym przypadku występują łącznie wszystkie kryteria opracowane przez Narodowy Instytut Dziedzictwa, tj.:

„1. Kryterium postępu technicznego – stosuje się do obiektów, w których, w określonym kontekście historycznym (tj. w 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 takie zasługują na miano »świadectw rozwoju technicznego«.

Świadectwami rozwoju technicznego będą także obiekty, w których dzięki modernizacji osiągnięto większą wydajność pracy, mierzoną zmniejszeniem zużycia energii, surowców lub czasu pracy. Świadectwem postępu technicznego może też być przystosowanie obiektu do innych niż pierwotnie funkcji, np. przez zmianę systemu energetycznego, wymianę maszyn, modernizację urządzeń technicznych, przekształcenie systemu transportu wewnętrznego zakładu itp.

2. Kryterium metrykalne – uwzględnia czas powstania obiektu i jego późniejsze dzieje oraz dane dotyczące twórcy, inwestora lub producenta.
3. Kryterium wartości artystycznej lub historycznej.
4. Kryterium stopnia zachowania substancji oryginalnej w zabytkach techniki – odnosi się do: a. obiektów nie zmienionych od chwili powstania, zarówno co do zabudowy, jak i wyposażenia; b. obiektów zmodernizowanych, w których zachowało się pełne wyposażenie techniczne; c. obiektów z częściowo zachowanym wyposażeniem technicznym; d. obiektów bez wyposażenia technicznego.
5. Kryterium rzadkości występowania obiektu (w skali światowej, krajowej, regionalnej, środowiskowej).
6. Kryterium położenia obiektu (wynika z tego np. celowość jego ochrony in situ, możliwość wznowienia w pewnym zakresie procesów technologicznych lub adaptacji obiektu do innych, usługowych czy rekreacyjnych funkcji)¹⁵.

Pojazdem historycznym jest pojazd zabytkowy, który został wyprodukowany ponad 40 lat temu lub ma przynajmniej 25 lat i został uznany za unikatowy

structural or technological solutions were applied. This uniqueness may apply both to the whole object and to its individual elements. Such objects deserve to be called ‘certificates of technical development’.

Technical development will also be evidenced by objects where modernisation resulted in increased productivity, as measured by reductions in energy, raw material, or labour time consumption. Technical development will also be evidenced by adapting the object to functions other than the original ones, e.g. by changing the energy system, replacing machines, modernising technical equipment, transforming the plant’s internal transport system, etc.

2. Metric criterion – takes into account the time of creation of the object and its subsequent history, as well as data concerning the creator, investor or manufacturer.
3. The criterion of artistic or historical value.
4. The criterion of the degree of preservation of the original substance in technical monuments – refers to: a. structures that have not been changed since their creation, both as regards development and equipment; b. modernised structures in which full technical equipment has been maintained; c. structures with partially preserved technical equipment; d. structures without technical equipment.
5. The criterion of rarity of the object (on a global, national, regional, environmental scale).
6. The criterion of the location of the object (this results, for example, in the purposefulness of its protection in situ, the possibility of resuming technological processes to some extent or adapting the object to other, service or recreational functions).¹⁵

A historic vehicle is an antique vehicle that was manufactured more than 40 years ago or is at least 25 years old and has been determined to be unique or of special documented importance to automotive history. The definition of a historic vehicle is included in the Act of 22 May 2003 on Compulsory Insurance, the Insurance Guarantee Fund and the Polish Office of Motor Insurers.¹⁶ This Act indicates that a historic vehicle may be a motor vehicle, agricultural tractor, moped and trailer and a slow-moving vehicle,

lub o szczególnym udokumentowanym znaczeniu dla historii motoryzacji. Definicja pojazdu historycznego została zawarta w Ustawie z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych¹⁶. Ustawa ta wskazuje, że pojazdem historycznym może być pojazd mechaniczny samochodowy, ciągnik rolniczy, motorower i przyczepa oraz pojazd wolnobieżny, z wyłączeniem pojazdów wolnobieżnych będących w posiadaniu rolników i użytkowanych w związku z posiadaniem i prowadzeniem gospodarstwa rolnego¹⁷. Oprócz wymienionych grup pojazdów historycznych zabytkami mogą być samochody, motocykle, tramwaje, pojazdy militarne czy autobusy.

Należy także wskazać różnice między pojazdem zabytkowym a pojazdem unikatowym, o którym mowa w art. 79 ust. 4 pkt 3 kodeksu drogowego. Pojazd unikatowy to pojazd wyrejestrowany i niepodlegający powtórnej standardowej rejestracji, mający co najmniej 25 lat, którego model nie jest produkowany od lat 15, a także został uznany przez rzeczoznawcę samochodowego za unikatowy lub mający szczególne znaczenie dla udokumentowanej historii motoryzacji. Rozróżnienie tych dwóch kategorii pojazdów – jak wskazał w uzasadnieniu wyroku Wojewódzki Sąd Administracyjny w Warszawie¹⁸ – jest istotne z uwagi na brzmienie art. 12 ust. 1 pkt 5 ustawy o podatkach i opłatach lokalnych¹⁹, z którego treści wynika, że zwolnieniu od podatku od środków transportowych podlegają wyłącznie pojazdy zabytkowe, a właściciele pozostałych pojazdów, w tym unikatowych, obowiązują wyłącznie przepisy kodeksu drogowego i nie mogą oni ubiegać się o prawo do zwolnienia od tego podatku. Nie jest to jedyna różnica między tymi kategoriami pojazdów. Inne rozróżnienia wynikają między innymi z odmienności elementów tworzących dany zbiór pojazdów.

Spśród sformułowanych przez Narodowy Instytut Dziedzictwa kryteriów uznawania pojazdu za zabytkowy należy szerzej rozwinąć kwestie unikatowości stosowanych rozwiązań oraz rzadkości występowania wraz z wynikającymi z nich dylematami. Otóż nasuwa się pytanie, czy wymienioną unikatowość stosowania rozwiązań konstrukcyjnych całości lub części pojazdów oraz rzadkość ich występowania należy rozumieć literalnie, czy jednak zostaje tu

excluding slow-moving vehicles owned by farmers and used in connection with the ownership and operation of a farm.¹⁷ Apart from these groups, historic vehicles may include cars, motorcycles, trams, military vehicles or buses.

The differences between a historic vehicle and a unique vehicle referred to in Article 79.4 (3) of the Highway Code should also be indicated. A unique vehicle is a vehicle that has been deregistered and is not subject to standard re-registration, is at least 25 years old, has a model that has not been manufactured for 15 years, and has been determined by an automotive appraiser to be unique or of special significance to documented automotive history. The distinction between these two categories of vehicles – as indicated in the justification of the judgement of the Voivodship Administrative Court in Warsaw¹⁸ – is important due to the wording of Article 12.1 (5) of the Act on Local Taxes and Charges,¹⁹ which states that only historic vehicles are subject to exemption from the tax on means of transport, while owners of other vehicles, including unique vehicles, are subject to the provisions of the highway code and cannot apply for exemption from this tax. This is not the only difference between these categories of vehicles. Other differences arise, *inter alia*, from the differences in the components forming a given set of vehicles.

Among the criteria formulated by the National Institute of Cultural Heritage for the recognition of a vehicle as historic, the issues of uniqueness of the applied solutions and rarity of occurrence along with the resulting dilemmas should be further developed. The question arises as to whether this uniqueness in the application of design solutions for all or part of the vehicles and the rarity of their occurrence should be understood literally, or whether there is room for considering as historic some models of vehicles of domestic production, which were often copies of foreign technical solutions most typical for a given period.²⁰ Answering the question posed in this way, it should be noted that a literal understanding of uniqueness or rarity would lead to leaving out monuments that are the product of Polish automotive technology, and thus to the violation of the constitutional obligation to protect national heritage.

One more aspect is linked to the criterion of uniqueness. It should be noted that in the case of

miejsce na uznawanie za zabytkowe niektórych modeli pojazdów rodzimej produkcji, które przecież stanowiły często kopię najbardziej typowych dla danego czasu obcych rozwiązań technicznych²⁰. Udzielając odpowiedzi na tak postawione pytanie, zauważyć należy, że literalny sposób rozumienia unikatowości czy rzadkości występowania prowadziłby do pominięcia zabytków będących wytworem polskiej techniki motoryzacyjnej, a więc do naruszenia konstytucyjnego obowiązku strzeżenia dziedzictwa narodowego.

Z kryterium unikatowości wiąże się jeszcze jeden aspekt. Mianowicie zauważyć należy, że w przypadku obiektów architektury konserwator zabytków może kierować się tylko metryką zabytku oraz jego oczywistym powiązaniem z historią lokalną lub ogólnopolską. Wobec tego zasadny wydaje się postulat, aby takie rozwiązanie było też stosowane w odniesieniu do zabytkowych pojazdów, zamiast każdorazowego prowadzenia dywagacji na temat unikatowości konkretnego egzemplarza. Słusznym byłoby uznanie za pojazdy historyczne wszystkich kiedyś masowo produkowanych egzemplarzy, które dotrwały do czasów obecnych, tym samym podkreślenie unikatowości ich rozwiązań technicznych na tle współczesnego postępu technicznego.

Formy ochrony zabytkowych pojazdów

Jedną z form ochrony zabytków ruchomych przewidzianą w polskim prawodawstwie jest wpis do rejestru zabytków. Zabytkowe pojazdy obejmowane są częściową ochroną prawną już w chwili wszczęcia postępowania administracyjnego w sprawie o wpis do rejestru. Oczywiście kontynuacja tej ochrony zależna jest od pozytywnego zakończenia postępowania, gdyż zgodnie z art. 10a u.o.z.o.z. pojazdy są w pełni chronione z chwilą wydania decyzji administracyjnej o wpisie do rejestru. Należy dodać, że sam wpis do rejestru jest wyłącznie czynnością techniczną, będąca skutkiem wydanej decyzji, nie zaś aktem objęcia zabytku tą formą ustawowej ochrony. Zgodnie z art. 10 pkt 1 u.o.z.o.z. zabytkowy pojazd może zostać wpisany do rejestru na podstawie decyzji wydanej przez właściwego wojewódzkiego konserwatora zabytków na wniosek właściciela tego zabytku. Ustawa upoważnia jednak wojewódzkiego konserwatora zabytków do wydania

architectural objects, the monuments protection officer may be guided only by the history of the monument and its obvious link with local or nationwide history. Therefore, it seems reasonable to demand that such a solution should also be applied to historic vehicles, instead of each time discussing the uniqueness of a particular vehicle. It would be right to recognise as historic vehicles all the mass-produced examples that have survived to the present day, thus emphasising the uniqueness of their technical solutions against the background of contemporary technological progress.

Forms of protection of historic vehicles

Entry in the register of historic monuments is one of the forms of protection of movable monuments in Polish law. Historic vehicles are subject to partial legal protection already at the time of the opening of the administrative procedure for entry in the register. Of course, the continuation of this protection depends on the positive conclusion of the proceedings, since according to Article 10a of the APGM, vehicles are fully protected from the moment of the issuance of the administrative decision on entry in the register. It should be added that entry in the register is merely a technical activity resulting from the decision issued, and not an act of covering the monument with this form of statutory protection. Pursuant to Article 10 (1) of the APGM, a historic vehicle may be entered into the register on the basis of a decision issued by the relevant voivodship monuments protection officer at the request of the owner of that monument. However, the Act authorises the voivodship monuments protection officer to issue *ex officio* a decision on the entry of a historic vehicle into the register of historic monuments, if there is a legitimate concern about the destruction, damage or illegal export of a historic vehicle abroad.

Pursuant to Article 10.3 of the APGM, an *ex officio* entry in the register of historic monuments also takes place where a vehicle constitutes cultural property and Article 12 of the Act on the restitution of national cultural property applies to it.²¹ The Division for Looted Art, acting within the structures of the Department of Cultural Heritage Abroad and

z urzędu decyzji o wpisie zabytkowego pojazdu do rejestru zabytków, jeśli zachodzi uzasadniona obawa odnośnie do zniszczenia, uszkodzenia czy nielegalnego wywiezienia zabytkowego pojazdu za granicę.

Zgodnie z brzmieniem art. 10 ust. 3 u.o.z.o.z. wpis do rejestru zabytków z urzędu ma miejsce także w przypadku, gdy pojazd stanowi dobro kultury i znajduje wobec niego zastosowanie art. 12 ustawy o restytucji narodowych dóbr kultury²¹. Działający w strukturach Departamentu Dziedzictwa Kulturowego za Granicą i Strat Wojennych MKiDN Wydział Restytucji Dóbr Kultury, który stale monitoruje międzynarodowy rynek dzieł sztuki w poszukiwaniu polskich strat wojennych, zabytków skradzionych lub wywiezionych za granicę niezgodnie z prawem, posiada w swojej bazie strat wojennych także pojazdy. W przypadku zaistnienia podstaw do uznania za zabytkowy pojazd stanowiącego dobro kultury, minister właściwy do spraw kultury i dziedzictwa narodowego informuje o tym fakcie właściwego wojewódzkiego konserwatora zabytków, który wszczyna z urzędu postępowanie administracyjne o wpis pojazdu do rejestru zabytków.

W toku postępowania administracyjnego o wpis zabytkowego pojazdu do rejestru ustawa zakazuje prowadzenia prac konserwatorskich i restauratorskich przy pojeździe oraz podejmowania działań, które mogłyby prowadzić do naruszenia substancji lub zmiany wyglądu pojazdu²². Do rejestru nie mogą jednak być wpisane pojazdy znajdujące się w inwentarzu muzealnym²³ oraz zabytkowe pojazdy wpisane na Listę Skarbów Dziedzictwa²⁴, wobec czego ujęcie ich w tych miejscach skutkuje wykreśleniem z rejestru.

Gdy zachodzą przesłanki do wszczęcia z urzędu postępowania administracyjnego o wpis zabytkowego pojazdu do rejestru, strona postępowania – właściciel pojazdu – zawiadamiana jest pisemnie i ma prawo uczestniczenia w każdym etapie prowadzonego postępowania, a także prawo do wnoszenia uwag, wniosków i zastrzeżeń. Zgodnie z art. 104 Kodeksu postępowania administracyjnego²⁵ zakończenie postępowania administracyjnego o wpis pojazdu do rejestru zabytków stanowi wydanie decyzji, od której przysługuje odwołanie do organu drugiej instancji (art. 127 k.p.a.) z zachowaniem nieprzekraczalnego terminu 14 dni od daty jej doręczenia (art. 129 § 2 k.p.a.).

Wartime Losses at the Ministry of Culture and National Heritage, which continuously monitors the international market for works of art in search of Polish war losses, monuments stolen or illegally exported abroad, also has vehicles in its database of war losses. If there are grounds to consider a vehicle as a historic monument, the minister in charge of culture and national heritage informs the competent voivodship monuments protection officer, who initiates ex officio the administrative proceedings on entering the vehicle into the register of historic monuments.

In the course of administrative proceedings for entry of a historic vehicle into the register, the Act prohibits carrying out conservation and restoration works on the vehicle and undertaking any actions that could lead to substance violation or change of the vehicle's appearance.²² However, vehicles included in a museum inventory²³ or historic vehicles entered on the List of Heritage Treasures²⁴ may not be entered into the register, therefore their inclusion in these places results in their removal from the register.

If there are grounds for initiating ex officio administrative proceedings for entry of a historic vehicle in the register, the party to the proceedings – the owner of the vehicle – shall be notified in writing and shall have the right to participate in each stage of the proceedings, as well as the right to submit comments, requests and reservations. Pursuant to Article 104 of the Code of Administrative Procedure,²⁵ the administrative proceedings for the entry of a vehicle in the register of historic monuments shall end with the issuance of a decision, which can be appealed to the authority of second instance (Article 127 of the Code of Administrative Procedure) with a deadline of 14 days from the date of its delivery (Article 129 § 2 of the Code of Administrative Procedure).

Historic vehicles may also be listed in an inventory of monuments, which is an unnamed legal form of historic preservation.²⁶ Its aim is to identify historical objects in the field, document them, collect and compile basic factual information about them, gather administrative and address information, create studies for objects at risk of destruction, and monitor the historic resource. However, it should be pointed out that the fact that a vehicle is included in the inventory of monuments does not result in any legal protection instruments, as is the case with immovable

Zabytkowe pojazdy mogą być również wpisane do ewidencji zabytków, która ma charakter tzw. nienazwanej prawnej formy ochrony zabytków²⁶. Jej celem jest rozpoznanie obiektów zabytkowych w terenie, ich udokumentowanie, zebranie i opracowanie podstawowych informacji merytorycznych o nich, zebranie informacji administracyjno-adresowych, tworzenie opracowań dla obiektów zagrożonych destrukcją oraz monitoring zasobu zabytkowego. Wskazać jednak należy, że z faktu ujęcia pojazdu w ewidencji zabytków *de facto* nie wynikają żadne instrumenty prawnej ochrony, jak to ma miejsce w odniesieniu do obiektów nieruchomych, którym wpis do ewidencji zapewnia ochronę wynikającą z innych ustaw²⁷.

Dla zabytkowych pojazdów ewidencja obejmuje rejestr i ewidencję zabytków techniki, a więc składają się na nią dwie grupy dokumentów: odpis decyzji o wpisie pojazdu do rejestru zabytków oraz egzemplarz karty ewidencyjnej zabytku techniki, czyli tzw. „biała karta” pojazdu. Każdy wniosek o ujęcie w wojewódzkiej ewidencji pojazdów zabytkowych podlega indywidualnej ocenie, której dokonuje właściwy wojewódzki konserwator zabytków lub działający z jego upoważnienia kierownik delegatury na podstawie opinii rzeczoznawcy lub eksperta z dziedziny pojazdów zabytkowych.

Prawidłowe sporządzenie ewidencji rozpoczyna się od czynności wstępnych, polegających na zapoznaniu się ze źródłami archiwalnymi oraz orientacyjnym określeniu cech zabytkowych kwalifikujących obiekt do ewidencji zabytków. Jednak najbardziej przydatne jest kryterium metrykalne, a więc zebranie informacji o historii obiektu, w szczególności o czasie jego powstania oraz projektancie, inwestorze i producencie. Gdy nie ma możliwości pozyskania danych metrykalnych, należy uwzględnić kryteria wskazujące na postęp techniczny, co wymaga dobrej znajomości historii danej dziedziny techniki, ustalenia cech technicznych obiektu, jego miejsca i roli w szeregu technologicznym i typologicznym. Niezwykle istotne dla oceny wartości zabytkowej obiektu są wszelkie zmiany, jakie zaszły w trakcie jego eksploatacji. Na ogół bowiem obiekty techniki nie występują w postaci pierwotnej (wzorcowej), a kolejne modernizacje doprowadzają niekiedy do zupełnego zatarcia pierwotnych cech technicznych, układu funkcjonalnego i zdekompletowania poszczególnych elementów składowych²⁸.

monuments, whose entry in the inventory provides protection under other acts.²⁷

For historic vehicles the inventory includes a register and an inventory of technical monuments, so it consists of two groups of documents: a copy of the decision on entry of the vehicle to the register of historic monuments and a copy of the record sheet of the technical monument, i.e. the so-called “white card” of the vehicle. Each application for entry in the voivodship inventory of historic vehicles is subject to individual evaluation carried out by the competent voivodship monuments protection officer or the head of the delegation acting on his authority on the basis of the opinion of an appraiser or an expert in the field of historic vehicles.

The proper preparation of the inventory starts with preliminary activities which consist in consulting the archival sources and determining the approximate historical features qualifying the object for the inventory of monuments. However, the metric criterion is most useful, i.e. gathering information about the history of the object, in particular about the time of its creation and the designer, investor and manufacturer. When metric data cannot be obtained, criteria indicating technical progress must be considered, which requires a good knowledge of the history of the technical field in question, establishing the technical features of the object, its place and role in the technological and typological series. Any changes that have taken place during the operation of the object are of great importance for the assessment of its historic value. In general, technical objects do not exist in their original (standard) form, and subsequent modernisations sometimes lead to complete obliteration of the original technical features, functional layout, and decomposition of individual components.²⁸

Record sheets of technical monuments are used to record an individual technical monument that has an autonomous function. These records are drawn up in at least two identical copies – one copy is included in the voivodship inventory of monuments under the care of the relevant voivodship monuments protection officer, and the other in the national inventory of monuments under the responsibility of the National Institute of Cultural Heritage. Record sheets contain details such as the name of the vehicle, year of manufacture, manufacturer’s data, dimensions, weight,

Karty ewidencyjne zabytków techniki służą do ewidencjonowania jednostkowego zabytku techniki, posiadającego autonomiczną funkcję. Karty te sporządzane są w co najmniej dwóch jednobrzmiących egzemplarzach – jeden egzemplarz włączany jest do wojewódzkiej ewidencji zabytków, będącej pod opieką właściwego wojewódzkiego konserwatora zabytków, a drugi do krajowej ewidencji zabytków, za prowadzenie której odpowiada Narodowy Instytut Dziedzictwa. Karty ewidencyjne zawierają szczegółowe dane, takie jak: nazwa pojazdu, rok produkcji, dane producenta, wymiary, ciężar, a także dane właściciela oraz miejsce stałego przechowywania pojazdu²⁹. Za archaizm jednak należy uznać regulację określającą, że „białe karty” muszą być wykonane na papierze o gramaturze 180-240 g/m² w formacie A3, złożonym po wydruku na pół do formatu A4. Przepisy określają ponadto, że wkładki do kart ewidencyjnych należy wykonać na papierze o gramaturze 140-160 g/m² w formacie A4.

Rejestracja zabytkowych pojazdów

Procedura rejestracji zabytkowych pojazdów zasadniczo składa się z kilku etapów i zaczyna się od złożenia wniosku o wpis do rejestru zabytków ruchomych. W celu otrzymania żółtych tablic rejestracyjnych dla zabytkowego samochodu lub motocykla konieczne jest, po potwierdzeniu wpisu przez wojewódzkiego konserwatora zabytków, przeprowadzenie badań technicznych pojazdu w dowolnej okręgowej stacji kontroli pojazdów lub w Instytucie Transportu Samochodowego w Warszawie. Artykuł 81 ust. 10 kodeksu drogowego stanowi, że po jednorazowym badaniu dopuszczającym pojazd do ruchu drogowego zostaje on zwolniony z konieczności okresowych badań technicznych (z wyjątkiem pojazdów przeznaczonych do zarobkowego przewozu ludzi)³⁰. Ustawodawca podzielił bowiem badania techniczne na: okresowe, dodatkowe oraz potwierdzające stan techniczny pojazdów³¹ oraz skonkretyzował stacje uprawnione do przeprowadzenia badania technicznego pojazdów zabytkowych.

Wniosek o przeprowadzenie badania zgodności z warunkami technicznymi pojazdu zabytkowego składa się z 10 głównych działów oraz wielu rubryk ze szczegółowym opisem. Treść dokumentu złożonego

and the owner's details and place of permanent storage of the vehicle.²⁹ However, the regulation stating that “white cards” must be made on paper weighing 180-240 g/m² in A3 format, folded in half to A4 format, should be considered as archaic. The provisions also stipulate that inserts for record sheets should be made on paper weighing 140-160 g/m² in A4 format.

Registration of historic vehicles

The procedure for registration of a historic vehicle consists of several stages and starts with the submission of an application for entry in the register of movable monuments. In order to obtain yellow number plates for a historic car or motorcycle, it is necessary, after confirmation of entry by the voivodship monuments protection officer, to carry out a technical inspection of the vehicle in any district vehicle inspection station or at the Motor Transport Institute in Warsaw. Article 81.10 of the Highway Code stipulates that once a vehicle has undergone a single roadworthiness test, it is exempt from periodic technical inspections (except for vehicles intended for commercial passenger transport).³⁰ The legislator divided technical inspections into: periodic, additional and confirming the technical condition of vehicles³¹ and listed the stations authorised to carry out technical inspections of historic vehicles.

The application for an inspection of compliance with technical conditions of a historic vehicle consists of 10 main sections and many boxes with a detailed description. The content of the document submitted by the vehicle owner shall be in accordance with the facts. Verification of compliance shall be carried out by an authorised diagnostician. The diagnostician then issues a certificate of examination, allowing the vehicle to be used as a historic vehicle or not.

The procedure for testing a historic vehicle differs from that used for testing other vehicles. In accordance with the Regulation of the Minister of Transport, Construction and Maritime Economy,³² a technical inspection of the vehicle consists in checking the proper operation of individual units and mechanisms, in particular in terms of driving safety, as well as comparing the actual state of the vehicle with the technical conditions reported by

przez właściciela pojazdu musi być zgodna ze stanem faktycznym. Weryfikacji zgodności dokonuje uprawniony diagnosta. Następnie wydaje on zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu, dopuszczając pojazd, bądź nie, do ruchu w charakterze pojazdu zabytkowego.

Procedura badania pojazdu zabytkowego różni się od tych stosowanych w przypadku badań pozostałych pojazdów. Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej³² badanie techniczne pojazdu polega na sprawdzeniu prawidłowości działania poszczególnych zespołów i mechanizmów, w szczególności pod względem bezpieczeństwa jazdy, oraz wykonaniu porównania stanu faktycznego pojazdu z warunkami technicznymi zgłoszonymi przez właściciela pojazdu we wniosku składanym w Stacji Kontroli Pojazdów. Z kolei Rozporządzenie Ministra Infrastruktury dotyczące warunków technicznych zwalnia zabytkowe pojazdy z konieczności spełniania warunków technicznych koniecznych przy dopuszczeniu pojazdu do ruchu drogowego. Z powyższego wynika, że zabytkowe pojazdy mogą zgodnie z prawem zostać dopuszczone do ruchu publicznego np. z niedomaganiem układów hamulcowych, nadmierną emisją spalin czy zbyt wysokim poziomem hałasu zewnętrznego pojazdu na postoju³³.

Z uwagi na bezterminowość ważności przeglądu technicznego, diagnosta – dopuszczając pojazd do ruchu – niejako gwarantuje, że do końca użytkowania pojazd będzie bezpieczny według swoistych dla niego standardów³⁴. Do protokołu oceny stanu technicznego zabytkowego pojazdu prowadzący badanie diagnosta może jednak dołączyć wniosek o ewentualne ograniczenia w sposobie użytkowania tego pojazdu³⁵, m.in. o ograniczenie prędkości dopuszczalnej, zakaz przewozu pasażerów czy ładunków, zakaz ciągnięcia przyczep, zakaz jazdy na autostradach, drogach ekspresowych lub jazdy podczas zmniejszonej widoczności. Brak dowodu rejestracyjnego nie stanowi przeszkody w rejestracji pojazdu zabytkowego. Zgodnie z art. 72 ust. 2b kodeksu drogowego zamiast dowodu rejestracyjnego „dopuszcza się przedstawienie oświadczenia właściciela pojazdu, złożonego pod rygorem odpowiedzialności karnej za fałszywe zeznanie, że nie posiada dowodu rejestracyjnego”.

Rejestracja pojazdu jako zabytkowego dokonywana jest w drodze decyzji administracyjnej po

the vehicle owner in the application submitted to the Vehicle Inspection Station. On the other hand, the Regulation of the Minister of Infrastructure on technical conditions exempts historic vehicles from the need to meet the technical conditions necessary for the vehicle to be entered into service. It follows from the above that historic vehicles can legitimately be entered into service with e.g. brake system failures, excessive exhaust emissions or excessively high external noise levels of the vehicle when parked.³³

Due to the indefinite validity of the technical inspection, the diagnostician – by allowing for the entry of the vehicle into service – in a way guarantees that until the end of the vehicle's useful life the vehicle will be safe according to its specific standards.³⁴ However, the diagnostician conducting the inspection may attach to the protocol of the inspection of the technical condition of a historic vehicle a request for possible restrictions in the way the vehicle is used,³⁵ e.g. limiting the speed limit, no carriage of passengers or loads, no towing of trailers, no driving on highways, expressways or driving when visibility is reduced. The absence of a registration certificate does not prevent the registration of a historic vehicle. Pursuant to Article 72.2b of the Highway Code, instead of the registration certificate, “it is permissible to provide a statement from the owner of the vehicle, made under pain of criminal liability for false testimony, that he/she does not hold a registration certificate.”

The registration of a vehicle as a historic one shall be made by way of an administrative decision after successful completion of the technical condition inspection and receipt of a “white card” of the technical monument. As provided for in Article 74.3 of the Highway Code, at the time of registration of the vehicle, the owner shall be granted a temporary public road traffic permit not exceeding 30 days which must be exchanged for a registration document before this date. When losing the temporary permit, the vehicle receives an official annotation in the registration certificate specifying its historic character.

A noticeable difference between historic and non-historic vehicles is the colour of the number plates. The exact appearance of the plates is defined in § 28.6 of the Regulation of the Minister of Infrastructure and Construction of 11 December 2017 on the registration and marking of vehicles and

pozytywnym przejściu badań stanu technicznego i otrzymaniu „białej karty” zabytku techniki. Jak stanowi art. 74 ust. 3 kodeksu drogowego, w czasie rejestracji pojazdu właściciel otrzymuje pozwolenie czasowe na poruszanie się po drogach publicznych, nieprzekraczające 30 dni, które przed upływem tego terminu podlega wymianie na dowód rejestracyjny. Tracąc pozwolenie czasowe, pojazd jednocześnie otrzymuje adnotację urzędową w dowodzie rejestracyjnym określającą jego zabytkowy charakter.

Zauważalną różnicą między pojazdami zabytkowymi a niezabytkowymi jest kolor tablic rejestracyjnych. Dokładny wygląd tablic określa § 28 ust. 6 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 11 grudnia 2017 r. w sprawie rejestracji i oznaczania pojazdów oraz wymagań dla tablic rejestracyjnych³⁶. Pojazdy zabytkowe wyróżniają się tablicami rejestracyjnymi o barwie żółtej, z czarnymi liczbami, literami oraz symbolem pojazdu zabytkowego. Takie wyraźne oznakowanie stanowi informację dla innych uczestników ruchu drogowego. Warto także wskazać, że koszty rejestracji pojazdu zabytkowego są wyższe niż w przypadku pojazdów niezabytkowych, co wynika wyłącznie z różnic w kosztach wydania tablic rejestracyjnych.

Obecnie na koszty rejestracji zabytkowego pojazdu składają się: wydanie dowodu rejestracyjnego – 54 zł, nalepka kontrolna – 18,50 zł, pozwolenie czasowe z urzędu – 13,50 zł, wydanie tablic rejestracyjnych – 100 zł, komplet nalepek legalizacyjnych na tablice rejestracyjne – 12,50 zł oraz opłata ewidencyjna – 2 zł. Suma kosztów rejestracji wynosi więc 200,50 zł. Do tej kwoty należy doliczyć 250 zł opłaty za wydanie „białej karty” oraz 250 zł za badanie techniczne, co daje około 700 zł całkowitego kosztu rejestracji pojazdu zabytkowego. Dobrym rozwiązaniem obniżającym koszty rejestracji wydają się postulaty przedstawiane przez środowisko miłośników pojazdów zabytkowych odnośnie do zmiany regulacji prawnych w zakresie wydawania tablic rejestracyjnych. Optują oni m.in. za wprowadzeniem jednego kompletu tablic rejestracyjnych dla wszystkich pojazdów zabytkowych posiadanych przez jednego właściciela. Jest to o tyle zasadny postulat, że często miłośnicy zabytkowej motoryzacji mają więcej niż jeden taki pojazd w prywatnej kolekcji. Poza tym takie rozwiązanie równocześnie skutkowałoby obniżeniem

requirements for number plates.³⁶ Historic vehicles are distinguished by yellow number plates, with black numbers, letters and the symbol of the historic vehicle. Such clear marking provides information to other road users. It is also worth pointing out that the costs of registration of a historic vehicle are higher than in the case of non-historic vehicles, which results from the difference in the costs of issuing the number plates.

Currently, the costs of registration of a historic vehicle consist of: issuing a registration certificate – PLN 54, a control sticker – PLN 18.50, a temporary road permit – PLN 13.50, issuing number plates – PLN 100, a set of validation stickers for the number plates – PLN 12.50 and a registration fee – PLN 2. The total cost of registration is therefore PLN 200.50. This amount should be increased by PLN 250 for the issue of a “white card” and PLN 250 for a technical inspection, which gives about PLN 700 of the total cost of registering a historic vehicle. A good solution to reduce registration costs seem to be the demands made by the community of enthusiasts of historic vehicles to amend the legal regulations regarding the issue of number plates. They opt, among other things, for the introduction of one set of number plates for all the historic vehicles owned by one owner. This seems justified as often enthusiasts of historic vehicles have more than one such vehicle in their private collection. In addition, such a solution would reduce the insurance premiums for historic vehicles, as the owner would bear the cost of third-party liability insurance only for one set of number plates.

Legal regulations take into account the fact that historic vehicles are garaged for a significant part of the year and used occasionally, mainly on the occasion of rallies of historic car enthusiasts. Owners of historic vehicles can count on a derogation in the scope of compulsory vehicle insurance. In Article 27 of the Act of 22 May 2003 on Compulsory Insurance, the Insurance Guarantee Fund and the Polish Office of Motor Insurers, the legislator provided for an exception, inter alia, for historic vehicles, i.e. historic vehicles according to the highway code, for vehicles that are at least 40 years old and for those that are at least 25 years old that have been determined by an automotive appraiser to be a unique vehicle or of special significance to document automotive history.

wysokości składek ubezpieczenia zabytkowych pojazdów, gdyż właściciel ponosiłby koszty OC tylko za jeden komplet tablic rejestracyjnych.

Regulacje prawne uwzględniają fakt garażowania zabytkowych pojazdów przez znaczną część roku i używania ich sporadycznie, głównie przy okazji zlotów miłośników zabytkowych modeli motoryzacji. Właściciele zabytkowych pojazdów mogą liczyć na odstępstwo w zakresie obowiązkowego ubezpieczenia pojazdu. Ustawodawca w art. 27 Ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych przewidział wyjątek m.in. dla pojazdów historycznych, tj. pojazdów zabytkowych zgodnie z kodeksem drogowym, pojazdów mających co najmniej 40 lat oraz tych mających co najmniej 25 lat, które zostały uznane przez rzeczoznawcę samochodowego za pojazd unikatowy lub mający szczególne znaczenie dla udokumentowania historii motoryzacji.

Właściciele zabytkowych pojazdów mają prawo zawrzeć umowę ubezpieczenia OC na okres kilku miesięcy, a nie pełnego roku, zaś minimalnym okresem ubezpieczenia jest miesiąc³⁷. Pojazdy wyprodukowane co najmniej 40 lat temu otrzymują z urzędu zwolnienie z obowiązku ciągłości OC, natomiast pojazdy młodsze zwalniane są na wniosek właściciela po udokumentowaniu, że pojazd stanowi zabytek w rozumieniu przepisów prawa. Możliwość zawarcia umowy ubezpieczenia krótkoterminowego przekłada się na oszczędności oraz na efektywne wykorzystanie ubezpieczenia tylko w czasie, kiedy pojazd faktycznie jest użytkowany na drodze.

Inaczej jednak właściciele zabytkowych pojazdów traktują firmy ubezpieczeniowe. Bardzo często wprowadzają one wysokie, a nawet zaporowe ceny OC dla zabytkowych pojazdów lub nie informują ich właścicieli o możliwości zawarcia umowy ubezpieczenia na okres krótszy niż cały rok. Wspomnieć także należy, że w praktyce niestety zdarzają się sytuacje, gdy towarzystwa ubezpieczeniowe, nie respektując prawa, nakazują wnoszenie rocznych opłat składek OC za pojazdy ponad 40-letnie.

Mimo że na rynku występuje wiele firm ubezpieczeniowych, to tylko nieliczne z nich oferują ubezpieczenia OC pojazdów zabytkowych. Ze względu na specyfikę obowiązkowych ubezpieczeń

Owners of historic vehicles have the right to conclude a third party liability insurance contract for a period of several months, not a full year, and the minimum period of insurance is one month.³⁷ Vehicles manufactured at least 40 years ago shall be automatically exempted from the obligation of continuous third party liability insurance, while younger vehicles are exempted at the request of the owner after documenting that the vehicle is an antique as defined by law. The possibility of concluding a short-term insurance contract translates into savings and effective use of insurance only during the time the vehicle is actually being used on the road.

However, insurance companies treat owners of historic vehicles differently. Very often they introduce high and even prohibitive prices of third party liability insurance for historic vehicles or do not inform the owners of these vehicles about the possibility of taking out insurance for less than a whole year. It should also be mentioned that in practice there are situations when insurance companies, disregarding the law, order the payment of annual third party liability premiums for vehicles over 40 years old.

Although there are many insurance companies on the market, only a few of them offer third party liability insurance for historic vehicles. Due to the specificity of compulsory insurance for owners of historic vehicles, it is very difficult to indicate the approximate cost of third party liability for such a vehicle. It is also worth noting that the third party liability policy per year of protection is likely to be more expensive than in the case of a modern car with similar engine capacity and power.³⁸ Another complication is the inability to purchase a liability policy for less than 12 months in a convenient online form. Owners of historic vehicles must go to the insurer's office or insurance agent due to the fact that short-term policies are not part of the standard offerings of insurance companies.

It is even more difficult to find comprehensive motor insurance offers from insurance companies for vehicles with the so-called yellow number plates. The small number of comprehensive insurance offers may be caused by the difficulty of assessing the value of the vehicle by insurers. Such a valuation involves additional remuneration costs for appraisers of insurance companies. As a result, insurers either resign

dla posiadaczy zabytkowych pojazdów bardzo trudno wskazać nawet przybliżony koszt OC dla takiego pojazdu. Warto także mieć na uwadze, że polisa OC w przeliczeniu na rok ochrony prawdopodobnie będzie droższa niż w przypadku współczesnego samochodu o zbliżonych parametrach pojemności i mocy silnika³⁸. Kolejnym utrudnieniem jest brak możliwości zakupu polisy OC na okres krótszy niż 12 miesięcy w wygodniej formie on-line. Właściciele zabytkowych pojazdów muszą udać się w tym celu do placówki ubezpieczyciela lub agenta ubezpieczeniowego z uwagi na to, że krótkoterminowe polisy nie należą do standardowej oferty zakładów ubezpieczeń.

Jeszcze większych trudności nastęrcza odnalezienie ofert firm ubezpieczeniowych w zakresie ubezpieczeń Autocasco dla pojazdów posiadających tzw. żółte tablice rejestracyjne. Niewielka liczba ofert ubezpieczeń AC może mieć swoje źródło w trudności oceny przez ubezpieczycieli wartości pojazdu. Taka wycena wiąże się bowiem z dodatkowymi kosztami wynagrodzenia dla rzeczoznawców towarzyszących ubezpieczeniowych. W konsekwencji ubezpieczyciele albo w ogóle rezygnują z oferowania ubezpieczenia AC dla zabytkowych pojazdów, albo wymagają płacenia bardzo wysokich i nieatrakcyjnych składek.

Sprawowanie ochrony i opieki nad zabytkowymi pojazdami

Ustawa o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami rozróżnia i rozgranicza kwestie ochrony oraz opieki. Ochrona zabytków stanowi domenę organów administracji publicznej i polega w szczególności na podejmowaniu przez te organy działań mających na celu: zapewnienie warunków prawnych, organizacyjnych i finansowych umożliwiających trwałe zachowanie zabytków oraz ich zagospodarowanie i utrzymanie; zapobieganie zagrożeniom mogącym spowodować uszczerbek dla wartości zabytków; udaremnianie niszczenia i niewłaściwego korzystania z zabytków; przeciwdziałanie kradzieży, zaginięciu lub nielegalnemu wywozowi zabytków za granicę; kontrolę stanu zachowania i przeznaczenia zabytków (art. 4). Z kolei kwestie opieki nad zabytkiem ustawa powierza jego właścicielowi, którego zobowiązuje do: naukowego badania i dokumentowania zabytku; prowadzenia prac konserwatorskich i restauratorskich przy

from offering comprehensive insurance for historic vehicles or require the payment of very high and unattractive premiums.

Protection and guardianship of historic vehicles

The Act on the Protection and Guardianship of Historical Monuments distinguishes between the issues of protection and guardianship. The preservation of historical monuments is the domain of public administration bodies and consists, in particular, in taking actions by these authorities aimed at: ensuring legal, organisational and financial conditions enabling the permanent preservation, development and maintenance of monuments; preventing threats that may cause a detriment to the value of the monuments; preventing the destruction and improper use of monuments; preventing theft, loss or illegal export of monuments abroad; controlling the state of preservation and destination of monuments (Article 4). On the other hand, guardianship of the monument is entrusted by the Act to its owner, who is obliged to: perform scientific examination and documentation of the monument; carry out conservation, restoration and construction works connected with the monument; protect and maintain the monument and its surrounding in the best possible condition; use the monument in a manner ensuring long-term preservation of its value, as well as promote and disseminate knowledge about the monument and its significance for history and culture (Article 5).

With regard to historic vehicles, the Act imposes a number of restrictions on the owners' ownership rights. The owner of a historic vehicle must obtain the consent of the relevant voivodship monuments protection officer for each repair, such as replacement of major components, and planned changes in the appearance of the vehicle, such as change of body colour. The intention to sell a historic vehicle must also be reported to the relevant monument protection officer, and the sale should be reported no later than one month after the occurrence of changes in the legal status.

If a historic vehicle breaks down, the owner cannot use any spare parts, but must use original parts or

zabytku; zabezpieczenia i utrzymania zabytku oraz jego otoczenia w jak najlepszym stanie; korzystania z zabytku w sposób zapewniający trwałe zachowanie jego wartości; popularyzowania i upowszechniania wiedzy o zabytku oraz jego znaczeniu dla historii i kultury (art. 5).

W odniesieniu do zabytkowych pojazdów ustawa nakłada na właścicieli szereg ograniczeń ich prawa własności. Właściciel zabytkowego pojazdu musi uzyskać każdorazowo zgodę właściwego wojewódzkiego konserwatora zabytków na przeprowadzenie napraw, takich jak wymiana głównych podzespołów, oraz planowanych zmian w wyglądzie pojazdu, np. zmiana barwy nadwozia. Zamiar sprzedaży zabytkowego pojazdu także musi zostać zgłoszony właściwemu konserwatorowi zabytków, zaś o sprzedaży należy poinformować nie później niż w terminie jednego miesiąca od wystąpienia zmian stanu sprawnego

Właściciel w razie awarii zabytkowego pojazdu nie może skorzystać z dowolnych części zamiennych, tylko konieczne jest korzystanie z części oryginalnych lub uzyskanie zgody konserwatora zabytków na uzasadnione zastosowanie zamiennika. Naraża to właściciela zabytkowego pojazdu na wyższe koszty naprawy, a także na niedogodności, gdy pojazd ulegnie awarii daleko od miejsca zamieszkania właściciela i nie można po prostu dokonać naprawy w najbliższym warsztacie mechaniki pojazdowej z zastosowaniem łatwo dostępnych części zamiennych. Takie ograniczenie swobody w stosowaniu części zamiennych, obligowanie właściciela zabytkowego pojazdu do uzyskania zgody konserwatora zabytków na prowadzone naprawy oraz konieczność używania oryginalnych części powodują w dłuższej perspektywie czasu dalszy wzrost wartości rynkowej pojazdu.

Jeszcze więcej restrykcji w dysponowaniu własnością spotyka właścicieli w przypadku zamiaru wywozu zabytkowych pojazdów za granicę. Przepisy prawa zezwalają jedynie na swobodne wywożenie z kraju pojazdów młodszych niż 50 lat i o wartości niższej niż 32 tysiące złotych³⁹, z zastrzeżeniem, że wartość pojazdu szacowana jest przez biegłych organów celnych, a nie jest równa jego wartości rynkowej i w związku z tym może pojawiać się rozbieżność między tymi dwiema kwotami. Przy czasowym wywozie pojazdów starszych albo o wyższej wartości konieczne jest uzyskanie pozwolenia wojewódzkiego

obtain the approval of a monuments protection officer for the reasonable use of a replacement. This exposes the owner of a historic vehicle to higher repair costs, as well as the inconvenience when the vehicle breaks down far from the owner's place of residence and cannot be repaired at the nearest auto repair shop with readily available spare parts. Such limitation of the freedom to use spare parts, obliging the owner of a historic vehicle to obtain the consent of the monuments protection officer to the repairs carried out and the need to use the original parts result in a further increase in the market value of the vehicle in the long term.

Owners face even more restrictions on the disposal of their property if they intend to export their historic vehicles abroad. The law only allows vehicles younger than 50 years old and worth less than PLN 32,000 to be freely exported,³⁹ with the reservation that the value of the vehicle is estimated by customs experts and is not equal to its market value and, therefore, a discrepancy between the two amounts may arise. In the case of temporary export of older vehicles or vehicles of higher value, it is necessary to obtain a permit from the voivodship monuments protection officer, which is valid for a period of three years from the date of its issue,⁴⁰ whereas the permanent export licence is issued by the minister responsible for culture and national heritage and is valid for one year from the date of issue.⁴¹ Historic vehicles which have been brought to Poland from an EU Member State are in a privileged position, as there is no obligation to obtain a relevant permit to re-export them to an EU Member State if less than three years have passed since the vehicle was imported to Poland.⁴²

Pursuant to Article 18.4b of the Road Transport Act,⁴³ a historic vehicle may be used for occasional transport. Occasional transport means the carriage of passengers which is not a regular public transport of passengers and their luggage. The provision in Article 18.4b stipulates that a vehicle designed to carry more than seven persons including the driver shall be used for occasional carriage. However, the use of a historic vehicle for occasional passenger transport requires an appropriate licence.⁴⁴ The legislator left out the issue of typical five-person cars. The ambiguity of the wording of Article 18.4b of the Road Transport Act,

konserwatora zabytków, które jest ważne przez okres trzech lat od dnia jego wydania⁴⁰, zaś pozwolenie na wywóz stały wydawane jest przez ministra właściwego do spraw kultury i dziedzictwa narodowego i ważne jest przez rok od jego wydania⁴¹. Na uprzywilejowanej pozycji znajdują się zabytkowe pojazdy, które zostały sprowadzone do Polski z państwa należącego do Unii Europejskiej, gdyż przepisy nie zobowiązują do uzyskania odpowiedniego pozwolenia na ich ponowny wywóz na teren kraju członkowskiego Unii, jeśli od chwili sprowadzenia pojazdu do Polski nie upłynęły trzy lata⁴².

Zgodnie z art. 18 ust. 4b ustawy o transporcie drogowym⁴³ zabytkowy pojazd może być wykorzystywany do przewozów okazjonalnych. Jako przewóz okazjonalny należy rozumieć przewóz osób, który nie jest regularnym przewozem publicznym osób i ich bagaży. Przepis wyrażony w art. 18 ust. 4b określa, że do przewozów okazjonalnych wykorzystuje się pojazd przeznaczony konstrukcyjnie do przewozu powyżej siedmiu osób łącznie z kierowcą. Wykorzystanie zabytkowego pojazdu do okazjonalnego przewozu osób wymaga jednak uzyskania odpowiedniej licencji⁴⁴. Ustawodawca pominął kwestie typowych samochodów pięćosobowych. Nieprecyzyjność brzmienia art. 18 ust. 4b ustawy o transporcie drogowym, zgodnie z którym przewozy okazjonalne mogą być wykonywane również przez pojazdy przeznaczone do przewozu poniżej siedmiu osób łącznie z kierowcą oraz będące wyłączną własnością przedsiębiorcy lub stanowiące przedmiot leasingu tego przedsiębiorcy, pozostawia inspektorom Inspekcji Transportu Drogowego dowolność w interpretacji przepisów odnośnie do losu właścicieli wykorzystujących zabytkowe samochody, np. do przewozów ślubnych.

Podsumowanie

Polskie ustawodawstwo zapewnia ochronę zabytkowym pojazdom w stopniu dobrym. Co prawda na właścicieli takich pojazdów ustawa o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami nakłada szereg ograniczeń w swobodnym dysponowaniu ich własnością, jak na przykład konieczność uzyskania zgody konserwatora zabytków na przeprowadzanie istotnych napraw pojazdów czy uzyskania pozwolenia na wywóz pojazdu poza granice kraju. Z drugiej strony jednak taka

according to which occasional transport may also be performed by vehicles intended for the transport of less than seven persons, including the driver, and which are the sole property of an entrepreneur or leased to that entrepreneur, leaves the inspectors of the Road Transport Inspection Authority free to interpret the provisions concerning the fate of owners using historic cars, e.g. as wedding transport.

Conclusion

Polish legislation provides good protection for historic vehicles. However, the Act on the Protection and Guardianship of Historical Monuments imposes a number of restrictions on the owners of historic vehicles in the free disposal of their property, such as the need to obtain the consent of the monuments protection officer to carry out major repairs of vehicles or a permit to export a vehicle outside the country. On the other hand, such a form of restriction is justified by the need to protect and safeguard historic vehicles against destruction or deprivation of cultural value. When deciding to own a historic vehicle, the owner must be aware of the additional responsibilities that come with owning an antique item that is part of the nation's cultural heritage.

A historic vehicle can be used for occasional commercial passenger transport, which may be an additional source of income for the owner. The services of renting a historic car as a wedding vehicle or for photo shoots are very popular. Unflagging interest also accompanies journeys by vintage streetcars on special tourist routes launched during the season, e.g. in Szczecin, Warsaw or Wrocław.

Once registered, a historic vehicle remains a historic monument forever, and the changing legal regulations on monument protection show that the state of preservation and uniqueness of these means of transport are of concern not only to their owners, but also to monument protection authorities. It is now necessary to introduce stricter and uniform legal regulations regarding the recognition of a vehicle as historic, as the current legal state allows for abuse and submission of applications for recognition of older vehicles from mass production, used daily on the road, and obtaining the so-called yellow number plates is a way for the owners of these vehicles to

forma restrykcji uzasadniona jest koniecznością zabezpieczenia i ochrony zabytkowych pojazdów przed zniszczeniem czy pozbawieniem wartości kulturowej. Decydując się na posiadanie pojazdu zabytkowego, właściciel musi mieć świadomość, że spadają na niego dodatkowe obowiązki z racji posiadania rzeczy zabytkowej, stanowiącej składnik dorobku kulturowego narodu.

Zabytkowy pojazd może być wykorzystywany do okazjonalnego komercyjnego przewozu osób, co stanowić może dodatkowe źródło dochodu dla właściciela. Bardzo dużym zainteresowaniem cieszą się usługi wynajmu zabytkowego samochodu jako pojazdu ślubnego czy do sesji zdjęciowych. Niesłabnące zainteresowanie towarzyszy także podróżom zabytkowymi tramwajami na uruchamianych w sezonie specjalnych trasach turystycznych np. po Szczecinie, Warszawie czy Wrocławiu.

Raz zarejestrowany pojazd zabytkowy pozostaje zabytkiem na zawsze, a zmieniające się regulacje prawne w zakresie ochrony pokazują, że stan zachowania i wyjątkowość tych środków transportu są przedmiotem troski nie tylko ich właścicieli, ale także organów ochrony zabytków. Konieczne obecnie jest wprowadzenie zaostrzonych i jednolitych regulacji prawnych uznających pojazd za zabytkowy, gdyż aktualny stan prawny pozwala na nadużycia i składanie wniosków o uznanie za zabytkowe starszych pojazdów z masowej produkcji, używanych na co dzień w ruchu drogowym, a uzyskanie tzw. żółtych tablic rejestracyjnych ma być dla właścicieli tych pojazdów sposobem na uniknięcie corocznych wydatków związanych z obowiązkowym przeglądem technicznym czy koniecznością wykupywania całorocznego ubezpieczenia OC.

Zupełnie niezrozumiały jest natomiast przesadny formalizm związany z wymogami odnoszącymi się do rodzaju papieru, na którym może być wydrukowana „biała karta”. We współczesnym świecie, gdzie dominuje elektroniczny sposób składania wniosków w praktycznie każdym obszarze administracji, zgodnie z art. 64 § 2 k.p.a. w odniesieniu do wniosku o rejestrację pojazdu zabytkowego użycie papieru o innej gramaturze może zostać uznane za brak formalny wniosku, a w konsekwencji właściciel pojazdu zostanie wezwany do jego uzupełnienia pod rygorem pozostawienia wniosku bez rozpatrzenia. Wskazać

avoid annual expenses associated with the mandatory technical inspection or obligation to purchase annual third party liability insurance.

What is completely incomprehensible is the exaggerated formalism associated with the requirements relating to the type of paper on which the “white card” may be printed. In the contemporary world, where the electronic method of submitting applications is predominant in practically every area of administration, in accordance with Article 64 § 2 of the Code of Administrative Procedure, with regard to the application for registration of a historic vehicle, the use of paper of a different weight may be considered a formal deficiency in the application and consequently the vehicle owner will be called upon to complete the application on pain of the application being left unprocessed. It should also be pointed out that, although, in principle, anyone can draw up a card, in practice, it is filled out by experienced car appraisers due to the inadequate degree of complexity and precision of the content, which generates additional costs. The basis for charging a higher fee for historic vehicle number plates also seems unclear. Doubts are raised as well by the fact that the legislator did not specify the concept of uniqueness of historic vehicles, which gives the registering authority the freedom to assess the actual condition as preventing the vehicle from being registered. The current law allows the administrative body to apply discretionary elements when deciding on the registration of a vehicle. Discretion is also involved when two identical vehicles – same model and year of manufacture – have different legal status: one of them, at the owner’s request supported by an opinion of a historic vehicle expert, is deemed a historic vehicle by the monuments protection officer, while the other, undeclared by the owner, is not protected as a historic vehicle. This legal state, which lacks precise and objective criteria for the assessment of the historic value of vehicles, allows for abuse and leads to situations where too much depends on the opinion of automotive experts and too little on monuments protection officers who depend on these opinions.

The provision allowing for the re-registration of a deregistered vehicle, provided that it has historical features, should be positively assessed. On the other hand, the entire procedure for registration of

również należy, że chociaż zasadniczo kartę może sporządzić każdy, to w praktyce wypełniają ją doświadczeni rzeczoznawcy samochodowi z uwagi na nieadekwatny stopień skomplikowania oraz precyzji treści, co generuje dodatkowe koszty. Niejasne wydają się także podstawy naliczania wyższej kwoty za tablice rejestracyjne zabytkowego pojazdu. Wątpliwości budzi również niedoprecyzowanie przez ustawodawcę pojęcia unikatowości zabytkowych pojazdów, co daje organowi rejestrującemu podstawy do dowolności oceny stanu faktycznego jako niepozwalającego na rejestrację pojazdu. Obecne przepisy pozwalają organowi administracji na stosowanie elementów uznaniowości przy wydawaniu rozstrzygnięć odnośnie do wpisu pojazdu do rejestru. Z uznaniowością wiąże się także sytuacja, gdy dwa identyczne pojazdy – ten sam model i rok produkcji – mają odmienny status prawny: jeden z nich na wniosek właściciela, poparty opinią rzeczoznawcy ds. zabytkowej motoryzacji, zostaje uznany przez konserwatora zabytków za pojazd zabytkowy, zaś drugi, niezgłoszony przez właściciela, nie zostaje objęty ochroną jako pojazd zabytkowy. Taki stan prawny, pozbawiony precyzyjnych i zarazem obiektywnych kryteriów oceny wartości zabytkowej pojazdów, pozwala na nadużycia i prowadzi do sytuacji, w których zbyt wiele zależy od opinii ekspertów ds. motoryzacji, a zbyt mało od zależnych od tych opinii konserwatorów zabytków.

Pozytywnie należy ocenić przepis pozwalający na ponowne zarejestrowanie pojazdu wyrejestrowanego, o ile posiada on cechy zabytkowe. Z kolei cała procedura rejestracji zabytkowego pojazdu wydaje się być nadmiernie sformalizowana i zbyt kosztowna. Wskazać należy, że właściciele zwykle ponoszą wysokie koszty związane z renowacją pojazdów oraz przywróceniem im należytego stanu technicznego, równie kosztowne są oryginalne części zamienne. Nie dziwi więc, że często właściciele pojazdów kwalifikujących się jako zabytkowe rezygnują z rejestracji pojazdu jako zabytku, gdyż nie chcą przechodzić przez czasochłonną, niejasną i kosztowną procedurę. Postulując *de lege ferenda* warto przede wszystkim wskazać na konieczność uproszczenia procedury wpisania zabytkowego pojazdu do rejestru, zwłaszcza umożliwienia składania wniosków elektronicznie, a także zrównania kosztów rejestracji zabytkowego pojazdu z kosztami rejestracji pojazdu niezabytkowego. ■

a historic vehicle seems to be excessively formalised and too costly. It should be pointed out that owners usually bear high costs related to the renovation of vehicles and the restoration of their proper technical condition, the original spare parts are equally costly. It is not surprising, therefore, that often the owners of vehicles qualifying as historic vehicles resign from registering their vehicle as an antique because they do not want to go through the time-consuming, confusing and expensive procedure. While demanding *de lege ferenda*, it is worth pointing out, first of all, the need to simplify the procedure for entry of a historic vehicle into the register, especially allowing electronic submission of applications, as well as making the costs of registering a historic vehicle equal to the costs of registering a non-vintage vehicle. ■

Anna Mazurek – doktorantka w WSPiA Rzeszowskiej Szkoły Wyższej w dziedzinie nauk prawnych, magister ekonomii, członek Towarzystwa Przyjaciół Nauk w Przemyślu. Zainteresowania naukowe koncentruje zwłaszcza wokół tematyki związanej z prawną ochroną zabytków oraz prawem konstytucyjnym. Autorka ponad 20 publikacji naukowych z zakresu prawa. Nr ORCID: 0000-0003-3318-7062

Anna Mazurek – PhD student at the WSPiA University of Rzeszów in the field of legal sciences, Master of Economics, member of the Society of Friends of Science in Przemyśl. Her academic interests focus on the legal protection of monuments and constitutional law. Author of more than 20 scientific publications in the field of law. ORCID iD: 0000-0003-3318-7062

Przypisy

- Zgodnie z danymi Instytutu SAMR w 2020 r. wydano w sumie 2060 kompletów żółtych tablic rejestracyjnych. W tym czasie zarejestrowano jako zabytki: 1157 samochodów osobowych (ponad 56 procent), 637 motocykli (prawie 31 procent), zaś pozostałe 13 procent zarejestrowanych pojazdów stanowiły ciężarówki, motorowery, ciągniki rolnicze, pojazdy specjalne, autobusy oraz przyczepy; https://www.samar.pl/_/1000/1000.t/1/Biblioteka-raport%C3%B3w.html?locale=pl_PL&1000.p=3 [dostęp: 1.06.2021].
- W. Rychter, *Historia samochodu*, „Historia Wynalazków” 1948, z. 2, s. 32, 38.
- The Ford model T*, <https://www.fordmodelt.net/model-t-ford.htm> [dostęp: 24.05.2021].
- A. Bird, I. Hallows, *The Rolls-Royce Motor Car and the Bentley since 1931*, wyd. 5, London 1884.
- M. Łozińska, J. Łoziński, *W przedwojennej Polsce. Życie codzienne i niecodzienne*, Warszawa 2011, s. 188 i 218-219.
- J. Tarczyński, *Samochód Polski Fiat Łazik 508 III W*, „Broń i Umundurowanie” 2011, nr 4, s. 3.
- T.j. Dz.U. z 2020 r., poz. 282., dalej: u.o.z.o.z.
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (t.j. Dz.U. z 2020 r., poz. 110 ze zm.), dalej: kodeks drogowy.
- Np. M. Idzior, *Analiza rynku pojazdów zabytkowych w Polsce*, „Prace Naukowe Politechniki Warszawskiej” 2016, z. 112, s. 139-152; A. Malinowski, S. Taryma, *Badanie techniczne pojazdu zabytkowego*, „Autobusy. Technika, eksploatacja, systemy transportowe” 2013, nr 10, s. 186-188; A. Malinowski, S. Taryma, *Badania techniczne pojazdów zabytkowych w stacjach kontroli pojazdów*, „Autobusy. Technika, eksploatacja, systemy transportowe” 2015, nr 5, s. 284-289.
- Ustawa z dnia 27 maja 2015 r. o zmianie ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. z 2015 r., poz. 933).
- Art. 2 pkt. 39 kodeksu drogowego.
- Projekt nowelizacji ustawy wdraża Dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylającą dyrektywę 2009/40/WE (Dz. Urz. UE L 127 z 29 kwietnia 2014 r., s. 51 oraz Dz. Urz. UE L 219 z 22 sierpnia 2019 r., s. 25).
- Projekt z dnia 24 lutego 2021 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw, <https://legislacja.gov.pl/projekt/12339453> [dostęp: 1.06.2021].
- M. Idzior, op. cit., s. 140.
- Cel i zakres ewidencji zabytków techniki*, Narodowy Instytut Dziedzictwa, Warszawa 2011.
- Ustawa z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (t.j. Dz.U. z 2019 r. poz. 2214 ze zm.); dalej: u.u.o.

Endnotes

- According to the data of the SAMR Institute, 2060 sets of yellow number plates were issued in 2020. At that time, the following vehicles were registered as historical monuments: 1157 passenger cars (more than 56 per cent), 637 motorcycles (almost 31 per cent), while the remaining 13 per cent of registered vehicles were lorries, mopeds, agricultural tractors, special vehicles, buses and trailers; https://www.samar.pl/_/1000/1000.t/1/Biblioteka-raport%C3%B3w.html?locale=pl_PL&1000.p=3 [access: 1.06.2021].
- W. Rychter, *Historia samochodu*, “Historia Wynalazków” 1948, part 2, pp. 32, 38.
- The Ford model T*, <https://www.fordmodelt.net/model-t-ford.htm> [access: 24.05.2021].
- A. Bird, I. Hallows, *The Rolls-Royce Motor Car and the Bentley since 1931*, 5th edition, London 1884.
- M. Łozińska, J. Łoziński, *W przedwojennej Polsce. Życie codzienne i niecodzienne*, Warszawa 2011, pp. 188 and 218-219.
- J. Tarczyński, *Samochód Polski Fiat Łazik 508 III W*, “Broń i Umundurowanie” 2011, no. 4, p. 3.
- Consolidated text: Journal of Laws of 2020, item 282, hereinafter referred to as: APMG.
- Law of 20 June 1997 Traffic Law Act (consolidated text: Journal of Laws of 2020, item 110, as further amended), hereinafter referred to as the Highway Code.
- E.g. M. Idzior, *Analiza rynku pojazdów zabytkowych w Polsce*, “Prace Naukowe Politechniki Warszawskiej” 2016, vol. 112, pp. 139-152; A. Malinowski, S. Taryma, *Badanie techniczne pojazdu zabytkowego*, “Autobusy. Technika, eksploatacja, systemy transportowe” 2013, no. 10, pp. 186-188; A. Malinowski, S. Taryma, *Badania techniczne pojazdów zabytkowych w stacjach kontroli pojazdów*, “Autobusy. Technika, eksploatacja, systemy transportowe” 2015, no. 5, pp. 284-289.
- Act of 27 May 2015 amending the Act on the recycling of end-of-life vehicles and certain other acts (Journal of Laws of 2015, item 933).
- Article 2 (39) of the Highway Code.
- The draft amendment of the Act implements Directive 2014/45/EU of the European Parliament and of the Council of 3 April 2014 on periodic roadworthiness tests for motor vehicles and their trailers and repealing Directive 2009/40/EC (OJ UE L 127 of 29 April 2014, p. 51 and OJ EU L 219 of 22 August 2019, p. 25).
- Draft of 24 February 2021 amending the Road Traffic Act and certain other acts, <https://legislacja.gov.pl/projekt/12339453> [access: 1.06.2021].
- M. Idzior, op. cit., p. 140.
- Cel i zakres ewidencji zabytków techniki*, the National Institute of Cultural Heritage, Warsaw 2011.
- Act of 22 May 2003 on Compulsory Insurance, the Insurance Guarantee Fund and the Polish Office of Motor Insurers

- 17 Art. 2 ust. 1 pkt 11 u.u.o.
- 18 Wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie 2008-01-24 III SA/Wa 1366/07.
- 19 Ustawa z dnia 12 stycznia 1991 r. o podatkach i opłatach lokalnych (t.j. Dz.U. z 2019 r. poz. 1170).
- 20 Przy literalnym rozumieniu unikatowości oraz rzadkości występowania zabytkowego pojazdu bądź zastosowanego w nim rozwiązania technicznego, należałoby np. uznać za zabytek każdy samochód marki Citroën z uwagi na stosowaną unikatowość rozwiązań w zakresie zawieszenia, a także samochody marki Morris Marina z uwagi na rzadkość występowania. Jednocześnie literalne rozumienie unikatowości i rzadkości występowania obligowałoby do nieuznawania za zabytkowe wszystkich zachowanych jeszcze samochodów rodzimych marek, traktowanych jako słabe kopie ówczesnych obcych marek pojazdów (np. samochody marki Syrena), jak też produkowanych na licencji zagranicznych producentów (np. samochody marki Polski Fiat 125 p).
- 21 Art. 12 ust. 1 pkt 1 Ustawy z dnia 25 maja 2017 r. o restytucji narodowych dóbr kultury (t.j. Dz.U. z 2019 r., poz. 1591) stanowi, że „Minister właściwy do spraw kultury i ochrony dziedzictwa narodowego wykonuje uprawnienia przysługujące Skarbowi Państwa w zakresie: 1) gospodarowania dobrami kultury odzyskanymi wskutek restytucji prowadzonej przez Rzeczpospolitą Polską lub narodowymi dobrami kultury RP objętymi przypadkiem na rzecz Skarbu Państwa” [...].
- 22 Art. 10a ust. 1 u.o.z.o.z.
- 23 Do rejestru zabytków ruchomych nie wpisuje się obiektów chronionych na podstawie odrębnych przepisów, tj. Ustawy z dnia 21 listopada 1996 r. o muzeach (t.j. Dz.U. z 2020 r., poz. 902).
- 24 Zgodnie z art. 14a ust. 2 pkt 12 u.o.z.o.z. na Listę Skarbów Dziedzictwa wpisuje się zabytkowe środki transportu, które mają więcej niż 75 lat i ich wartość jest wyższa niż 50 000 euro. Na chwilę obecną taka Lista nie funkcjonuje.
- 25 Ustawa z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz.U. z 2020 r., poz. 256, 695, 1298, 2320, z 2021 r., poz. 54), dalej: k.p.a.
- 26 P. Dobosz, *Ewoluuujące prawne formy ochrony zabytków w Polsce*, [w:] *Prawne formy ochrony zabytków*, red. K. Zeidler, Gdańsk 2014, s. 234.
- 27 Wpis nieruchomości do ewidencji zabytków skutkuje tym, iż zarówno uzyskanie decyzji o warunkach zabudowy (art. 53 ust. 3 pkt 2 Ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, t.j. Dz.U. z 2021 r., poz. 741), jak i pozwolenia na budowę (art. 39 ust. 3 i 4 Ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane, t.j. Dz.U. z 2020 r., poz. 1333 ze zm.) wymagają uzgodnienia z konserwatorem zabytków. Z punktu widzenia możliwości przebudowy lub rozbudowy obiektu ewidencja zabytków wprowadza więc niemal identyczne ograniczenia, jak rejestr zabytków.
- 28 *Cel i zakres ewidencji zabytków techniki*, op. cit., s. 3-4.
- 29 Por. *Instrukcja opracowywania kart ewidencyjnych zabytków techniki*, Narodowy Instytut Dziedzictwa, Warszawa 2011.
- 30 Pojazd zabytkowy zwolniony jest ze wszystkich warunków technicznych określonych w § 1 ust. 1 pkt 3 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz.U. z 2003 r. Nr 32, poz. 262 z późn. zm.). Jedynym odstępstwem od tej regulacji jest użytkowanie pojazdu zabytkowego do celów zarobkowych – w tym wypadku przeglądy przeprowadza się corocznie zgodnie z art. 81 ust. 6 kodeksu drogowego.
- (consolidated text: Journal of Laws of 2019, item 2214, as further amended); hereinafter referred to as: u.u.o.
- 17 Article 2.1 (11) of the u.u.o.
- 18 Judgement of the Voivodship Administrative Court in Warsaw 2008-01-24 III SA/Wa 1366/07.
- 19 Act of 12 January 1991 on Local Taxes and Charges (consolidated text: Journal of Laws of 2019, item 1170).
- 20 Given the literal understanding of uniqueness and rarity of a historic vehicle or technical solution used in it, any Citroën car should be considered a historic monument due to the uniqueness of its suspension solutions, as well as Morris Marina cars due to their rarity. At the same time, a literal understanding of uniqueness and rarity of occurrence would oblige to disregard as historic all the cars of domestic make still preserved, treated as poor copies of foreign vehicle brands of that time (e.g. Syrena cars), as well as those produced under license from foreign manufacturers (e.g. Polish Fiat 125 p).
- 21 Article 12.1 (1) of the Act of 25 May 2017 on the Restitution of National Cultural Property (consolidated text: Journal of Laws of 2019, item 1591) states that “The minister responsible for culture and protection of national heritage exercises the powers vested in the State Treasury in the scope of: 1) management of the cultural property recovered through the restitution activities conducted by the Republic of Poland or the Polish national treasures subject to forfeiture for the benefit of the State Treasury” ...
- 22 Article 10a (1) of the APGM.
- 23 The register of movable monuments does not include items protected under separate regulations, i.e. the Act of 21 November 1996 on museums (consolidated text: Journal of Laws of 2020, item 902).
- 24 Pursuant to Article 14a.2 (12) of the APGM, historic means of transport which are more than 75 years old and whose value is higher than EUR 50,000 shall be included in the List of Heritage Treasures. At the moment such a List does not function.
- 25 Act of 14 June 1960 Code of Administrative Procedure (consolidated text: Journal of Laws of 2020, item 256, 695, 1298, 2320, of 2021, item 54), hereinafter referred to as: k.p.a.
- 26 P. Dobosz, *Ewoluuujące prawne formy ochrony zabytków w Polsce*, [in:] *Prawne formy ochrony zabytków*, ed. K. Zeidler, Gdańsk 2014, p. 234.
- 27 The entry of an immovable property in the inventory of monuments results in the fact that both the obtaining of a decision on development conditions (Article 53.3 (2) of the Act of 27 March 2003 on spatial planning and development, consolidated text: Journal of Laws of 2021, item 741) and a construction permit (Article 39.3 and 39.4 of the Act of 7 July 1994 – Construction Law, consolidated text: Journal of Laws of 2020, item 1333, as further amended) require consultation with the monuments protection officer. From the point of view of the possibility of modification or extension of the object, the inventory of monuments introduces almost the same restrictions as the register of historic monuments.
- 28 *Cel i zakres ewidencji zabytków techniki*, op. cit., pp. 3-4.
- 29 Cf. *Instrukcja opracowywania kart ewidencyjnych zabytków techniki* [Instructions for developing record sheets of technical monuments], The National Institute of Cultural Heritage, Warsaw 2011.
- 30 A historic vehicle is exempted from all technical conditions specified in § 1.1 (3) of the Regulation of the Minister of Infrastructure of 31 December 2002 on the technical

- 31 Art. 83 ust. 2 kodeksu drogowego.
- 32 Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 27 lutego 2013 r. w sprawie badań co do zgodności z warunkami technicznymi pojazdów zabytkowych (Dz.U. z 2013 r., poz. 337).
- 33 Por. A. Malinowski, S. Taryma, *Badanie techniczne pojazdu zabytkowego*, „Autobusy. Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe” 2012, nr 5, s. 284-288.
- 34 P. Hałaj, *Nabywanie i rejestracja samochodu zabytkowego w polskim systemie prawnym*, „Przegląd Komunikacyjny” 2020, nr 4, s. 22.
- 35 Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 27 lutego 2013 r. w sprawie badań co do zgodności z warunkami technicznymi pojazdów zabytkowych rozporządzenie to zastąpiło rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 22 października 2004 r. w sprawie badań zgodności pojazdów zabytkowych i pojazdów marki „SAM” z warunkami technicznymi (Dz.U. z 2004 r. nr 238, poz. 2395 oraz z 2006 r. nr 164, poz. 1161), które na podstawie ustawy z dnia 10 października 2012 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. z 2005 r., nr 108, poz. 908, ze zm.), utraciło moc z dniem 22 czerwca 2013 r.
- 36 Dz.U. z 2017 r., poz. 2355.
- 37 Zgodnie z Ustawą z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (t.j. Dz.U. z 2019 r., poz. 2214 ze zm.) właściciele pojazdów zabytkowych mogą zakupić polisę OC na okres nie krótszy niż 30 dni. Jest to rozwiązanie korzystne dla właścicieli tych pojazdów, gdyż mogą zapłacić ubezpieczenie wyłącznie za czas użytkowania pojazdu.
- 38 *Auto zabytkowe i historyczne – jakie są koszty ubezpieczenia OC?*, <https://ubea.pl/Auto-zabytkowe-i-historyczne-jakie-sa-koszty-ubezpieczenia-OC%2Cartykul%2C1658/> [dostęp: 31.05.2021].
- 39 Art. 51 ust. 1 pkt 14 u.o.z.o.z.
- 40 Art. 53 ust. 2 u.o.z.o.z.
- 41 Art. 52 ust. 4 u.o.z.o.z.
- 42 Art. 59 ust. 1 pkt 4 u.o.z.o.z.
- 43 Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (t.j. Dz.U. z 2019 r., poz. 2140 ze zm.).
- 44 Art. 5b ust. 1 pkt 2 w zw. z art. 5c ust 1 ustawy o transporcie drogowym.
- conditions of vehicles and the scope of their necessary equipment (Journal of Laws of 2003, No. 32, item 262, as further amended). The only derogation from this regulation is the use of a historic vehicle for commercial purposes, in which case the inspections shall be carried out annually in accordance with Article 81.6 of the Highway Code.
- 31 Article 83.2 of the Highway Code.
- 32 Regulation of the Minister of Transport, Construction and Maritime Economy of 27 February 2013 on inspections of compliance of historic vehicles with technical conditions (Journal of Laws of 2013, item 337).
- 33 Por. A. Malinowski, S. Taryma, *Badanie techniczne pojazdu zabytkowego*, „Autobusy. Technika, eksploatacja, systemy transportowe” 2012, no. 5, pp. 284-288.
- 34 P. Hałaj, *Nabywanie i rejestracja samochodu zabytkowego w polskim systemie prawnym*, „Przegląd Komunikacyjny” 2020, no. 4, p. 22.
- 35 According to the Regulation of the Minister of Transport, Construction and Maritime Economy of 27 February 2013 on the inspection of compliance of historic vehicles with technical conditions, this Regulation replaced the Regulation of the Minister of Infrastructure of 22 October 2004 on the inspection of compliance of historic vehicles and “SAM” vehicles with technical conditions (Journal of Laws of 2004, No. 238, item 2395 and of 2006, No. 164, item 1161), which based on the Act of 10 October 2012 amending the Road Traffic Act and some other acts (Journal of Laws of 2005, No. 108, item 908, as further amended), expired on 22 June 2013.
- 36 Journal of Laws of 2017, item 2355.
- 37 Pursuant to the Act of 22 May 2003 on Compulsory Insurance, the Insurance Guarantee Fund and the Polish Office of Motor Insurers (consolidated text: Journal of Laws of 2019, item 2214, as further amended), owners of historic vehicles may purchase a third party liability policy for a period of not less than 30 days. This solution is beneficial for the owners of these vehicles because they can pay the insurance only for the time the vehicle is in use.
- 38 *Auto zabytkowe i historyczne – jakie są koszty ubezpieczenia OC?*, <https://ubea.pl/Auto-zabytkowe-i-historyczne-jakie-sa-koszty-ubezpieczenia-OC%2Cartykul%2C1658/> [access: 31.05.2021].
- 39 Article 51.1 (14) of the APGM.
- 40 Article 53.2 of the APGM.
- 41 Article 52.4 of the APGM.
- 42 Article 59.1 (4) of the APGM.
- 43 Act of 6 September 2001 on Road Transport (consolidated text: Journal of Laws of 2019, item 2140, as further amended).
- 44 Article 5b.1 (2) in conjunction with Article 5c.1 of the Road Transport Act.

Bibliografia / Bibliography

Akty prawne

- Ustawa z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz.U. z 2020 r., poz. 256).
- Ustawa z dnia 12 stycznia 1991 r. o podatkach i opłatach lokalnych (t.j. Dz.U. z 2019 r., poz. 1170).
- Ustawa z dnia 21 listopada 1996 r. o muzeach (t.j. Dz.U. z 2020 r., poz. 902).
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (t.j. Dz.U. z 2021 r., poz. 450).

Legal acts

- Act of 14 June 1960 Code of Administrative Procedure (consolidated text: Journal of Laws of 2020, item 256).
- Act of 12 January 1991 on Local Taxes and Charges (consolidated text: Journal of Laws of 2019, item 1170).
- Act of 21 November 1996 on museums (consolidated text: Journal of Laws of 2020, item 902).
- Act of 20 June 1997 – Road Traffic Act (consolidated text: Journal of Laws of 2021, item 450).

- Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (t.j. Dz.U. z 2019 r., poz. 2140 ze zm.).
- Ustawa z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (t.j. Dz.U. z 2021 r., poz. 741).
- Ustawa z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (t.j. Dz.U. z 2021 r., poz. 854).
- Ustawa z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (t.j. Dz.U. z 2021 r., poz. 710).
- Ustawa z dnia 27 maja 2015 r. o zmianie ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. z 2015 r., poz. 933).
- Ustawa z dnia 25 maja 2017 r. o restytucji narodowych dóbr kultury (t.j. Dz.U. z 2019 r., poz. 1591).
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz.U. z 2003 r. Nr 32, poz. 262 ze zm.).
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 22 października 2004 r. w sprawie badań zgodności pojazdów zabytkowych i pojazdów marki „SAM” z warunkami technicznymi (Dz.U. z 2004 r. Nr 238, poz. 2395 oraz z 2006 r. Nr 164, poz. 1161).
- Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 27 lutego 2013 r. w sprawie badań co do zgodności z warunkami technicznymi pojazdów zabytkowych (Dz.U. z 2013 r., poz. 337).
- Wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie 2008-01-24 III SA/Wa 1366/07.
- Act of 6 September 2001 on Road Transport (consolidated text: Journal of Laws of 2019, item 2140, as further amended).
- Spatial Planning and Land Development Act of 27 March 2003 (consolidated text: Journal of Laws of 2021, item 741).
- Act of 22 May 2003 on Compulsory Insurance, the Insurance Guarantee Fund and the Polish Office of Motor Insurers (consolidated text: Journal of Laws of 2021, item 854).
- Act of 23 July 2003 on the Protection and Guardianship of Historical Monuments (consolidated text: Journal of Laws of 2021, item 710).
- Act of 27 May 2015 amending the Act on the recycling of end-of-life vehicles and certain other acts (Journal of Laws of 2015, item 933).
- Act of 25 May 2017 on the restitution of national cultural property (consolidated text: Journal of Laws of 2019, item 1591).
- Regulation of the Minister of Infrastructure of 31 December 2002 on the technical conditions of vehicles and the scope of their necessary equipment (Journal of Laws of 2003, No. 32, item 262, as further amended).
- Regulation of the Minister of Infrastructure of 22 October 2004 on the examination of compliance of historic vehicles and “SAM” vehicles with technical conditions (Journal of Laws of 2004, No. 238, item 2395 and of 2006, No. 164, item 1161).
- Regulation of the Minister of Transport, Construction and Maritime Economy of 27 February 2013 on the examination of compliance of historic vehicles with technical conditions (Journal of Laws of 2013, item 337).
- Judgement of the Voivodship Administrative Court in Warsaw 2008-01-24 III SA/Wa 1366/07.

Literatura / Literature

- Auto zabytkowe i historyczne – jakie są koszty ubezpieczenia OC?, <https://ubea.pl/Auto-zabytkowe-i-historyczne-jakie-sa-koszty-ubezpieczenia-OC%2Cartykul%2C1658/> [dostęp: 31.05.2021].
- Bird A., Hallows I., *The Rolls-Royce Motor Car and the Bentley since 1931*, ed. 5, London 2003.
- Cel i zakres ewidencji zabytków techniki, Narodowy Instytut Dziedzictwa, Warszawa 2011.
- Dobosz P., *Ewolucyjne prawne formy ochrony zabytków w Polsce*, [w:] *Prawne formy ochrony zabytków*, red. K. Zeidler, Gdańsk 2014.
- Hałaj P., *Nabycie i rejestracja samochodu zabytkowego w polskim systemie prawnym*, „Przegląd Komunikacyjny” 2020, nr 4.
- Idzior M., *Analiza rynku pojazdów zabytkowych w Polsce*, „Prace Naukowe Politechniki Warszawskiej” 2016, z. 112.
- Instrukcja opracowywania kart ewidencyjnych zabytków techniki, Narodowy Instytut Dziedzictwa, Warszawa 2011.
- Łozińska M., Łoziński J., *W przedwojennej Polsce. Życie codzienne i niecodzienne*, Warszawa 2011.
- Malinowski A., Taryma S., *Badania techniczne pojazdów zabytkowych w stacjach kontroli pojazdów*, „Autobusy. Technika, eksploatacja, systemy transportowe” 2015, nr 5.
- Malinowski A., Taryma S., *Badanie techniczne pojazdu zabytkowego*, „Autobusy. Technika, eksploatacja, systemy transportowe” 2013, nr 10.
- Rychter W., *Historia samochodu*, „Historia Wynalazków” 1948, z. 2.
- Tarczyński J., *Samochód Polski Fiat Łazik 508 III W*, „Broń i Umundurowanie” 2011, nr 4.
- The Ford model T*, <https://www.fordmodelt.net/model-t-ford.htm> [dostęp: 24.05.2021].