

Karol Łopatecki

- ▶ Uniwersytet w Białymstoku
(University of Białystok, Poland)
- ▶ e-mail: k.lopatecki@uwb.edu.pl
- ▶ ORCID: 0000-0002-7921-9421

DOI: 10.15290/mhi.2024.23.01.27

**WARTOŚCIOWANIE ZABYTEKÓW NA PRZYKŁADZIE ŚRODKÓW TRANSPORTU.
Z BADAŃ NAD PROBLEMATYKĄ WŁĄCZANIA POJAZDÓW
DO WOJEWÓDZKIEJ EWIDENCJI ZABYTEKÓW****Abstrakt**

Artykuł prezentuje zasady wartościowania, czyli działania urzędów konserwatorskich w kontekście uznawania środków transportu za zabytek. W szczególności dotyczy to kryteriów, które powinny spełnić samochody i motocykle, aby mogły być włączane do wojewódzkiej ewidencji zabytków lub wpisane do rejestru zabytków. Pojazdy o cechach zabytków mogą mieścić się w aż ośmiu różnych kategoriach. Istotną rolę w nich odgrywa czynnik dawności. Jednakże w obrębie obiektów ewidencyjnych, rejestrowych i wpisanych na Listę Skarbów Dziedzictwa kluczową rolę pełni spełnienie trzech przesłanek.

Po pierwsze, obiekt powinien stanowić świadectwo minionej epoki. W świetle przeprowadzonej analizy oznacza to, że pojazd musi być wyprodukowany przed rokiem 1989 lub w tym roku (w 2024 r. ma co najmniej 35 lat). Obiekty młodsze mogą być wpisane tylko wtedy, jeżeli stanowią świadectwo konkretnego i istotnego z punktu widzenia społecznego wydarzenia. Propozycję takiego katalogu przypadków określają przepisy dotyczące obiektów kolekcjonerskich, gdzie mowa jest o pojazdach, które brały udział w wydarzeniu historycznym lub sportowym. Do tej kategorii dodałbym element związany z kwestiami naukowymi w kontekście masowej produkcji. Po drugie, zachowanie obiektu z perspektywy interesu społecznego musi być

uzasadnione ze względu na wartość historyczną, artystyczną lub naukową. Po trzecie, pojazdy powinny być oryginalne, bez istotnych zmian podwozia, układu kierowniczego lub hamulcowego i silnika. Istnieje w tym aspekcie konsensus służb konserwatorskich, który niekiedy przekłada się na 75% oryginalnych części.

Słowa kluczowe: ochrona konserwatorska, ewidencja zabytków, formy ochrony zabytków, środki transportu, wartościowanie zabytków, dawność

VALUING MONUMENTS ON THE EXAMPLE OF MEANS OF TRANSPORT. FROM THE RESEARCH ON THE PROBLEM OF INCLUDING VEHICLES IN THE REGIONAL RECORDS OF MONUMENTS

Abstract

The article presents the legal norms and principles regarding the activities of conservation offices in the context of the recognition of a means of transport as a monument. In particular, it concerns the criteria which cars and motorbikes should meet in order to be included in the regional register of historic monuments or entered in the register of historic monuments. Vehicles with historic features may fall into as many as eight different categories. The factor of antiquity plays an important role in them. However, within registered, registered and inscribed on the Heritage Treasures List, three prerequisites are crucial.

Firstly, the object should bear witness to a bygone era. In the light of the analysis, this means that the vehicle must have been manufactured before (in) 1989 (it is at least 35 years old in 2024). Junior objects may only be entered if they bear witness to a specific and socially significant event. A proposal for such a catalogue of cases is set out in the rules on collector's items, where reference is made to vehicles which took part in a historical or sporting event. I would add an element related to scientific issues in the context of mass production to this category. Secondly, the preservation of the object from a public interest perspective must be justified on the grounds of historical, artistic or scientific value. Thirdly, the vehicles should be original, with no significant changes to the chassis, steering or braking system and engine. There is a consensus among conservation services on this aspect, which sometimes translates into 75% original parts.

Key words: conservation protection, inventory, forms of historic preservation, means of transport, valuation of monuments, antiquity

1. Wstęp

Celem niniejszego artykułu jest ukazanie problemów dotyczących zasad uznania środków transportu za zabytek¹. W szczególności dotyczy to kryteriów, które powinny spełnić samochody i motocykle, aby mogły być włączane do wojewódzkiej ewidencji zabytków lub wpisane do rejestru zabytków². Ukazane zostaną różne wyrażenia bliskoznaczne do pojęcia zabytek jak pojazd historyczny, pojazd kolekcjonerski, pojazd unikatowy czy pojazd zabytkowy, które jednak nie są tożsame z głównym przedmiotem badań. Ukazana zostanie również praktyka działalności służb konserwatorskich. Artykuł prezentuje więc nie tylko uwagi *de lege lata*, ale w podsumowaniu akcentuje postulaty *de lege ferenda*.

Waga poruszanego zagadnienia wiąże się z działalnością urzędów ochrony zabytków. Od kilku lat zainteresowanie włączeniem pojazdów do ewidencji zabytków jest niezwykle popularne, stając się zjawiskiem masowym³. Fenomen ten cieszy, świadomość właścicieli jest bowiem kluczowa w procesie opieki nad zabytkami⁴. Jednocześnie powinno to skłaniać do refleksji, dlaczego zjawisko takie występuje i czy mamy do czynienia z sytuacją optymalną. Artykuł ten stanowić ma odpowiedź na zapotrzebowanie społeczne związane ze zjawiskiem włączania obiektów techniki do ewidencji lub wpisania ich do rejestru zabytków. Omówienie w Internecie problematyki uznawania pojazdów za zabytki pozostawia wiele do życzenia.

Poruszana tematyka pozwala również na zajęcie się jedną z najważniejszych kwestii prawnych dotyczących ochrony zabytków, jakimi jest proces wartościowania wyżej wymienionych obiektów⁵. W stosunku do środków transportu pojawiło się na tyle dużo

¹ Środki transportu stanowią jedną z kategorii wchodzących w skład zabytków techniki. Zob. B.M. Walczak, *Czy zabytki techniki i inżynierii to w Polsce wciąż dziedzictwo „drugiej kategorii”?* *Rys historyczny oraz aktualne problemy*, „Ochrona Dziedzictwa Kulturowego” 2016, 2, s. 133–144.

² Oczywiście punktem odniesienia jest ustawa z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz.U. 2003 nr 162, poz. 1568) – dalej: u.o.z.o.z.

³ J. Szałygin, *Rejestr i ewidencja zabytków nieruchomych oraz ruchomych w działaniach Narodowego Instytutu Dziedzictwa*, „Ochrona Zabytków” 2012, 1–2, s. 133. Autor ocenia, że „liczba kart pojazdów wzrasta od roku 1997 niewspółmiernie do liczby pozostałych obiektów”.

⁴ J. Brudnicki, *Prawna opieka nad zabytkami – wybrane aspekty*, „Ochrona Zabytków” 2014, nr 2, s. 49–72.

⁵ B. Szmygin, *Teoria i kryteria wartościowania dziedzictwa jako podstawa jego ochrony*, „Wiadomości Konserwatorskie” 2015, nr 43, s. 47–48: „Określenie wartości jest podstawą

definicji i pojęć, że konieczne jest ukazanie zachodzących pomiędzy nimi podobieństw i różnic. Przede wszystkim staram się uporządkować ich wzajemne relacje i wynikającą z nich hierarchię wartościowania. W szczególności ukazany zostanie problem dawności, czyli znaczenie wieku w procesie oceniania obiektów o cechach zabytku. Podkreślam również, że nie jest moją intencją omówienie aspektów prawnych związanych z ochroną zabytkowych pojazdów, gdyż problematykę tę ostatnio omówiła Anna Mazurek⁶.

Kwestia daty powstania obiektu i jego wpływu na ocenę prawną jest jednym z kluczowych zagadnień dotyczących ochrony zabytków na świecie. Zagadnienie to skłoniło mnie do publikacji niniejszego artykułu w czasopiśmie prawnohistorycznym. Mimo, że prezentuję aktualny stan prawny, to jednak poruszana problematyka wymaga wycucia i zrozumienia zachodzących przemian historycznych. Problem dawności, i szerzej, wartościowania zabytków wykracza poza ramy regulacji prawnych i jest wypadkową zachodzących przemian kulturowych i świadomościowych definiujących pojęcie dziedzictwa narodowego lub kulturowego⁷.

2. Masowość zjawiska

Od kilku lat organy konserwatorskie mierzą się z ogromnym napływem wniosków o włączenie samochodów i motocykli do wojewódzkich ewidencji zabytków⁸.

Aby zobrazować zjawisko, warto przywołać jako przykład sytuację z województwa

zróżnicowania zabytków. Ten aspekt jest szczególnie ważny obecnie, gdy nastąpiło odejście od zawsze utopijnej koncepcji równocЕННОści wszystkich zabytków. Rosnąca wielkość zasobu zabytków oraz ich ogromne zróżnicowanie wymusza również zróżnicowanie form ich ochrony. Kategoryzacja zabytków staje się więc powszechną praktyką w wielu krajach, a ocena wartości zabytków powinna być jej podstawą”. Zob. *Systemy wartościowania dziedzictwa. Stan badań i problemy*, red. B. Szmygina, Lublin–Warszawa 2015.

⁶ A. Mazurek, *Ochrona zabytkowych pojazdów w polskim systemie prawnym*, „Ochrona Zabytków” 2021, nr 1, s. 217–238.

⁷ Zob. Z. Bray, *We Are All Growing Old Together: Making Sense of America’s Monument-Protection Laws*, „William & Mary Law Review” 2019, vol. 61, s. 1259–1328; M. Lamprakos, *Riegl’s “Modern Cult of Monuments” and The Problem of Value*, „Change over time” 2014, vol. 4, nr 2, s. 418–435; J. Brudnicki, *Co chcemy chronić? Refleksje na temat kryteriów obejmowania zabytku ochroną konserwatorską*, „Ochrona Zabytków” 2023, nr 2, s. 9–34.

⁸ J. Szałygin, op. cit., s. 133. Autor podkreśla, że samochody i motocykle są typem zabytków, wobec których wykonuje się najwięcej kart ewidencyjnych. Według autora liczba kart pojazdów wzrasta od 1997 r. niewspółmiernie do liczby pozostałych obiektów.

podlaskiego. Na koniec maja 2024 r. w wykazie ewidencji zabytków odnotowano łącznie 1558 pojazdów⁹. Jeszcze w całym 2021 r. za zabytki uznano 50 pojazdów, a w 2022 r. było to już 167, rok później – 226 (przez 9 miesięcy 2024 r. były to kolejne 204 obiekty). A zatem w ciągu 12 miesięcy 2023 r. lista ewidencyjna pojazdów zabytkowych powiększyła się o 18,24%¹⁰. Dynamikę zmian potwierdza fakt, że 12 lat wcześniej było to zaledwie 56 obiektów¹¹. Innym przykładem może być województwo pomorskie. W pierwszym całym roku obowiązywania ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (2004) za obiekt zabytkowy uznano 8 pojazdów, w 2018 r. było to już 416, w ciągu 14 lat nastąpił więc 52-krotny przyrost włączania tego typu obiektów do ewidencji zabytków¹². Przykłady te wskazują, że w skali całego kraju w ciągu roku zostaje uznanych za zabytek nawet kilka tysięcy samochodów i motocykli¹³. Obserwujemy też stałą tendencję wzrostu, co wynika z wymiernych korzyści związanych z wpisaniem pojazdu do ewidencji zabytków¹⁴.

⁹ Najwięcej wpisanych jest samochodów – 1035, następnie motocykli – 452 i motorowerów – 71. Dane pochodzą Wojewódzkiego Urzędu Ochrony Zabytków w Białymstoku.

¹⁰ Punktem odniesienia był koniec 2022 r., kiedy to w ewidencji było 1261 pojazdów.

Współczynnik postępowań zakończonych sukcesem w od IX 2022 do V 2024 r. wynosił 75%.

¹¹ M. Idzior, *Analiza rynku pojazdów zabytkowych w Polsce*, „Prace Naukowe Politechniki Warszawskiej. Transport” 2016, nr 112, s. 142. Łącznie w całym kraju takich obiektów było 1523.

¹² Dynamikę zmian w województwie pomorskim ukazuje poniższe zestawienie: 2004 – 8, 2005 – 18, 2006 – 30, 2007 – 61, 2008 – 66, 2009 – 90, 2010 – 122, 2011 – 180, 2012 – 190, 2013 – 245, 2014 – 333, 2015 – 339, 2016 – 339, 2017 – 395, 2018 – 416. A. Malinowski, *Koncepcja metodyki badań technicznych pojazdów zabytkowych w stacjach kontroli pojazdów*, rozprawa doktorska umieszczona w bazie danych „Most wiedzy”, Gdańsk 2019, s. 42.

¹³ M. Kurzątkowski, *Problemy organizacyjne związane z ochroną zabytków motoryzacyjnych-seminarium w Lublinie*, „Ochrona Zabytków” 1984, 2, s. 133–134, odnotował, że w 1983 r. w Centralnej Kartotece Pojazdów Zabytkowych prowadzonych przez Krajową Komisję Techniczną Pojazdów Zabytkowych przy Głównej Komisji Turystyki Polskiego Związku Motorowego znajdowało się 51 pojazdów. Oceniono, że w całym kraju liczbę samochodów zabytkowych na nie więcej niż 300.

¹⁴ Oprócz wzrostu wartości pojazdu właściciel korzysta z preferencyjnych warunków ubezpieczenia OC, braku konieczności modyfikacji aut sprowadzonych z zagranicy, co do zasady konieczność przeprowadzenia jednorazowego przeglądu itd. A. Mazurek, op. cit., s. 217–238; A. Malinowski, S. Taryma, *Badania techniczne pojazdów zabytkowych w stacjach kontroli pojazdów*, „Autobusy. Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe” 2012, nr 5, s. 284–289; A. Malinowski, *Badania techniczne pojazdów zabytkowych – określanie niezgodności*, „Serwis Motoryzacyjny” 2018, nr 9, s. 2–4; S. Babiarz, *Ochrona zabytków w prawie podatkowym. Wybrane zagadnienia*, „Kwartalnik Prawa Podatkowego” 2016, nr 3, s. 27–53.

Obok masowości występuje niepokojące zjawisko dotyczące rażącej dysproporcji pomiędzy autami włączonymi do ewidencji zabytków, a tymi wpisanymi do rejestru zabytków. W województwie podlaskim pojazdów objętych pełną ochroną konserwatorską jest zaledwie 5, co stanowi 0,32% analogicznych obiektów ewidencyjnych. Jest to oczywiście spowodowane faktem, że co do zasady obiekty ruchome wpisuje się na wniosek właścicieli. Korzyści z obu list są w zasadzie te same, jednakże obowiązki spoczywające na właścicielu obiektów objętych pełną ochroną konserwatorską są bez porównania większe¹⁵. Mamy więc sytuację, w której niemal bez żadnych ograniczeń prawnych można uzyskać wymierne preferencje (w przypadku ewidencji)¹⁶. Przepisy prawa nie przewidują jakichkolwiek dodatkowych korzyści dla osób, które zdecydowały się objąć własny pojazd pełną ochroną konserwatorską.

3. Typologia środków transportu

Samochód lub motocykl o cechach zabytku można zaliczyć do jednej z ośmiu grup, które często potocznie utożsamia się, co prowadzi do chaosu w interpretacji przepisów oraz dezorientacji wśród miłośników starych aut. Tak się dzieje z wyrażeniem „pojazd historyczny”, „pojazd zabytkowy”, „pojazd kolekcjonerski”, „pojazd unikatowy”¹⁷. Tymczasem są to definicje o różnym zakresie desygnatów, którą prezentuję poniżej.

1. Pojazd historyczny jest kategorią najszerszą. Wynika to z art. 1 pkt 11 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych¹⁸. W tym przypadku za podstawowy element przyjęto czas powstania obiektu. Ustalono linię graniczną

¹⁵ A. Jagielska-Burduk, *Zabytek ruchomy*, Warszawa 2011, passim (w szczególności s. 149–173).

¹⁶ Do obowiązków właściciela lub posiadacza zabytku znajdującego się w wojewódzkiej ewidencji zabytków należy zawiadomienie wojewódzkiego konserwatora zabytków o uszkodzeniu, zniszczeniu, zaginięciu, kradzieży, pojawieniu się zagrożenia dla zabytku, zmianie miejsca przechowywania i zmian dotyczących stanu prawnego zabytku. Niedostosowanie się do tych norm zagrożone jest karą pieniężną w wysokości od 500 do 2000 zł, którą nakłada w drodze decyzji właściwy miejscowo konserwator zabytków. Zob. u.o.z.o.z., art. 28, 107a.

¹⁷ M. Idzior, op. cit., s. 140–142; A. Mazurek, op. cit., s. 219–223.

¹⁸ Ustawa z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (tekst ujednolicony: Dz.U. 2023, poz. 2500), art. 2 (pkt 11).

na 40 lat, a jako wyjątek wprowadzono możliwość jego obniżenia do 25 lat, o ile rzeczoznawca samochodowy uzna go za pojazd unikatowy lub mający szczególne znaczenie dla udokumentowania historii motoryzacji¹⁹.

2. Pojazd unikatowy odnotowany został w art. 70 ust. 4 pkt 3 ustawy Prawo o ruchu drogowym²⁰. Ma być to obiekt mający co najmniej 25 lat, którego model jest od 15 lat nieprodukowany, który został uznany przez rzeczoznawcę samochodowego za obiekt unikatowy lub mający szczególne znaczenie dla udokumentowania historii motoryzacji (art. 79 ust 4 pkt 3 kodeksu drogowego)²¹. Z trudnych do zrozumienia przyczyn definicję tę przypisuje się do ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami, utożsamiając ją z pojęciem „zabytek”²².
3. Pojazd kolekcjonerski jest pojęciem wspólnym dla całej Unii Europejskiej, gdyż jego definicja opiera się na prawie wspólnotowym²³. Ma być to pojazd silnikowy o znaczeniu historycznym lub etnograficznym, który jest zachowany w oryginalnym stanie, jego wiek wynosi co najmniej 30 lat, a model lub typ nie jest już produkowany. Bardzo interesujące są dwa czynniki wyłączające zasadę wieku. Pierwsza sytuacja występuje, kiedy pojazd brał udział w wydarzeniu historycznym. Drugi dotyczy samochodów wyścigowych specjalnie do tego zaprojektowanych, które osiągnęły sukcesy sportowe²⁴.

¹⁹ „Pojazd historyczny” w rozumieniu ustawy z 20 I 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji w świetle art. 3 pkt 5 ma nieco inną definicję. Jest to „pojazd zabytkowy” lub pojazd mający co najmniej 25 lat i uznany przez rzeczoznawcę samochodowego za unikatowy lub mający szczególne znaczenie dla udokumentowania historii motoryzacji.

²⁰ Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 roku. Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. 1997 nr 98, poz. 602, z późn. zm.).

²¹ Koncepcję tę utwierdził wyrok WSA w Warszawie z 24 I 2008 r. (III AS/Wa 1366/07), który podkreślił, że ustawa ta wyróżnia dwie kategorie pojazdów: pojazdy zabytkowe i pojazdy unikatowe.

²² Przykładowo: A. Malinowski, *Badania techniczne...*, s. 2; A. Malinowski, S. Taryma, *Badania techniczne...*, s. 284.

²³ Podkreślić należy, że pojazdowi kolekcjonerskiemu nie przysługuje zakup polis krótkoterminowych, co zmusza kolekcjonera do stałego utrzymywania kolekcji, nawet tych nieeksploatowanych. P. Majewski, *Ubezpieczenia pojazdów zabytkowych*, „Prace Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu” 2014, nr 342, s. 140–149.

²⁴ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/1776 z dnia 9 października 2019 r. zmieniające załącznik I do rozporządzenia Rady (EWG) nr 2658/87 w sprawie nomenklatury taryfowej i statystycznej oraz w sprawie Wspólnej Taryfy Celnej (Dz.Urz. UE L 280/1 z 31.10.2019). Zob. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=CELEX:32019R1776> (dostęp: 15.10.2024).

4. Pojazd zabytkowy w świetle art. 2 pkt 39 ustawy Prawo o ruchu drogowym to taki obiekt, który jest ujęty jako zabytek rejestrowy lub ewidencyjny albo znajduje się w inwentarzu muzealnym. Oznacza to, że pojazd zabytkowy może być zarówno wpisany do ewidencji²⁵ jak i włączony w drodze decyzji administracyjnej do rejestru zabytków przez wojewódzkiego konserwatora zabytków jak i włączony do inwentarza muzealiów. W tym ostatnim przypadku jest to czynność faktyczna, która dokumentuje, że objęte tym wpisem obiekty stanowią własność muzeum (lub założyciela muzeum, kiedy mamy do czynienia z muzeum prywatnym)²⁶.
5. Zabytek: jednym z rodzajów ruchomości są „środki transportu” (m.in. samochody, motocykle, ciągniki), które wchodzi w skład wytworów techniki²⁷. W odniesieniu do problematyki artykułu powinien być to pojazd spełniający kryteria opisane w art. 3, pkt 1 u.o.z.o.z.: „zabytek – nieruchomość lub rzecz ruchoma, ich części lub zespoły, będące dziełem człowieka lub związane z jego działalnością i stanowiące świadectwo minionej epoki bądź zdarzenia, których zachowanie leży w interesie społecznym ze względu na posiadaną wartość historyczną, artystyczną lub naukową”²⁸. Obiekty takie powinny być odnotowane w wojewódzkiej ewidencji zabytków²⁹. Wówczas włącza je do listy wojewódzki konserwator zabytków na wniosek właściciela obiektu, a uprzednio wykonuje się kartę ewidencyjną.

²⁵ Wojewódzcy Konserwatorzy Zabytków wydają zarządzenia określające zasady włączenia karty ewidencyjnej pojazdów do wojewódzkiej ewidencji zabytków. Przykładowo: Zarządzenie Nr 13/2017 Małopolskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków z dnia 11 września 2017 roku, <https://www.wuoz.malopolska.pl/wp-content/uploads/2024/01/ZARZ%C4%84DZENIE-Nr-13.2017.docx> (dostęp: 19.04.2024); Zarządzenie nr 1/2024 Opolskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków z dnia 12 lutego 2024 roku, <https://wuozopole.pl/64/ewidencje-zabytkow.html> (dostęp: 10.04.2024).

²⁶ Wynika to z art. 21 ustawy o muzeach (Dz. U. z 2022 r., poz. 385): „Muzealiami są rzeczy ruchome i nieruchomości stanowiące własność muzeum i wpisane do inwentarza muzealiów”. Należy podkreślić, że niemające mocy prawnej są wszystkie działania właścicieli, którzy przekazują częściową własność pojazdu (0,5–5%) na rzecz muzeum, aby następnie wpisać obiekt jako pojazd muzealny. Co do zasady muzeum powinno być jedynym właścicielem pojazdu. W szczególności warty przytoczenia jest wyrok WSA w Bydgoszczy z 31 I 2023 r. (II SA/Bd/22).

²⁷ Zob. art. 6 ust. 1, pkt 2d u.o.z.o.z.

²⁸ Szerzej: K. Łopatecki, „Obiekty o cechach zabytku” a „zabytek” – problemy terminologiczne w świetle ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami, [w:] *Zeszyty dziedzictwa kulturowego*, red. K. Łopatecki, W. Walczak, Białystok 2007, s. 193–202. Szersza analiza tego zagadnienia w dalszej części artykułu.

²⁹ Należy podkreślić, że wpis do ewidencji nie jest czynnością administracyjno-prawną i jeżeli prowadzony jest z urzędu (dotyczy to przede wszystkim nieruchomości, ale może nastąpić

6. Istnieje specjalna kategoria środków transportu, niewpisanych do rejestru, które charakteryzują się dużą wartością historyczną i materialną³⁰. Obejmuje takie obiekty, które mają co najmniej 50 lat i ich wartość przekracza 32 tys. zł. Art. 51 ust. 1 ustawy odnosi się do obiektów nie wpisanych do rejestru zabytków (co wynika z art. 51 ust. 4)³¹. Tym samym kategoria ta obejmuje zarówno zabytki włączone do ewidencji, jak i obiekty o cechach zabytków, które spełniają powyższe kryteria.
7. Pojazdy rejestrowe, tzn. wpisane do rejestru zabytków. To jest ta część pojazdów zabytkowych, które zostały włączone do rejestru w drodze postępowania administracyjnego³². Jest to jedna z pięciu form ochrony zabytków, i jak pisałem, w stosunku do pojazdów stosowana jest ona wyjątkowo rzadko.
8. Skarby transportu, czyli środki transportu, które są wpisywane na Listę Skarbów Dziedzictwa. Powinny mieć one co najmniej 75 lat i ich wartość powinna przekraczać 50 000 euro³³. Do tej kategorii obiektów odwołuje się prawo wspólnotowe, które wymaga pozwolenia na wywóz poza obszar celny Wspólnoty Europejskiej³⁴.

w wyjątkowych okolicznościach również przy ruchomościach). W orzecznictwie NSA dostrzec można oczekiwania, aby ustawodawca uregulował tę kwestię dając właścicielowi gwarancję ochrony praw procesowych jak i materialnoprawnych. A. Tomaszewska, *Ocena zgodności z Konstytucją przepisu ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami dotyczącego ujęcia nieruchomości w gminnej ewidencji zabytków*, „Zeszyty Prawnicze BAS” 2019, nr 1, s. 279–302; H. Izdebski, *Gminna ewidencja zabytków po wyroku Trybunału Konstytucyjnego z 11 maja 2023 r.*, „Samorząd Terytorialny” 2023, nr 7–8, s. 100–109.

³⁰ Kategoria ta nie ma nazwy własnej, na potrzeby niniejszego artykułu określe ją jako „pojazdy o dużej wartości historycznej i materialnej”.

³¹ „Jednorazowego pozwolenia na stały wywóz zabytku za granicę wymagają zabytki zaliczane do jednej z następujących kategorii: (...) 14) środków transportu, które mają więcej niż 50 lat i ich wartość jest wyższa niż 32 000 zł”. Natomiast art. 51 ust. 4 obejmuje jeszcze bardziej zawężoną grupę obejmującą zabytki wpisane do rejestru lub na Listę Skarbów Dziedzictwa, ewentualnie wchodzących w skład zbiorów publicznych, a także wpisanych do inwentarza muzeum albo wchodzących w skład narodowego zasobu bibliotecznego.

³² Por. M. Drela, *Zabytkowe części składowe i przynależności a przedmiot wpisu do rejestru zabytków – uwagi de lege lata i de lege ferenda*, „Roczniki Nauk Prawnych” 2017, nr 27, 3, s. 27–46.

³³ Jest to ostatnio stworzona piąta forma ochrony zabytków, wprowadzona nowelizacją z 2016 r. Mimo stosunkowo długiego już czasu funkcjonowania, ten rodzaj ochrony nie upowszechnił się. A. Guss, *Lista Skarbów Dziedzictwa – niepotrzebna forma ochrony zabytków?*, „Studia Iuridica Toruniensia” 2021, nr 29, s. 53–72.

³⁴ Rozporządzenie Rady (WE) nr 116/2009 z dnia 18 grudnia 2008 r. w sprawie wywozu dóbr kultury, załącznik nr 1.

Starłem się uporządkować kategorię obiektów od najszerzej do najwęższej, nie jest to jednak podział jednoznaczny. Zdecydowanie najszerzą kategorią jest pojazd historyczny, który obejmuje zarówno pojazdy unikatowe jak i te które skończyły 40 lat. Ale już pojazd kolekcjonerski nie musi zawsze wchodzić w skład tych dwóch kategorii obiektów. Również nie każdy pojazd zabytkowy jest historyczny, tak jak nie każdy historyczny jest obiektem zabytkowym³⁵.

Co do zasady pojazdy zabytkowe powinny być kategorią węższą, ale mogą istnieć sytuacje, kiedy do wojewódzkiej ewidencji zabytków, czy też inwentarza muzealnego wpisany zostanie obiekt młodszy niż 25 lat. Nie zdarza się to często, ale zjawisko występuje³⁶. Podkreślić należy, że ocena zabytkowości obiektu jest czynnością konkretną i indywidualną. Oznacza to, że pozornie podobny samochód włączony do ewidencji nie powoduje, że wszystkie analogiczne obiekty powinny do niej trafić. Zawsze decydujący charakter ma dokumentacja indywidualna pojazdu i zespół wartości historycznych, artystycznych lub naukowych właściwych dla tego konkretnego obiektu. Argumentem nie jest również fakt, że w innych województwach włączono dany model pojazdu do wojewódzkiej ewidencji zabytków.

Na tę siatkę pojęć nakłada się aspekt wytycznych różnego rodzaju organów zajmujących się ochroną zabytków, które starają się uporządkować sytuację. Jednakże w ujęciu historycznym prowadzi to do dodatkowego zamieszania, gdyż bardzo skonkretyzowane zasady ulegają z czasem zmianie. Jest to szczególnie widoczne na przykładzie działających stron internetowych, gdzie nadal przywołuje się

³⁵ Odwrotnie: P. Majewski, op. cit., s. 141.

³⁶ Przykładowo do podlaskiej wojewódzkiej ewidencji zabytków w 2022 r. wpisano autobus szkolny School Bus – IC Corporation, CE300, PB105, który w momencie wpisu miał 15 lat (wyprodukowano go w 2007 r.). Podlaski Wojewódzki Urząd Ochrony Zabytków, Wydział Rejestru, Wojewódzka Ewidencja Zabytków, nr 11845. Podkreślić należy jednak, że są to sytuacje wyjątkowe. W całym 2023 r. do tej ewidencji wpisano tylko jeden pojazd liczący mniej niż 25 lat. Podlaski Wojewódzki Urząd Ochrony Zabytków, Wydział Rejestru, Wojewódzka Ewidencja Zabytków, nr 12105. O sytuacji obiektów nieruchomości i ich wpisaniu do rejestru zabytków: M. Świdrak, *Jak młody może być zabytek? 90 lat praktyki polskich służb konserwatorskich*, „Santander Art and Culture Law Review” 2019, vol. 5, nr 1, s. 157–158. W reżimie nowej ustawy najkrótszy okres, który minął od zakończenia budowy do wpisu do rejestru, wyniósł 23 lata, kiedy podczas obowiązywania starej ustawy zdarzały się sytuacje, w której budowa uległa zakończeniu w tym samym roku, w którym miał miejsce wpis.

stare interpretacje. Przykładowo w piśmie Generalnego Konserwatora Zabytków do Wojewódzkich Konserwatorów Zabytków z dnia 23 marca 2001 r. przyjęto w drodze porozumienia z Naczelną Organizacją Techniczną bardzo liberalną wykładnię przepisów. Jako zabytki miały być traktowane obiekty posiadające 25 i więcej lat, a nawet młodsze, o ile stanowić one będą uzupełnienie kolekcji składającej się z co najmniej trzech pojazdów. Przyjęto również regułę, że pojazdy techniki mające 10–25 lat mogły być wpisywane jako zabytek, o ile dwóch niezależnych ekspertów wydało opinię o ich szczególnym znaczeniu dla rozwoju motoryzacji, a ich ocenę potwierdziłby Muzeum Techniki NOT. Oczywiście dotyczyło to jeszcze dawnego reżimu prawnego, obejmującego ustawę o dobrach kultury³⁷.

Kolejne wytyczne wydawano również po 2003 r., na przykład pismo dyrektora Krajowego Ośrodka Badań i Dokumentacji Zabytków z dnia 13 stycznia 2004 r. do Wojewódzkich Konserwatorów Zabytków. Pojazdy miały być uznane za zabytkowe o ile spełniały kryterium wieku (25 lat), nie były produkowane od co najmniej 15 lat, przy poziomie zachowania części oryginalnych na poziomie co najmniej 75%³⁸. W zasadzie więc utożsamiono zabytkowy środek transportu z pojazdem unikatowym. W świetle sporządzonych przez Narodowy Instytut Dziedzictwa w 2011 r. kryteriów oceny obiektów techniki powinno się uwzględnić łącznie kryteria: postępu technicznego, dawności, wartości artystycznej lub historycznej, stopnia zachowania substancji oryginalnej, rzadkości występowania obiektu³⁹.

4. Zabytkowość pojazdów

Analiza zabytkowości pojazdów zawsze musi uwzględnić ich specyfikę produkcji. Samochody, motocykle, ale też ciągniki są bowiem przykładem obiektów wytwarzanych masowo, co wiąże się ze stworzeniem linii montażowych⁴⁰. Oznacza

³⁷ Ustawa z 15 lutego 1962 r. o ochronie dóbr kultury (Dz.U. 1962 nr 10, poz. 48, z późn. zm.). Stary reżim prawny nie dostrzegał pojazdów zabytkowych jako przedmiotu zainteresowań. W świetle art. 5 zagadnienie to wchodziło w skład obiektów techniki i kultury materialnej.

³⁸ M. Idzior, op. cit., s. 141.

³⁹ W kontekście pojazdów nie będzie miało zastosowanie kryterium szóste – położenia obiektu. *Cel i zakres ewidencji zabytków techniki*, Warszawa 2011, s. 2–3.

⁴⁰ Przełomem było oczywiście założenie firmy Ford Motor Company i produkcja od 1908 r. Forda Model T. L. Brooke, *Ford model T: the car that put the world on wheels*, Minneapolis

to, że mamy do czynienia z obiektami produkowanymi w dużej skali, wyjątkowo tylko występującymi unikalnymi prototypami lub krótkimi seriami. Wydaje się, że również rzeczoznawcy samochodowi są podobnego zdania, gdyż w zasadzie całość opisu jest charakterystyką modelu, wersji, nie zaś pojedynczego obiektu.

Ma to oczywiście sens w kontekście zabytków techniki produkowanych globalnie i masowo. W związku z tym często pojawia się kryterium dawności (wieku) pojazdów oraz ewentualnie fakt, czy dany model nie jest od dłuższego czasu produkowany, jako jedno z głównych przesłanek uznania pojazdów za zabytek. Jest to logiczne założenie, jednakże stanowi zbyt daleko idące uproszczenie⁴¹. Ustawa nie posługuje się bowiem kryterium dawności jako kluczowym⁴². Przez lata zakładane kryterium 25 lat w sytuacji, kiedy pod koniec drugiej dekady XXI wieku w Polsce średnia wieku zarejestrowanych pojazdów osiągnęła 16,6 lat i była najwyższa w Europie, nie było raczej kryterium idealnym⁴³.

Wszystkie te czynniki spowodowały, że wojewódzcy konserwatorzy zabytków – czy to w formie zarządzeń, czy regulaminów wydanych na podstawie zarządzeń – zaczęli tę kwestię regulować, podnosząc minimalny wiek pojazdów⁴⁴. Obecnie konsensus

2008; F. Alizon, S.B. Shooter, T.W. Simpson, *Henry Ford and the Model T: lessons for product platforming and mass customization*, „Desing Studies” 2009, nr 30(5), s. 588–605.

Autorzy artykułu ukazują postać Henry’ego Forda jako ojca masowej produkcji, a także platformowania produktów i masowej personalizacji.

⁴¹ Przykładowo: M.T. Witwicki, *Kryteria oceny wartości zabytkowej obiektów architektury jako podstawa wpisu do rejestru zabytków*, „Ochrona Zabytków” 2007, nr 1, s. 77–98, uważał że kryterium dawności nie jest równoznaczne z wartością historyczną. Ta zaś nie wynika jedynie z metryki obiektu, ale funkcjonuje w powiązaniu z inną wartością.

⁴² M. Świdrak, op. cit., s. 149–162; A. Gaczol, *Kryteria dotyczące wpisu obiektów architektonicznych z drugiej połowy XX wieku do rejestru zabytków. Teoria i praktyka*, „Wiadomości Konserwatorskie” 2017, 49, s. 163–180.

⁴³ E. Zielińska, *Ocena wypadkowości na polskich drogach*, „Autobusy – Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe” 2019, nr 6, s. 101.

⁴⁴ Poniżej skupię się jedynie na kryterium wieku. Oprócz tego w wielu urzędach ochrony zabytków istnieją omówienia istniejącego stanu prawnego. Przykładowo: <http://www.torun.wkz.gov.pl/58/wniosek-wlaczenie-pojazdu-do-ewidencji> (dostęp: 30.05.2024). Dodatkowo niekiedy pojawiają się sugestie minimalnego wieku pojazdów lub odnotowuje się kryterium kwalifikacji pojazdów do wojewódzkiej ewidencji zabytków: <https://mwkz.pl/zabytki/pojazdy-zabytkowe>; <https://www.wuoz-lodz.pl/pl/download.php?id=1&path=../files/docs>; https://www.wuoz-lodz.pl/Wojewodzka_ewidencja_pojazdow_zabytkowych,149 (dostęp: 16.12.2024).

mieści się w granicach 30–40 lat, przy zachowaniu większych lub mniejszych wyjątków dopuszczających do włączenia młodszych obiektów⁴⁵. Ostatnio widoczna jest tendencja do podnoszenia minimalnego wieku pojazdów do 50 lat.

Zarówno występujące w prawie definicje ustawowe jak i wytyczne, interpretacje, raczej nie ułatwiają zrozumienia kryterium wartościowania pojazdów o cechach zabytków. Generalnie definicje oparte na innej podstawie prawnej niż ustawa o ochronie i opiece nad zabytkami zawsze wprowadzają kryterium wieku. A zatem mamy obiekt unikatowy (25), kolekcjonerski (30), historyczny (40). Natomiast pojęcie zabytku takiego kryterium nie posiada. Znajdujemy jednak ten aspekt w definicji pojazdu o dużej wartości historycznej i materialnej, gdzie określono kryterium wieku (50 lat) i wartości (32 tys. złotych), a minimalny wiek skarbu transportu określono na 75 lat. Obie informacje wskazują granice wieku, które niejako automatycznie powinny być ujmowane do ewidencji (50) lub rejestru (75), o ile tylko spełnią kryterium oryginalności pojazdu. Oczywiście są to wymagania niezwykle wysokie i ukazują kolejne progi wartościowania zabytków.

Kluczowym bowiem pytaniem w obrębie środków transportu zaliczanych do kategorii zabytków jest przyjęcie założenia, że obiekt realizuje zasadę „świadectwa minionej epoki”. W motoryzacji nie mamy do czynienia z jednolitym stanowiskiem, co jest takim przełomem. Z technologicznego punktu widzenia może być to elektroniczny układ wtrysku paliwa Bosch Jetronic wprowadzony do masowej produkcji (1967)⁴⁶, co doprowadziło do zaniku gaźników w latach 80. i 90. XX w. Nawet i ten bardzo istotny przełom technologiczny trudno utożsamić z powstaniem nowej epoki w motoryzacji.

⁴⁵ Przykładowo: Zarządzenie Nr 13/2017 Małopolskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków, <https://www.wuoz.malopolska.pl/wp-content/uploads/2024/01/ZARZ%C4%84-DZENIE-Nr-13.2017.docx>; Regulamin w sprawie zasad włączania karty ewidencyjnej pojazdu do wojewódzkiej ewidencji zabytków ruchomych prowadzonej przez Opolskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków, <https://wuozopole.pl/64/ewidencje-zabytkow.html>; Zarządzenie wewnętrzne nr 9/2017 Śląskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w Katowicach, <http://wkz.katowice.pl/uslugi/wojewodzka-ewidencja-zabytkow/pojazdy-zabytkowe>; Zarządzenie Nr 14/2024 Podkarpackiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków, <https://wuozprzemysl.pl/do-pobrania/wpis-pojazdu-do-wojewodzkiej-ewidencji-zabytkow.html> (dostęp: 30.05.2024).

⁴⁶ Por. M. Dziubiński, J. Ocioszyński, S. Walusiak, *Elektrotechnika i elektronika samochodowa*, Lublin 1999, passim (w szczególności s. 12–13).

Produkcja środków transportu jest jedną z najbardziej zglobalizowanych działań gospodarczych i produkcyjnych⁴⁷. Skończył się okres, kiedy samochody czy motocykle od początku do końca były produkowane w jednym miejscu, coraz częściej występuje zjawisko koordynacji procesów biznesowych w wielu krajach. System kapitalistyczny, globalizacja, nieograniczony przepływ kapitału, skomplikowany łańcuch dostaw nabrał nowego znaczenia po upadku bloku komunistycznego (1989–1991)⁴⁸.

Niemal cały świat, niezależnie od granic państwowych, bierze udział w masowej produkcji złożonego i stosunkowo nowoczesnego produktu, jakim są pojazdy. Zjawisko to można zobrazować poprzez raport roczny Światowej Organizacji Handlu z 1998 r. gdzie opisano, że przeciętny „amerykański samochód” w 30% wartości „pochodzi z procesu składania w Korei, 17,5% pochodzi z Japonii i dotyczy części i zaawansowanych technologii, 7,5% wartości jest związane z procesem projektowania w Niemczech, 4% wartości obejmuje mniej istotne części z Tajwanu i Singapuru, 2,5% pochodzi z Wielkiej Brytanii w wyniku procesu reklamowego i marketingowego, zaś 1,5% z Irlandii w wyniku uwzględnienia usług związanych z przetwarzaniem danych

⁴⁷ S. Dorocki, *Współczesne procesy internacjonalizacji produkcji i delokalizacji przemysłu samochodowego Francji*, „Prace Komisji Geografii Przemysłu Polskiego Towarzystwa Geograficznego” 2010, nr 16, s. 125–136; M. Wójtowicz, *Wpływ globalizacji i integracji w ramach MERCOSUR na wymianę handlową produktów przemysłu samochodowego Brazylii w latach 1990–2006*, „Prace Komisji Geografii Przemysłu Polskiego Towarzystwa Geograficznego” 2009, nr 12, s. 63–78; A. Merkisz-Guranowska, J. Merkisz, *Wybrane aspekty globalizacji w przemyśle motoryzacyjnym*, „Zeszyty Naukowe Politechniki Poznańskiej. Budowa Maszyn i Zarządzanie Produkcją” 2007, nr 6, s. 99–110; P. Czapliński, A. Stawarska, *Przejawy procesu globalizacji w sferze produkcji na przykładzie Scania Production Słupsk S.A.*, „Prace Komisji Geografii Przemysłu” 2010, nr 16, s. 176–186. Zob. również P. Łasak, *Proces umiędzynarodowienia przemysłu samochodowego. Rola rynków wschodzących*, Kraków 2013, passim.

⁴⁸ Rok 1989 r., czyli moment wejścia krajów Europy Środkowo-Wschodniej do społeczności międzynarodowej, jest symbolicznie przyjmowany jest jako trzeci etap globalizacji. Opiera się ona na najnowszych osiągnięciach techniki i nauki, dzięki sieciom elektronicznym, nowoczesnej organizacji pracy i zarządzania. Dzięki temu tworzy się nowy sposób wytwarzania i dystrybucji dóbr i usług. Następuje przejście do strategii globalnych i transnarodowych. Następuje rozwój sieci globalnych i partnerstwa strategicznego zarówno w ujęciu poziomym jak i pionowym. A. Zorska, *Ku globalizacji. Przemiany w korporacjach transnarodowych i w gospodarce światowej*, Warszawa 1998; P. Maśloch, *Globalizacja i jej wpływ na rozwój współczesnej cywilizacji*, „Przedsiębiorczość – Edukacja” 2005, nr 1, s. 17–26. Niezwykle istotne są analizy statystyczne w pracy: J. Villaverde, A. Maza, *Globalisation, Growth and Convergence*, „The World Economy” 2011, vol. 34, nr 6, s. 952–971 (zob. ilustracja 2).

w procesie produkcji. To oznacza, że tylko 37% wartości amerykańskiego samochodu jest generowane w Stanach Zjednoczonych”⁴⁹. Dodatkowo nałożył się na to fakt przenoszenia fabryk samochodowych z krajów rozwiniętych do rozwijających się, a z perspektywy Europy z Niemiec i Wielkiej Brytanii do nowych krajów członkowskich Unii Europejskiej, co powoduje obniżenie ceny produktu i poszerzenie kręgu jego odbiorców⁵⁰.

Uważam zatem, że epokowa zmiana środków produkcji, przepływu kapitału oraz globalizacji łańcucha dostaw nastąpiła w latach 1989–1991, kiedy nastąpił upadek bloku wschodniego. Na potwierdzenie tej oceny należy przywołać art. 6 ust. 1, pkt 2 lit. d ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami. Zdefiniowano tam „ruchomy zabytek techniki” jako środek transportu, „który świadczy o kulturze materialnej, charakterystycznej dla dawnych i **nowych form gospodarki, dokumentującymi poziom nauki i rozwoju cywilizacyjnego**” (wyróżn. – K.Ł.). Ustawodawca przyjął za kluczowy element system gospodarczy, który wykorzystuje dorobek naukowy i sposób funkcjonowania świata.

Z perspektywy polskiej oczywiście pierwsza z tych dat (1989) wydaje się zasadna⁵¹, co oznacza, że w 2024 r. pojazdy, które powinny być włączane do ewidencji lub rejestru zabytków, powinny mieć 35 lat. Z każdym jednak rokiem górna granica będzie rosła. Spełnienie ustawowego kryterium „świadectwa minionej epoki” będzie więc coraz trudniejsze. Tym samym istotną rolę będzie odgrywać uzasadnienie, że obiekt, który ma być włączony do ewidencji, stanowi świadectwo minionego zdarzenia. To zaś oznaczać musi zmianę sposobu wykonywania kart adresowych. Obecnie 99% treści zawartej na karcie ewidencyjnej zajmuje opisanie modelu, rocznika i wersji pojazdu. Natomiast historię samego obiektu i jego losów ogranicza się do wymieniania jego poprzednich właścicieli lub odnotowania, że nie są oni znani (przy imporcie), ewentualnie

⁴⁹ K. Rybiński, *Globalizacja w trzech odśłonach*, Warszawa 2007, s. 10; R. Muzyczka, *Wpływ globalizacji na zarządzanie łańcuchem dostaw w przemyśle motoryzacyjnym*, „International Journal of Management and Economics” 2011, vol. 31, s. 261–275.

⁵⁰ K. Rybiński, op. cit., s. 19–20, 108.

⁵¹ Radykalne przemiany gospodarcze zapoczątkowała „ustawa Mieczysława Wilczka” uchwalona 23 grudnia 1988 r. Na zachodzące przemiany należy spojrzeć bardziej systemowo, co wiąże się również z reformami politycznymi i zmianami sił w relacjach międzynarodowych. J. Kaliński, *Kiedy zaczęło się odradzanie gospodarki rynkowej w Polsce?*, „Optimum. Economic Studies” 2015, vol. 73, nr 1, s. 3–13.

wskazania, że samochód bądź motocykl miał jednego właściciela. Tymczasem inspirujące są definicje zawarte w samochodzie kolekcjonerskim. W nim odnotowano, że obiekty mogą być młodsze, gdy brały udział w wydarzeniu historycznym bądź sportowych. Sądzę, że znakomicie oddaje to założenie określone w analizowanym wyrażeniu⁵².

Obecne tendencje związane z wiekiem pojazdów wpisanych do ewidencji przeanalizowałem na podstawie czteroletniej praktyki Wojewódzkiego Urzędu Ochrony Zabytków w Białymstoku⁵³. W tym czasie włączono 676 pojazdów, z czego zaledwie 4% stanowiły obiekty o proveniencji przedwojennej. W ogromnej większości dominują obiekty z lat 80., 70. i 60. XX stulecia. Przeciętnie włączony do ewidencji pojazd pochodził z 1976 r., ma więc 48 lat⁵⁴. W tym czasie wydano 170 odmów (20,1% wniosków), a średni rok produkcji pochodził z 1991 r. Korelacja pomiędzy wiekiem pojazdu a procesem wartościowania jest oczywista. Wskazuje to na ostrożność służb konserwatorskich w sprawie zaakceptowania inicjatyw obejmujących obiekty z lat 90. XX w.

Podkreślić należy jeszcze jeden aspekt związany z zielonym ładem. Jeżeli pojawią się w Unii Europejskiej przepisy zakazujące produkcji samochodów spalinowych, co zaplanowano na rok 2035, wówczas z pewnością będziemy mieli nową epokę w motoryzacji⁵⁵. Nawet jeżeli nastąpi przesunięcie w czasie tych regulacji, to i tak przed

⁵² W świetle rozporządzenia ministra kultury i dziedzictwa narodowego z dnia 26 maja 2011 r. w sprawie prowadzenia rejestru zabytków, krajowej, wojewódzkiej i gminnej ewidencji zabytków oraz krajowego wykazu zabytków skradzionych lub wywiezionych za granicę niezgodnie z prawem wynika, że wszystkie dane zawarte w karcie ewidencyjnej zabytku powinny być wyczerpujące i zgodne ze stanem faktycznym (par. 14.1). Tym samym zasadne jest podniesienie kwestii, czy brak wiedzy o przeszłości pojazdu jest elementem uniemożliwiającym jego włączenie do ewidencji lub wpisanie do rejestru. Należy pamiętać, że mamy do czynienia z obiektami techniki, więc kluczowe są rozwiązania techniczne. Jednakże w stosunku do bardziej popularnych modeli i roczników oraz tych wyprodukowanych po 1989 r. powinien być to element istotny.

⁵³ Przedmiotem analizy jest okres od IX 2020 do IX 2024. Opracowanie własne na podstawie bazy danych prowadzonej przez Wydział Rejestru i Dokumentacji Zabytków działającego przy Wojewódzkim Urzędzie Ochrony Zabytków w Białymstoku.

⁵⁴ Pod względem mediany przeciętnie pojazd pochodzi z 1979 r.

⁵⁵ T. Pardi, *Heavier, Faster and Less Affordable Cars: The Consequence of Eu Regulations for Car Emissions*, „ETUI Research Paper-Report” 2022, nr 7, <http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.4304165>; W. Rabiega, A. Gorzałczyński, R. Jeszke, P. Mzyk, K. Szczpański, *How Long Will*

środowiskiem konserwatorskim w dosyć bliskiej przyszłości pojawi się konieczność zdefiniowania tego zagadnienia na nowo. Niewątpliwie bowiem z perspektywy europejskiej nastąpi zakończenie starej i rozpoczęcie nowej epoki „zeroemisyjnych” środków transportu.

5. Ewidencja zabytków

Niewątpliwie praktyka wykonania kart ewidencyjnych pojazdów powinna przejść ewolucję od opisu modelu do indywidualnego podejścia do obiektu. Wiele zależy będzie od szkolenia rzeczoznawców w tym zakresie. Konsekwentne stosowane kryteriów czasowych (minionej epoki bądź zdarzenia) wymusi zmianę podejścia⁵⁶. Trudno jednak oczekiwać, aby elementy te pojawiły się w znaczącym procencie składanych kart ewidencyjnych.

Biorąc pod uwagę fakt coraz bardziej masowego systemu zgłoszeń, warto zastanowić się nad polityką ujednolicenia zasad. Czy włączenie pierwszego modelu i rocznika pojazdu do ewidencji zabytków jest tak samo ważne jak pięćdziesiątego, czy tysięcznego? Niewątpliwie nie, co określa ta część definicji zabytku, która mówi o konieczności zachowania obiektu ze względu na interes społeczny, ten zaś ma opierać się na posiadanej wartości historycznej, artystycznej lub naukowej. Dlatego niewątpliwie pożądana byłaby wiedza o liczbie modeli, typów i roczników obiektów wpisanych do ewidencji. Taki spis zbiorczy, aktualizowany co kwartał lub pół roku, mogłyby

Combustion Vehicles Be Used? Polish Transport Sector on the Pathway to Climate Neutrality, „Energies” 2021, nr 14, <https://doi.org/10.3390/en14237871>.

⁵⁶ Obecnie pojawia się coraz powszechniejsza tendencja tzw. turystyki ewidencyjnej. Polega ona na tym, że właściciele pojazdów o cechach zabytku szukają takich miejsc na mapie Polski, gdzie istnieje bardziej liberalna praktyka włączania pojazdów do wojewódzkiej ewidencji zabytków. Następnie zgodnie z rozporządzeniem Ministra Kultury i Dziedzictwa Narodowego z dnia 26 maja 2011 r. w sprawie prowadzenia rejestru zabytków, krajowej, wojewódzkiej i gminnej ewidencji zabytków oraz krajowego wykazu zabytków skradzionych lub wywiezionych za granicę niezgodnie z prawem (par. 7. 1 i par. 7. 2), można wpis przenieść do stosowanego rejestru lub ewidencji, o ile zabytek ruchomy został na stałe przeniesiony do innego województwa. Skala tego proceduru nie jest znana, częściowo przynajmniej można ją ocenić po zjawisku przenoszenia karty pomiędzy wojewódzkimi urzędami ochrony zabytków. Z perspektywy województwa podlaskiego liczba przeniesionych obiektów wynosi zaledwie 2,8% wszystkich kart włączonych do ewidencji.

udostępnić właściwe do tego organy, co zapewniłoby proces ujednolicania praktyki konserwatorskiej na terenie całego kraju.

Uważam, że praktyka urzędów ochrony zabytków poradziła sobie dobrze ze zjawiskiem masowo włączanych do ewidencji pojazdów. Natomiast prawdziwy problem dostrzegam w zupełnie innej przestrzeni. Po pierwsze, obiekty łatwo włączyć do ewidencji, znacznie trudniej dokonać ich ewaluacji, sprawdzić, czy nadal pozostają na terenie województwa, czy nie zmienił się ich stan prawny. Po drugie, pojawia się kwestia objęcia faktyczną ochroną obiektów zabytkowych. Ewidencja zabytków stosowana wobec pojazdów zapewnia przede wszystkim prawa, nie narzuca istotnych obowiązków dla właściciela lub posiadacza. Należy zatem ponownie zastanowić się nad rolą wpisu do rejestru środków transportu. Obecnie wpis do rejestru na podstawie decyzji wydaje wojewódzki konserwator zabytków, ale tylko na wniosek właściciela, podobnie zresztą jak włączenie do wojewódzkiej ewidencji zabytków⁵⁷. Warto zastanowić się, czy nie należałoby zmienić prawa, wprowadzając normę, w której inicjatywa właściciela o włączenie obiektu do ewidencji nie oznaczałaby jednocześnie wyrażenia zgody na jego przyszły wpis do rejestru zabytków, o ile oczywiście służby konserwatorskie uznają takie rozwiązanie za zasadne⁵⁸.

6. Podsumowanie

Podsumowując, należy stwierdzić, że pojazdy o cechach zabytków mogą mieścić się w aż ośmiu różnych kategoriach. Istotną rolę w nich odgrywa czynnik dawności. Jednakże w obrębie obiektów ewidencyjnych, rejestrowych i wpisanych na Listę Skarbów Dziedzictwa kluczową rolę jest eksperckie uznanie za spełnienie trzech przesłanek.

⁵⁷ Z urzędu można wydać analogiczną decyzję jedynie w przypadku uzasadnionej obawy zniszczenia, uszkodzenia albo nielegalnego wywiezienia zabytku za granicę. Zob. art. 10 ust. 1 i 2 oraz art. 22 ust. 3 u.o.z.o.z.

⁵⁸ Nie do końca wypracowane jest zjawisko wartościowania pojazdów ewidencyjnych i rejestrowych. Niewątpliwie te drugie powinny stanowić najcenniejsze obiekty. Wskazówki u.o.z.o.z. odnotowujące kryterium dawności mogą być pożyteczne. Z pewnością obiekty liczące powyżej 75 lat powinny znaleźć się w rejestrze, jednakże ograniczenie możliwości wpisywania ich z urzędu w zasadzie uniemożliwia realizację tego założenia. Natomiast możliwość wpisywania takich obiektów z urzędów daje ustawa ministrowi w obrębie Listy Skarbów Dziedzictwa; zob. art. 14a ust. 2 u.o.z.o.z.

Po pierwsze, obiekt powinien stanowić świadectwo minionej epoki. W mojej ocenie oznacza to, że pojazd musi być wyprodukowany przed 1990 r. (w 2024 r. ma co najmniej 35 lat). Obiekty młodsze mogą być wpisane tylko w wypadku, jeżeli stanowią świadectwo konkretnego i istotnego z punktu widzenia społecznego wydarzenia. Propozycję takiego katalogu przypadków określają przepisy dotyczące obiektów kolekcjonerskich, gdzie mowa jest o pojazdach, które brały udział w wydarzeniu historycznym lub sportowym. Do tej kategorii dodałbym element związany z kwestiami naukowymi w kontekście masowej produkcji (np. ostatnie egzemplarze wyprodukowane w zamykanej fabryce).

Po drugie, zachowanie obiektu z perspektywy interesu społecznego musi być uzasadnione ze względu na wartość historyczną, artystyczną lub naukową⁵⁹.

Po trzecie, pojazdy powinny być oryginalne, bez istotnych zmian podwozia, układu kierowniczego lub hamulcowego i silnika. Istnieje w tym aspekcie konsensus służb konserwatorskich, który niekiedy przekłada się na 75% oryginalnych części. Obiekt może być także odrestaurowany lub wiernie odtworzony, na bazie oryginalnych dokumentów, zgodnie z technologią z okresu jego produkcji.

Bibliografia

- Alizon Fabrice, Shooter Steven B., Simpson Timothy W., *Henry Ford and the Model T: Lessons for Product Platforming and Mass Customization*, „Design Studies” 2009, nr 30(5).
 Babiarczyk Stefan, *Ochrona zabytków w prawie podatkowym. Wybrane zagadnienia*, „Kwartalnik Prawa Podatkowego” 2016, nr 3.
 Bray Zachary, *We Are All Growing Old Together: Making Sense of America’s Monument-Protection Laws*, „William & Mary Law Review” 2019, nr 61.
 Brooke Lindsay, *Ford model T: The Car That Put the World on Wheels*, Minneapolis 2008.

⁵⁹ Niewątpliwie nie spełniają przesłanki często odnotowane w kartach informacyjne, że dany pojazd miał tylko jednego właściciela, sentyment wnioskodawcy nie jest argumentem mającym wpływ na uznanie pojazdu za zabytek. Argumentem nie jest również fakt, że w innych województwach włączono dany model pojazdu do wojewódzkiej ewidencji zabytków, każde włączenie bowiem opiera się na dokumentacji indywidualnej pojazdu i zespołu wartości historycznych, artystycznych lub naukowych właściwych dla tego konkretnego obiektu.

- Brudnicki Jacek, *Co chcemy chronić? Refleksje na temat kryteriów obejmowania zabytku ochroną konserwatorską*, „Ochrona Zabytków” 2023, nr 2.
- Brudnicki Jacek, *Prawna opieka nad zabytkami – wybrane aspekty*, „Ochrona Zabytków” 2014, nr 2.
- Cel i zakres ewidencji zabytków techniki, Warszawa 2011, https://konserwator.nid.pl/media/registration_rule/obiekty-techniki-cel-i-zakres-ewidencji_67feb8d0f028e0e07aeff1f573b22be.docx.
- Czapliński Paweł, Stawarska Anna, *Przejawy procesu globalizacji w sferze produkcji na przykładzie Scania Production Słupsk S.A.*, „Prace Komisji Geografii Przemysłu” 2010, nr 16.
- Dorocki Sławomir, *Współczesne procesy internacjonalizacji produkcji i delokalizacji przemysłu samochodowego Francji*, „Prace Komisji Geografii Przemysłu Polskiego Towarzystwa Geograficznego” 2010, nr 16.
- Drela Monika, *Zabytkowe części składowe i przynależności a przedmiot wpisu do rejestru zabytków – uwagi de lege lata i de lege ferenda*, „Roczniki Nauk Prawnych” 2017, nr 27(3).
- Dziubiński Mieczysław, Ocioszyński Jerzy, Walusiak Stanisław, *Elektrotechnika i elektronika samochodowa*, Lublin 1999.
- Gaczol Andrzej, *Kryteria dotyczące wpisu obiektów architektonicznych z drugiej połowy XX wieku do rejestru zabytków. Teoria i praktyka*, „Wiadomości Konserwatorskie” 2017, nr 49.
- Guss Aleksandra, *Lista Skarbów Dziedzictwa – niepotrzebna forma ochrony zabytków?*, „Studia Iuridica Toruniensia” 2021, nr 29.
- Idzior Marek, *Analiza rynku pojazdów zabytkowych w Polsce*, „Prace Naukowe Politechniki Warszawskiej. Transport” 2016, nr 112.
- Izdebski Hubert, *Gminna ewidencja zabytków po wyroku Trybunału Konstytucyjnego z 11 maja 2023 r.*, „Samorząd Terytorialny” 2023, nr 7–8.
- Jagielska-Burduk Alicja, *Zabytek ruchomy*, Warszawa 2011.
- Kaliński Janusz, *Kiedy zaczęło się odradzanie gospodarki rynkowej w Polsce?*, „Optimum. Economic Studies” 2015, vol. 73(1).
- Kurzątkowski Mieczysław, *Problemy organizacyjne związane z ochroną zabytków motoryzacyjnych. Seminarium w Lublinie*, „Ochrona Zabytków” 1984, nr 2.
- Lamprakos Michele, *Riegl's 'Modern Cult of Monuments' and The Problem of Value*, „Change over Time” 2014, nr 4(2).
- Łasak Piotr, *Procesy umiędzynarodowienia przemysłu samochodowego. Rola rynków wschodzących*, Kraków 2013.
- Łopatecki Karol, *„Obiekty o cechach zabytku” a „zabytek” – problemy terminologiczne w świetle ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami*, [w:] *Zeszyty dziedzictwa kulturowego*, red. Karol Łopatecki, Wojciech Walczak, Białystok 2007.
- Majewski Piotr, *Ubezpieczenia pojazdów zabytkowych*, „Prace Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu” 2014, nr 342.

- Malinowski Adrian, *Badania techniczne pojazdów zabytkowych – określanie niezgodności*, „Serwis Motoryzacyjny” 2018, nr 9
- Malinowski Adrian, *Koncepcja metodyki badań technicznych pojazdów zabytkowych w stacjach kontroli pojazdów*, rozprawa doktorska umieszczona w bazie danych „Most wiedzy”, Gdańsk 2019.
- Malinowski Adrian, Taryma Stanisław, *Badania techniczne pojazdów zabytkowych w stacjach kontroli pojazdów*, „Autobusy. Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe” 2012, nr 6.
- Maśloch Piotr, *Globalizacja i jej wpływ na rozwój współczesnej cywilizacji*, „Przedsiębiorczość – Edukacja” 2005, nr 1.
- Mazurek Anna, *Ochrona zabytkowych pojazdów w polskim systemie prawnym*, „Ochrona Zabytków” 2021, nr 1.
- Merkisz-Guranowska Agnieszka, Merkisz Jerzy, *Wybrane aspekty globalizacji w przemyśle motoryzacyjnym*, „Zeszyty Naukowe Politechniki Poznańskiej. Budowa Maszyn i Zarządzanie Produkcją” 2007, nr 6.
- Muzyczka Ryszard, *Wpływ globalizacji na zarządzanie łańcuchem dostaw w przemyśle motoryzacyjnym*, „International Journal of Management and Economics” 2011, nr 31.
- Pardi Tommaso, *Heavier, faster and less affordable cars: The consequence of EU regulations for car emissions*, „ETUI Research Paper-Report” 2022, nr 7, <http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.4304165>.
- Rabiega Wojciech, Gorzałczyński Artur, Jeszke Robert, Mzyk Paweł, Szczpański Krystian, *How Long Will Combustion Vehicles Be Used? Polish Transport Sector on the Pathway to Climate Neutrality*, „Energies” 2021, nr 14, <https://doi.org/10.3390/en14237871>.
- Rybiński Krzysztof, *Globalizacja w trzech odsłonach*, Warszawa 2007.
- Świdrak Marek, *Jak młody może być zabytek? 90 lat praktyki polskich służb konserwatorskich*, „Santander Art and Culture Law Review” 2019, nr 5(1).
- Systemy wartościowania dziedzictwa. Stan badań i problemy*, red. Bogusława Szmygina, Lublin–Warszawa 2015.
- Szałygin Jerzy, *Rejestr i ewidencja zabytków nieruchomości oraz ruchomych w działaniach Narodowego Instytutu Dziedzictwa*, „Ochrona Zabytków” 2012, nr (1–2).
- Szmygin Bogusława, *Teoria i kryteria wartościowania dziedzictwa jako podstawa jego ochrony*, „Wiadomości Konserwatorskie” 2015, nr 43.
- Tomaszewska Agnieszka, *Ocena zgodności z Konstytucją przepisu ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami dotyczącego ujęcia nieruchomości w gminnej ewidencji zabytków*, „Zeszyty Prawnicze BAS” 2019, nr 1.
- Villaverde José, Maza Adolfo, *Globalisation, Growth and Convergence*, „The World Economy” 2011, nr 34(6).
- Walczak Bartosz M., *Czy zabytki techniki i inżynierii to w Polsce wciąż dziedzictwo „drugiej kategorii”? Rys historyczny oraz aktualne problemy*, „Ochrona Dziedzictwa Kulturowego” 2016, nr 2.

- Witwicki Michał T., *Kryteria oceny wartości zabytkowej obiektów architektury jako podstawa wpisu do rejestru zabytków*, „Ochrona Zabytków” 2007, nr 1.
- Wójtowicz Mirosław, *Wpływ globalizacji i integracji w ramach MERCOSUR na wymianę handlową produktów przemysłu samochodowego Brazylii w latach 1990–2006*, „Prace Komisji Geografii Przemysłu Polskiego Towarzystwa Geograficznego” 2009, nr 12.
- Zielińska Edyta, *Ocena wypadkowości na polskich drogach*, „Autobusy – Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe” 2019, nr 6.
- Zorska Anna, *Ku globalizacji? Przemiany w korporacjach transnarodowych i w gospodarce światowej*, Warszawa 1998.

Netografia

<http://wkz.katowice.pl/uslugi/wojewodzka-ewidencja-zabytkow/pojazdy-zabytkowe>.
<https://wuozprzemysl.pl/do-pobrania/wpis-pojazdu-do-wojewodzkiej-ewidencji-zabytkow.html>.
<https://mwkz.pl/zabytki/pojazdy-zabytkowe>.
<https://wuoz.bialystok.pl/wp-content/uploads/2024/03/pojazd-zabytkowy-informacja-1.pdf>.
<https://wuozopole.pl/64/ewidencje-zabytkow.html>.
<https://www.wuoz.malopolska.pl/wp-content/uploads/2024/01/ZARZ%C4%84DZENIE-Nr-13.2017.docx>.
https://www.wuoz-lodz.pl/Wojewodzka_ewidencja_pojazdow_zabytkowych,149.

► STRESZCZENIE

Wartościowanie zabytków na przykładzie środków transportu. Z badań nad problematyką włączania pojazdów do wojewódzkiej ewidencji zabytków

Celem artykułu jest ukazanie zasad działań urzędów konserwatorskich w kontekście uznawania środków transportu za zabytek. W szczególności dotyczy to kryteriów, które powinny spełnić samochody i motocykle, aby mogły być włączane do wojewódzkiej ewidencji zabytków lub wpisane do rejestru zabytków. Ukazane zostały różne wyrażenia bliskoznaczne do pojęcia zabytek: pojazd historyczny, pojazd kolekcjonerski, pojazd unikatowy, czy pojazd zabytkowy, które jednak nie są tożsame z głównym przedmiotem badań. Ukazano również praktykę działalności służb konserwatorskich. Artykuł prezentuje więc nie tylko uwagi *de lege lata*, ale w podsumowaniu akcentuje postulaty *de lege ferenda*.

Od kilku lat zainteresowanie włączeniem pojazdów do ewidencji zabytków jest niezwykle popularne i staje się zjawiskiem masowym. Fenomen ten cieszy, gdyż świadomość

właścicieli jest kluczowa w procesie opieki nad zabytkami. Jednocześnie powinno to skłaniać do refleksji, dlaczego zjawisko takie występuje i czy mamy do czynienia z sytuacją optymalną. Artykuł ten stanowić ma odpowiedź na zapotrzebowanie społeczne związane ze zjawiskiem włączania obiektów techniki do ewidencji lub wpisania ich do rejestru zabytków. W Internecie omówienie problematyki uznawania pojazdów za zabytki pozostawia wiele do życzenia. Poruszana tematyka pozwala również na zajęcie się jedną z najważniejszych kwestii prawnych dotyczących ochrony zabytków jakimi jest proces wartościowania takich obiektów. W stosunku do środków transportu pojawiło się na tyle dużo definicji i pojęć, że konieczne jest ukazanie zachodzących pomiędzy nimi podobieństw i różnic. Przede wszystkim staram się uporządkować ich wzajemne relacje i wynikającą z nich hierarchię wartościowania. W szczególności ukazany został problem dawności, czyli znaczenie wieku w procesie oceniania obiektów o cechach zabytku.

► SUMMARY

Valuing Monuments on the Example of Means of Transport. From the Research on the Problem of Including Vehicles in the Provincial Records of Monuments

The aim of this article is to show the principles of the activities of conservation offices in the context of considering a means of transport as a monument. In particular it concerns the criteria which cars and motorbikes should meet to be included in the regional register of monuments or entered in the register of monuments. Various terms synonymous with the concept of historic monument, such as a historic vehicle, a collector's vehicle, a unique vehicle or an antique vehicle, which are not the same as the main subject of the research, will be presented. The practice of conservation services will also be shown. Thus, the article presents not only *de lege lata* remarks, but in conclusion emphasises *de lege ferenda* postulates.

For several years now, the interest in including vehicles in the register of historic buildings has been extremely popular, becoming a mass phenomenon. This phenomenon is gratifying, as the owners' awareness is crucial in the process of taking care of monuments. At the same time, it should make us reflect on why such a phenomenon occurs and whether it is an optimal situation. This article is intended as a response to the public demand related to the phenomenon of including technical objects in the records or entering them in the register of monuments. On the Internet, the discussion of the problem of recognition of vehicles as historic monuments, to put it mildly, leaves much to be desired. The subject matter also allows for addressing one of the most important

legal issues concerning the protection of historic monuments, i.e. the process of valuing the above-mentioned objects. In relation to means of transport, so many definitions and concepts have appeared that it is necessary to show the similarities and differences between them. Before doing so, I will try to sort out their mutual relationships and the resulting hierarchy of valuation. In particular, I will show the problem of antiquity, i.e. the significance of age in the process of evaluating objects with historic features.