

ELVD: Dyrektywa ELV (Dyrektywa 2000/53/WE) – wyjaśnienie

Dyrektywa ELV wymaga, aby samochody osobowe i lekkie pojazdy użytkowe były projektowane z myślą o recyklingu, nie zawierały ołowiu, rtęci, kadmu ani chromu sześciowartościowego poza zwolnieniami i mogły być bezpłatnie przekazane do przetworzenia. Transpozycja uptonęła 21 kwietnia 2002 r.; rozporządzenie (UE) 2026/1738, obowiązujące od 13 sierpnia 2026 r., uchyla ją od 1 września 2028 r.

Przegląd z dnia 5 października 2026, recenzent: Conphora compliance team · Kolejny przegląd: 12 marca 2027 · Nie jest to porada prawna

Najważniejsze fakty

Odniesienie	Dyrektywa 2000/53/WE	Rodzaj aktu	Directive
Wejście w życie	21 października 2000	Stosuje się od	21 kwietnia 2002
Zmieniony przez	Decyzja Komisji 2002/525/WE, Decyzja Komisji 2005/63/WE, Decyzja Komisji 2005/438/WE, Decyzja Rady 2005/673/WE, Dyrektywa 2008/33/WE, Decyzja Komisji 2008/689/WE, Dyrektywa 2008/112/WE, Decyzja Komisji 2010/115/UE, Dyrektywa Komisji 2011/37/UE, Dyrektywa Komisji 2013/28/UE, Dyrektywa Komisji (UE) 2016/774, Dyrektywa Komisji (UE) 2017/2096, Dyrektywa (UE) 2018/849, Dyrektywa delegowana Komisji (UE) 2020/362, Dyrektywa delegowana Komisji (UE) 2020/363, Dyrektywa delegowana Komisji (UE) 2023/544, Rozporządzenie (UE) 2026/1738 (akt uchylający)	Organy egzekwujące	Dyrektywa jest skierowana do państw członkowskich, które dokonują jej transpozycji i wyznaczają właściwe organy udzielające zezwoleń lub dokonujące rejestracji zakładów przetwarzania, prowadzące system wyrejestrowania oparty na zaświadczeniu o zniszczeniu pojazdu oraz sprawdzające przestrzeganie zakazu stosowania substancji i osiąganie celów; dyrektywa jest wymieniona w załączniku I do rozporządzenia (UE) 2019/1020, więc przepisy tego rozporządzenia o nadzorze rynku mają zastosowanie do pojazdów i komponentów jako produktów.
CELEX	32000L0053		

Kluczowe terminy

18 września 2000	Parlament Europejski i Rada przyjmują dyrektywę 2000/53/WE	title
21 października 2000	Wejście w życie w dniu publikacji w Dz.Urz. UE L 269 z 21 października 2000 r.	Art. 12(1)
21 października 2001	Termin, do którego Komisja miała po raz pierwszy zmienić załącznik II; żadnego zwolnienia nie można było skreślić przed 1 stycznia 2003 r.	Art. 4(2)(c)
21 kwietnia 2002	Termin transpozycji dyrektywy przez państwa członkowskie; art. 4 ust. 1, art. 5 ust. 1, art. 7 ust. 1, art. 8 ust. 1 i 3 oraz art. 9 ust. 2, a także szczegółowe zasady z art. 5 ust. 4 mogą być realizowane w drodze wiążących porozumień z sektorami gospodarki	Art. 10(1) and Art. 10(3)
1 lipca 2002	Bezpłatne przyjęcie dotyczy pojazdów wprowadzonych do obrotu od tej daty: przekazanie do upoważnionego zakładu przetwarzania musi być bezpłatne dla ostatniego posiadacza, a producenci pokrywają całość lub znaczną część kosztów	Art. 5(4) and Art. 12(2)
1 stycznia 2003	Zaczyna obowiązywać decyzja Komisji 2002/525/WE: pierwsza zmiana załącznika II z maksymalnymi wartościami stężenia 0,1% i 0,01% w materiale jednorodnym	Art. 1 and Art. 3
1 lipca 2003	Zakaz stosowania metali ciężkich: materiały i komponenty pojazdów wprowadzonych do obrotu po tej dacie nie mogą zawierać ołowiu, rtęci, kadmu ani chromu sześciowartościowego poza przypadkami wymienionymi w załączniku II	Art. 4(2)(a)
1 stycznia 2006	Pierwsze cele: ponowne użycie i odzysk w wysokości co najmniej 85% oraz ponowne użycie i recykling w wysokości co najmniej 80% średniej masy na pojazd i rok; państwa członkowskie mogły ustalić 75% i 70% dla pojazdów wyprodukowanych przed 1 stycznia 1980 r.	Art. 7(2)(a)
1 stycznia 2007	Bezpłatne przyjęcie obejmuje także pojazdy wprowadzone do obrotu przed 1 lipca 2002 r.	Art. 12(2)
1 stycznia 2015	Obecne cele: ponowne użycie i odzysk w wysokości co najmniej 95% oraz ponowne użycie i recykling w wysokości co najmniej 85% średniej masy na pojazd i rok	Art. 7(2)(b)
4 lipca 2018	Wchodzi w życie dyrektywa (UE) 2018/849: Komisja może zmieniać załączniki I i II oraz w	Art. 1 and Art. 5

drodze aktu delegowanego ustanawiać normy dotyczące zaświadczenia o zniszczeniu i kodowania, coroczne sprawozdania z danymi o celach zastępują trzyletnie sprawozdania z wdrażania, a Komisja miała dokonać przeglądu dyrektywy do 31 grudnia 2020 r.

5 lipca 2020	Termin transpozycji dyrektywy (UE) 2018/849 przez państwa członkowskie	Art. 4(1)
31 grudnia 2020	Termin, do którego Komisja miała dokonać przeglądu dyrektywy i przedstawić sprawozdanie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, w stosownych przypadkach z wnioskiem ustawodawczym; wniosek COM(2023) 451 przedstawiono 13 lipca 2023 r.	Art. 10a
30 marca 2023	Wchodzi w życie dyrektywa delegowana Komisji (UE) 2023/544: obecny załącznik II z 16 ponumerowanymi pozycjami w 42 wierszach; transpozycja do 1 czerwca 2023 r.	Art. 2 and Art. 3
1 stycznia 2024	Zwolnienia 5(b)(ii) (otów w akumulatorach innych niż objęte 5(a) i 5(b)(i)), 8(f)(ii) (zgodne systemy złączy kotkowych poza obszarem styku) i 8(k) (lutowanie elementów grzewczych do szyb klejonych) obejmują wyłącznie pojazdy, które uzyskały homologację typu przed tą datą, oraz części zamienne do nich	Annex II, entries 5(b)(ii), 8(f)(ii) and 8(k)
1 stycznia 2026	Zwolnienie 14(b) (chrom sześciowartościowy w układzie chłodzenia lodówek absorpcyjnych z grzałką elektryczną o mocy 75 W lub większej) obejmuje wyłącznie pojazdy, które uzyskały homologację typu przed tą datą, oraz części zamienne do nich	Annex II, entry 14
13 sierpnia 2026	Wchodzi w życie rozporządzenie (UE) 2026/1738 w sprawie wymogów w zakresie cyrkularności przy projektowaniu pojazdów i gospodarowania pojazdami wycofanymi z eksploatacji; pozycje 5(a), 5(b)(i), 5(b)(ii) i 16 załącznika II (otów i kadm w akumulatorach) przestają obowiązywać, a przepisy o substancjach w bateriach przechodzą do załącznika I do rozporządzenia (UE) 2023/1542	Art. 53, Art. 57(1)(a) and Art. 59
14 września 2026	Zaczynają obowiązywać upoważnienia do przyjmowania aktów delegowanych i wykonawczych w rozporządzeniu (UE) 2026/1738, w tym dotyczące substancji wzbudzających obawy, zawartości materiałów	Art. 59(2)

z recyklingu, zaświadczenia o zniszczeniu i sprawozdawczości

1 stycznia 2028	Zwolnienie 2(c)(i) (ołów do 0,4% w stopach aluminium do obróbki skrawaniem) obejmuje wyłącznie pojazdy, które uzyskały homologację typu przed tą datą, oraz części zamienne do nich	Annex II, entry 2(c)(i)
1 września 2028	Dyrektywa 2000/53/WE zostaje uchylona, a rozporządzenie (UE) 2026/1738 zaczyna być stosowane, z zastrzeżeniem dalszego stosowania zakazu stosowania substancji oraz przepisów o przetwarzaniu, informacjach, celach i sprawozdawczości wymienionych w art. 57 ust. 1	Art. 57(1) and Art. 59(2)
31 sierpnia 2029	Koniec dalszego stosowania art. 5 ust. 4 akapit drugi (koszty ponoszone przez producenta), art. 6 ust. 3 akapit drugi, art. 7 ust. 1 oraz art. 8 ust. 3 i 4 (informacje o demontażu), art. 6 ust. 3 akapit pierwszy i załącznika I (przetwarzanie) oraz art. 9 ust. 1a akapit pierwszy i trzeci, art. 9 ust. 1b i art. 9 ust. 1d (sprawozdawczość); art. 9 ust. 1a akapit drugi obowiązuje do 31 sierpnia 2031 r. Od 1 września 2029 r. przejmują rozszerzoną odpowiedzialność producenta, przetwarzanie i kary na podstawie rozporządzenia (UE) 2026/1738.	Art. 16(1), Art. 49 og Art. 57(1)(b), (c), (e) og (f)
31 grudnia 2030	Koniec dalszego stosowania celów z art. 7 ust. 2 lit. b); od 1 stycznia 2030 r. cele 95% i 85%, z wyłączeniem baterii, obowiązują na podstawie rozporządzenia (UE) 2026/1738	Art. 33(1) and Art. 57(1)(d)
31 sierpnia 2032	Koniec dalszego stosowania art. 4 ust. 2 i załącznika II; od 1 września 2032 r. typy pojazdów, które uzyskały homologację typu na podstawie rozporządzenia (UE) 2018/858, oraz nowe części do nich nie mogą zawierać ołowiu, rtęci, kadmu ani chromu sześciowartościowego, z wyjątkiem przypadków określonych w załączniku IV do rozporządzenia (UE) 2026/1738, a dyrektywa 2005/64/WE zostaje uchylona	Art. 5(4), Art. 5(5), Art. 57(1)(a) and Art. 57(2)

Obowiązki według roli

Producent (producent pojazdów lub importer zawodowy)

- Zapewnić, aby materiały i komponenty pojazdów wprowadzanych do obrotu po 1 lipca 2003 r. nie zawierały ołowiu, rtęci, kadmu ani chromu sześciowartościowego poza przypadkami z załącznika II i na określonych tam warunkach, w granicach tolerancji 0,1% masy ołowiu, rtęci i chromu sześciowartościowego oraz 0,01% masy kadmu w materiale jednorodnym. Art. 4(2)(a) and Annex II
- Śledzić daty wygaśnięcia i przeglądu zwolnień z załącznika II, na których się opierają, w szczególności 2(c)(i) stopy aluminium do obróbki skrawaniem (pojazdy, które uzyskały homologację typu przed 1 stycznia 2028 r.), 8(f)(ii), 8(k) i 5(b)(ii) (przed 1 stycznia 2024 r.) oraz 14(b) (przed 1 stycznia 2026 r.), i pamiętać, że pozycje 5(a), 5(b)(i), 5(b)(ii) i 16 przestały obowiązywać 13 sierpnia 2026 r. na rzecz rozporządzenia w sprawie baterii. Annex II; Art. 57(1)(a)
- Spodziewać się środków krajowych zachęcających do tego, aby we współpracy z producentami materiałów i wyposażenia ograniczać stosowanie substancji niebezpiecznych od etapu koncepcji pojazdu, projektować i produkować nowe pojazdy tak, aby można je było demontować, ponownie użyć i poddać odzyskowi, oraz uwzględniać coraz większą ilość materiałów z recyklingu: art. 4 ust. 1 zobowiązuje państwa członkowskie do zachęcania do tych działań, a nie wiąże producentów bezpośrednio, a odpowiadające im obowiązki stają się wiążące bezpośrednio na podstawie art. 4–7 rozporządzenia (UE) 2026/1738. Art. 4(1)
- Pokrywać całość lub znaczną część kosztów bezpłatnego przyjęcia albo samodzielnie przyjmować pojazdy wycofane z eksploatacji, tak aby przekazanie do upoważnionego zakładu przetwarzania nic nie kosztowało ostatniego posiadacza lub właściciela, nawet jeżeli pojazd nie ma wartości rynkowej lub ma wartość ujemną; w Danii producent spoza systemu zbiorowego, który wprowadza do obrotu więcej niż 20 pojazdów rocznie, musi umożliwić właścicielom przekazanie pojazdu do dowolnego dealera sprzedającego jego pojazdy albo do miejsca składowania lub zarejestrowanego podmiotu przetwarzającego w promieniu 50 km i może pobierać opłatę wyłącznie za brakujący silnik, skrzynię biegów lub katalizator, ograniczoną zarówno do wartości materiałowej brakujących komponentów w chwili przekazania, jak i do 300 kr. za brakujący silnik, 100 kr. za brakującą skrzynię biegów i 100 kr. za brakujący katalizator. Art. 5(4); § 29 and § 30
- Stosować normy kodowania komponentów i materiałów, w porozumieniu z producentami materiałów i wyposażenia, tak aby można było identyfikować komponenty i materiały nadające się do ponownego użycia i odzysku, oraz oznaczać lub umożliwiać identyfikację komponentów z załącznika II przeznaczonych do usunięcia przed dalszym przetwarzaniem. Art. 4(2)(b)(iv), Art. 8(1) and Annex II
- Stosować normy kodowania komponentów i materiałów, w porozumieniu z producentami materiałów i wyposażenia, tak aby można było identyfikować komponenty i materiały nadające się do ponownego użycia i odzysku. Art. 8(1)
- Oznaczać lub umożliwiać identyfikację komponentów z załącznika II przeznaczonych do usunięcia przed dalszym przetwarzaniem. Art. 4(2)(b)(iv) and Annex II
- Przekazywać informacje o demontażu dla każdego typu nowego pojazdu w ciągu sześciu miesięcy od wprowadzenia go do obrotu, z identyfikacją komponentów i materiałów oraz miejsc występowania wszystkich substancji niebezpiecznych w zakresie potrzebnym zakładom przetwarzania, w podręcznikach lub na nośnikach elektronicznych. Art. 2(13) and Art. 8(3)
- Publikować informacje o konstrukcji pojazdów umożliwiającej odzysk i recykling, o ich przetwarzaniu bezpiecznym dla środowiska, o rozwoju ponownego użycia i recyklingu oraz o osiągniętych postępach, udostępniać je potencjalnym nabywcom i zamieszczać w materiałach promocyjnych dotyczących nowych pojazdów. Art. 9(2)

- Zarejestrować się w krajowym rejestrze producentów tam, gdzie wymaga tego prawo krajowe; w Danii rejestr prowadzi Dansk Producentansvar, rejestrację należy zakończyć najpóźniej 14 dni przed pierwszym wprowadzeniem do obrotu nowych lub używanych pojazdów, zaprzestanie działalności zgłasza się w ciągu czterech tygodni, a wprowadzanie pojazdów do obrotu bez rejestracji jest przestępstwem podlegającym karze. Przygotować się na rozszerzoną odpowiedzialność producenta na podstawie rozporządzenia (UE) 2026/1738 od 1 września 2029 r.

§ 47, § 48, § 51, § 52 og § 64, stk. 1, nr. 28; Art. 16(1)

Producent materiałów, wyposażenia i komponentów

- Nie wprowadzać do obrotu materiałów ani komponentów do pojazdów zawierających ołów, rtęć, kadm lub chrom sześciowartościowy w ilości powyżej 0,1% (0,01% w przypadku kadmu) masy w jakimkolwiek materiale jednorodnym, chyba że zastosowanie obejmuje pozycja załącznika II, a pojazd mieści się w jej zakresie i dacie wygaśnięcia. Art. 4(2)(a) and Annex II
- Współpracować z producentami pojazdów, aby od etapu projektowania ograniczać stosowanie substancji niebezpiecznych, ułatwiać demontaż, ponowne użycie i odzysk oraz zwiększać ilość materiałów z recyklingu w pojazdach i innych produktach. Art. 4(1)(a) to (c)
- Stosować normy kodowania komponentów i materiałów w porozumieniu z producentami, tak aby podczas przetwarzania można było identyfikować komponenty i materiały nadające się do ponownego użycia i odzysku. Art. 8(1)
- Udostępniać upoważnionym zakładom przetwarzania, które o to wystąpią, odpowiednie informacje o demontażu, magazynowaniu i badaniu komponentów nadających się do ponownego użycia, bez uszczerbku dla poufności handlowej i przemysłowej. Art. 8(4)
- Oznaczać lub w inny sposób umożliwiać identyfikację komponentów objętych pozycjami załącznika II przeznaczonymi do usunięcia, takich jak akumulatory, tłumiki drgań, lutowia, gdy przekroczony jest próg 60 g na pojazd, materiały termoelektryczne, lodówki absorpcyjne i lampy rtęciowe, tak aby zakłady przetwarzania mogły je usunąć przed rozdrobnieniem.

Art. 4(2)(b)(iv), Art. 6(3)(a) and Annex II, third column and notes 5 and 6

- Dostarczać dane o materiałach, których producent pojazdu potrzebuje do homologacji typu na podstawie dyrektywy 2005/64/WE. Dyrektywa 2005/64/WE dodaje kontrolę w ramach homologacji typu: nowe typy M1 i N1 muszą nadawać się do ponownego użycia lub recyklingu w co najmniej 85% oraz do ponownego użycia lub odzysku w co najmniej 95% masy zgodnie z pkt 1 jej załącznika I, a organ udzielający homologacji weryfikuje we wstępnej ocenie producenta, czy materiały są zgodne z art. 4 ust. 2 lit. a) niniejszej dyrektywy; nie ma ona zastosowania do pojazdów specjalnego przeznaczenia, do pojazdów N1 wytwarzanych w wielu etapach, których pojazd bazowy jest zgodny, ani do pojazdów produkowanych w małych seriach. Art. 1, Art. 3, Art. 5(1), Art. 5(2), Art. 6(2) and Annex I, point 1

Importer pojazdów lub komponentów

- Importer zawodowy pojazdów do państwa członkowskiego jest producentem w rozumieniu art. 2 pkt 3 i ponosi obowiązki producenta: zakaz stosowania substancji, koszty bezpłatnego przyjęcia, kodowanie, informacje o demontażu i informacje dla nabywców. Art. 2(3), Art. 4(2)(a), Art. 5(4), Art. 8 and Art. 9(2)
- Przed importem sprawdzić, czy materiały i komponenty pojazdów wprowadzanych do obrotu po 1 lipca 2003 r. są zgodne z załącznikiem II, w tym z regułą dotyczącą części zamiennych oraz tolerancją 0,1% i 0,01% w materiale jednorodnym. Art. 4(2)(a) and Annex II
- Przekazywać informacje o demontażu dla każdego nowego typu pojazdu w ciągu sześciu miesięcy od wprowadzenia go do obrotu albo zapewnić, aby informacje producenta były dostępne upoważnionym zakładom przetwarzania w państwie członkowskim importu. Art. 2(13) and Art. 8(3)
- Zarejestrować się w krajowym rejestrze producentów i albo przystąpić do systemu zbiorowego, albo samodzielnie zapewnić właścicielom możliwość bezpłatnego przekazania pojazdów wycofanych z eksploatacji; w Danii importerzy nowych i używanych samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych rejestrują się w Dansk Producentansvar najpóźniej 14 dni przed pierwszym wprowadzeniem pojazdów do obrotu, wnosząc jednorazową opłatę rejestracyjną w wysokości 1 000 kr. (500 kr., jeżeli są już w rejestrze na podstawie rozporządzenia o bateriach lub ZSEE) oraz opłatę roczną wynoszącą co najmniej 250 kr., a producent spoza systemu zbiorowego wprowadzający do obrotu więcej niż 20 pojazdów rocznie musi zapewnić przyjęcie pojazdów w promieniu 50 km. § 29, § 47, § 48, § 52, § 56 og § 57
- Zarejestrować się w krajowym rejestrze producentów; w Danii importerzy samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych rejestrują się w Dansk Producentansvar co najmniej 14 dni przed pierwszym wprowadzeniem pojazdów do obrotu i wnoszą jednorazową opłatę w wysokości 1 000 kr. (500 kr., jeżeli są już zarejestrowani na podstawie rozporządzenia o bateriach lub ZSEE) oraz opłatę roczną wynoszącą co najmniej 250 kr. § 47, § 48, § 52, § 56 og § 57
- Albo przystąpić do systemu zbiorowego, albo samodzielnie zapewnić właścicielom możliwość bezpłatnego przekazania pojazdów wycofanych z eksploatacji; w Danii producent spoza systemu zbiorowego wprowadzający do obrotu więcej niż 20 pojazdów rocznie musi zapewnić przyjęcie pojazdów w promieniu 50 km. § 29
- Udostępniać potencjalnym nabywcom informacje z art. 9 ust. 2 o możliwości odzysku, przetwarzaniu i postępowach oraz zamieszczać je w materiałach promocyjnych używanych do wprowadzania nowych pojazdów na rynek. Art. 9(2)

Dystrybutor (dealer lub warsztat)

- Uczestniczyć, jako podmiot gospodarczy, w systemach zbiórki wszystkich pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz, w możliwym pod względem technicznym zakresie, zużytych części usuniętych podczas napraw samochodów osobowych. Art. 2(10) and Art. 5(1)
- Przekazywać otrzymane pojazdy wycofane z eksploatacji do upoważnionego zakładu przetwarzania; w Danii dealerzy i warsztaty muszą przekazywać je zarejestrowanemu podmiotowi przetwarzającemu, z którym mają umowę, a niedopełnienie tego obowiązku jest przestępstwem podlegającym karze.
Art. 5(2); § 11 and § 64, stk. 1, nr. 7
- Wydawać zaświadczenie o zniszczeniu w imieniu upoważnionego zakładu przetwarzania wyłącznie wtedy, gdy państwo członkowskie na to zezwala, dystrybutor jest zarejestrowany w organach publicznych i gwarantuje przekazanie pojazdu do tego zakładu; wydanie zaświadczenia nie daje prawa do zwrotu kosztów, chyba że państwo członkowskie przewidziało taki zwrot. Art. 5(3)
- Jeżeli sprzedaje się pojazdy wyprodukowane lub zaimportowane przez producenta, spodziewać się, że przyjdzie pełnić funkcję punktu przyjęcia: w Danii producent spoza systemu zbiorowego musi umożliwić właścicielom przekazanie pojazdów wycofanych z eksploatacji do dowolnego podmiotu sprzedającego jego pojazdy. § 29, stk. 1, nr. 1

Upoważniony zakład przetwarzania, zbierający, przedsiębiorstwo rozdrabniające, podmiot prowadzący recykling lub zakład ubezpieczeń

- Uzyskać zezwolenie właściwych organów lub zarejestrować się u nich przed rozpoczęciem jakiejkolwiek operacji przetwarzania; odstępstwo w postaci rejestracji jest dostępne wyłącznie dla operacji odzysku odpadów z usuniętymi już płynami i substancjami niebezpiecznymi, po corocznej kontroli rodzajów i ilości odpadów, wymagań technicznych i środków ostrożności. Art. 6(2) and Art. 6(4)
- Magazynować, także czasowo, i przetwarzać pojazdy wycofane z eksploatacji zgodnie z hierarchią postępowania z odpadami i art. 4 dyrektywy 2008/98/WE oraz z minimalnymi wymaganiami technicznymi z załącznika I: nieprzepuszczalne powierzchnie z systemem zbierania wycieków, oczyszczanie wody, oddzielne magazynowanie płynów, akumulatorów, filtrów, kondensatorów zawierających PCB i opon. Art. 6(1) and Annex I, points 1, 2 and 5
- Usuwać elementy z pojazdów wycofanych z eksploatacji przed dalszym przetwarzaniem, usuwać i oddzielać materiały i komponenty niebezpieczne, tak aby nie zanieczyszczać odpadów z rozdrabniania, oraz jak najszybciej przeprowadzać usuwanie płynów i substancji niebezpiecznych: wymontowanie akumulatorów i zbiorników LPG, unieszkodliwienie poduszek powietrznych i innych elementów wybuchowych, spuszczenie wszystkich płynów i usunięcie komponentów zawierających rtęć.
Art. 6(3) and Annex I, point 3
- Usuwać katalizatory i szkło przed rozdrobnieniem oraz usuwać komponenty metalowe zawierające miedź, aluminium lub magnez, opony i duże komponenty z tworzyw sztucznych, takie jak zderzaki, deski rozdzielcze i zbiorniki na płyny, chyba że proces rozdrabniania oddzieli te materiały tak, aby można je było skutecznie poddać recyklingowi jako materiały; magazynować komponenty tak, aby nie uszkodzić części i płynów nadających się do ponownego użycia. Art. 6(3)(c) and Annex I, points 4 and 5
- Wydawać zaświadczenie o zniszczeniu posiadaczowi lub właścicielowi, gdy pojazd wycofany z eksploatacji zostaje przekazany; jest to warunek wyrejestrowania i musi być uznawane w każdym państwie członkowskim. W Danii wydaje się je za pośrednictwem cyfrowego systemu Dansk Producentansvar i wysyła przez Digital Post. Art. 5(3) and Art. 5(5); § 10
- Osiągać cele co najmniej 95% ponownego użycia i odzysku oraz 85% ponownego użycia i recyklingu średniej masy na pojazd i rok oraz prowadzić dokumentację potrzebną państwu członkowskiemu do elektronicznego przekazania danych w ciągu 18 miesięcy od końca każdego roku wraz ze sprawozdaniem z kontroli jakości. Art. 7(2)(b), Art. 9(1a) and Art. 9(1b)
- Osiągać cele co najmniej 95% ponownego użycia i odzysku oraz 85% ponownego użycia i recyklingu średniej masy na pojazd i rok. Art. 7(2)(b)
- Prowadzić dokumentację potrzebną państwu członkowskiemu do elektronicznego przekazania danych o ponownym użyciu, recyklingu i odzysku w ciągu 18 miesięcy od końca każdego roku, wraz ze sprawozdaniem z kontroli jakości. Art. 9(1a) and Art. 9(1b)
- Rozważyć wdrożenie certyfikowanego systemu zarządzania środowiskowego, do czego państwa członkowskie muszą zachęcać; w Danii każdy, kto zawodowo przetwarza pojazdy, musi prowadzić system zarządzania środowiskowego zgodny z ISO 14001 lub być zarejestrowany w EMAS, system musi obejmować każdą działalność regulowaną rozporządzeniem i być certyfikowany przez jednostkę akredytowaną przez DANAK lub równoważnego sygnatariusza EA, a jednostka certyfikująca musi powiadomić Miljøstyrelsen i organ nadzoru w ciągu ośmiu dni w razie cofnięcia certyfikatu.

Art. 6(5); § 7, stk. 1–4, og § 64, stk. 1, nr. 4

Kary

Dyrektywa 2000/53/WE nie zawiera artykułu o karach: jest skierowana do państw członkowskich, które musiały dokonać jej transpozycji do 21 kwietnia 2002 r. i egzekwować ją przez własne systemy zezwoleń, rejestracji i wyrejestrowania oraz krajowe sankcje; dyrektywa (UE) 2018/849 dodała przepisy o sprawozdawczości i aktach delegowanych, ale nie kary. Dyrektywa jest wymieniona w załączniku I do rozporządzenia (UE) 2019/1020, więc uprawnienia tego rozporządzenia w zakresie nadzoru rynku mają zastosowanie do pojazdów i komponentów jako produktów, a jako pkt 10 jego załącznika II – wykazu unijnego prawodawstwa harmonizacyjnego bez przepisów o karach – zobowiązuje państwa członkowskie na podstawie art. 41 ust. 1 tego rozporządzenia do ustanowienia skutecznych, proporcjonalnych i odstraszających kar za naruszenia dyrektywy nakładającej obowiązki na podmioty gospodarcze. Art. 54 rozporządzenia (UE) 2026/1738 skreśla pkt 10 i 11 tego załącznika II, czyli zarówno tę dyrektywę, jak i dyrektywę 2005/64/WE. Rozporządzenie (UE) 2026/1738 to zmienia: do 1 września 2029 r. państwa członkowskie muszą ustanowić skuteczne, proporcjonalne i odstraszające kary za naruszenia jego przepisów o upoważnionych zakładach przetwarzania, rozszerzonej odpowiedzialności producenta, zbiorce, przekazywaniu, zaświadczeniu o zniszczeniu, przetwarzaniu, celach, zakazie składowania, przekazaniu pojazdu i wywozie. W Danii bilskrotbekendtgørelsen (BEK nr. 1654 af 29. december 2022, w mocy od 5 stycznia 2023 r., ze zmianami wprowadzonymi przez BEK nr. 1492 af 1. december 2025) przewiduje grzywnę m.in. za nieprawidłowe przekazanie lub przyjęcie pojazdów wycofanych z eksploatacji, prowadzenie działalności bez rejestracji lub certyfikacji, niewydanie zaświadczenia o zniszczeniu, naruszenie zasad usuwania płynów i magazynowania, nieosiągnięcie wymagań w zakresie ponownego użycia i odzysku, pobieranie od właścicieli opłat wyższych niż dozwolone oraz wprowadzanie pojazdów do obrotu bez rejestracji w Dansk Producentansvar; kara rośnie do pozbawienia wolności do dwóch lat, gdy czyn był umyślny lub rażąco niedbały i szkodził środowisku lub przyniósł korzyść majątkową, a odpowiedzialność karną mogą ponosić także przedsiębiorstwa.

Art. 10 and Art. 13; Annex I, point 13 and Annex II, point 10; Art. 49 and Art. 54; § 62, § 64, stk. 1 og stk. 2, § 65 og § 66, som ændre

Lista kontrolna

- 1. Potwierdzić, że każdy pojazd należy do kategorii M1 lub N1 (albo jest trójkołowym pojazdem silnikowym, do którego stosuje się wyłącznie art. 5 ust. 1 i 2 oraz art. 6) i czy jest pojazdem specjalnego przeznaczenia lub produkowanym w małej serii, co zawęża zakres obowiązków (art. 2 ust. 1 i art. 3).
- 2. Określić swoją rolę: producent pojazdów lub importer zawodowy jest producentem, dostawcy komponentów i materiałów są producentami w rozumieniu art. 4 i 8, a podmioty przetwarzające potrzebują zezwolenia lub rejestracji (art. 2 pkt 3, art. 2 pkt 10 i art. 6 ust. 2).
- 3. Rozłożyć pojazd lub komponent na materiały jednorodne i zweryfikować, czy ołów, rtęć, kadm i chrom sześciowartościowy pozostają poniżej 0,1% (0,01% w przypadku kadmu) albo są objęte aktualną pozycją załącznika II wraz z jej zakresem, datą graniczną homologacji typu i wymogiem oznakowania (art. 4 ust. 2 lit. a) i załącznik II).
- 4. Zapisać w kalendarzu daty wygaśnięcia zwolnień z załącznika II, od których Państwo zależą: 8(f)(ii), 8(k) i 5(b)(ii) przy homologacji typu przed 1 stycznia 2024 r., 14(b) przed 1 stycznia 2026 r., 2(c)(i) przed 1 stycznia 2028 r.; pozycje dotyczące akumulatorów 5(a), 5(b)(i), 5(b)(ii) i 16 wygasły 13 sierpnia 2026 r., a obecnie stosuje się do nich załącznik I do rozporządzenia (UE) 2023/1542.
- 5. Stosować normy kodowania komponentów i materiałów oraz oznaczać komponenty z załącznika II przeznaczone do usunięcia (art. 4 ust. 2 lit. b) ppkt (iv) i art. 8 ust. 1).
- 6. Przekazywać informacje o demontażu dla każdego nowego typu pojazdu w ciągu sześciu miesięcy od wprowadzenia do obrotu i odpowiadać na wnioski zakładów przetwarzania o informacje o demontażu, magazynowaniu i badaniu komponentów (art. 8 ust. 3 i 4).
- 7. Sfinansować lub zorganizować bezpłatne przyjęcie tak, aby ostatni posiadacz nic nie płacił, zarejestrować się w krajowym rejestrze producentów (w Danii Dansk Producentansvar) i, jeżeli sprzedają Państwo w Danii poza systemem zbiorowym więcej niż 20 pojazdów rocznie, zapewnić punkty przyjęcia w promieniu 50 km (art. 5 ust. 4; BEK 1654/2022 §§ 29 oraz 47–52).
- 8. Dopilnować, aby pojazdy wycofane z eksploatacji trafiały do upoważnionych zakładów przetwarzania, które wydają zaświadczenie o zniszczeniu, usuwają płyny i substancje niebezpieczne zgodnie z załącznikiem I i osiągają cele 95% i 85% (art. 5 ust. 2 i 3, art. 6 i art. 7 ust. 2).
- 9. Opublikować informacje o możliwości odzysku, przetwarzaniu i postępach dla nabywców i zamieścić je w materiałach promocyjnych (art. 9 ust. 2).
- 10. Zaplanować przejście na rozporządzenie (UE) 2026/1738: ogólne stosowanie od 1 września 2028 r., rozszerzona odpowiedzialność producenta, obowiązki w zakresie przetwarzania i kary od 1 września 2029 r., nowe cele od 1 stycznia 2030 r., zakaz stosowania substancji z załącznikiem IV dla typów homologowanych od 1 września 2032 r. (art. 5 ust. 4, art. 16, 33, 49, 57 i 59).

Źródła

1. Dyrektywa 2000/53/WE w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji, tekst skonsolidowany z 30 marca 2023 r. (EUR-Lex) — <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=CELEX:02000L0053-20230330>
2. Dyrektywa 2000/53/WE w brzmieniu opublikowanym w Dz.Urz. UE L 269 z 21 października 2000 r. (EUR-Lex) — <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=CELEX:32000L0053>
3. Informacje o dokumencie, daty i powiązania dla CELEX 32000L0053 (EUR-Lex) — <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/ALL/?uri=CELEX:32000L0053>
4. Decyzja Komisji 2002/525/WE zmieniająca załącznik II (EUR-Lex) — <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=CELEX:32002D0525>
5. Decyzja Komisji 2005/63/WE zmieniająca załącznik II (EUR-Lex) — <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=CELEX:32005D0063>
6. Decyzja Komisji 2005/438/WE zmieniająca załącznik II (EUR-Lex) — <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=CELEX:32005D0438>
7. Decyzja Rady 2005/673/WE zmieniająca załącznik II (EUR-Lex) — <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=CELEX:32005D0673>
8. Dyrektywa 2008/33/WE w sprawie uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji (EUR-Lex) — <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=CELEX:32008L0033>
9. Decyzja Komisji 2008/689/WE zmieniająca załącznik II (EUR-Lex) — <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=CELEX:32008D0689>
10. Dyrektywa 2008/112/WE dostosowująca definicję substancji niebezpiecznej do rozporządzenia CLP (EUR-Lex) — <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=CELEX:32008L0112>
11. Decyzja Komisji 2010/115/UE zmieniająca załącznik II (EUR-Lex) — <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=CELEX:32010D0115>
12. Dyrektywa Komisji 2011/37/UE zmieniająca załącznik II (EUR-Lex) — <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=CELEX:32011L0037>
13. Dyrektywa Komisji 2013/28/UE zmieniająca załącznik II (EUR-Lex) — <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=CELEX:32013L0028>
14. Dyrektywa Komisji (UE) 2016/774 zmieniająca załącznik II (EUR-Lex) — <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=CELEX:32016L0774>
15. Dyrektywa Komisji (UE) 2017/2096 zmieniająca załącznik II (EUR-Lex) — <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=CELEX:32017L2096>
16. Dyrektywa (UE) 2018/849 zmieniająca dyrektywy 2000/53/WE, 2006/66/WE i 2012/19/UE (EUR-Lex) — <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=CELEX:32018L0849>
17. Dyrektywa delegowana Komisji (UE) 2020/362 w sprawie chromu sześciowartościowego w lodówkach absorpcyjnych (EUR-Lex) — <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=CELEX:32020L0362>
18. Dyrektywa delegowana Komisji (UE) 2020/363 w sprawie ołowiu w lutowniach i złączach (EUR-Lex) — <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=CELEX:32020L0363>
19. Dyrektywa delegowana Komisji (UE) 2023/544 w sprawie ołowiu w stopach aluminium, stopach miedzi i akumulatorach (EUR-Lex) — <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=CELEX:32023L0544>

- !0. Rozporządzenie (UE) 2026/1738 w sprawie wymogów w zakresie cyrkularności przy projektowaniu pojazdów i gospodarowania pojazdami wycofanymi z eksploatacji (EUR-Lex) — <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=CELEX:32026R1738>
- !1. Procedura 2023/0284(COD) dla rozporządzenia (UE) 2026/1738 (EUR-Lex) — https://eur-lex.europa.eu/procedure/EN/2023_284
- !2. Dyrektywa 2005/64/WE w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych pod względem możliwości ich ponownego użycia, recyklingu i odzysku (EUR-Lex) — <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=CELEX:32005L0064>
- !3. Rozporządzenie (UE) 2019/1020 w sprawie nadzoru rynku i zgodności produktów (EUR-Lex) — <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=CELEX:32019R1020>
- !4. Pojazdy wycofane z eksploatacji (Komisja Europejska, DG Środowisko) — https://environment.ec.europa.eu/topics/waste-and-recycling/end-life-vehicles_en
- !5. Rozporządzenie w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji (Komisja Europejska, DG Środowisko) — https://environment.ec.europa.eu/topics/waste-and-recycling/end-life-vehicles/end-life-vehicles-regulation_en
- !6. Biler og producentansvar (Miljøstyrelsen) — <https://mst.dk/erhverv/groen-produktion-og-affald/producentansvar/biler-og-producentansvar>
- !7. Bilaffald (Miljøstyrelsen) — <https://mst.dk/erhverv/groen-produktion-og-affald/affald/affald-og-genanvendelse/affaldshaandtering/affaldsfraktioner/bilaffald>
- !8. Bilskrotbekendtgørelsen, BEK nr. 1654 af 29. december 2022 ze zmianami BEK nr. 1492 af 1. december 2025 (Retsinformation) — <https://www.retsinformation.dk/eli/lta/2022/1654>
- !9. Bekendtgørelse om ændring af bilskrotbekendtgørelsen, BEK nr. 1492 af 1. december 2025 (Retsinformation) — <https://www.retsinformation.dk/eli/lta/2025/1492>

Wygenerowano z <https://www.conphora.com/pl/rozporzadzenia-ue/elvd/> dnia 13 października 2026

Opracowane na podstawie oficjalnego tekstu w EUR-Lex i wytycznych Komisji, ze źródłem dla każdego faktu. Nie jest to porada prawna.