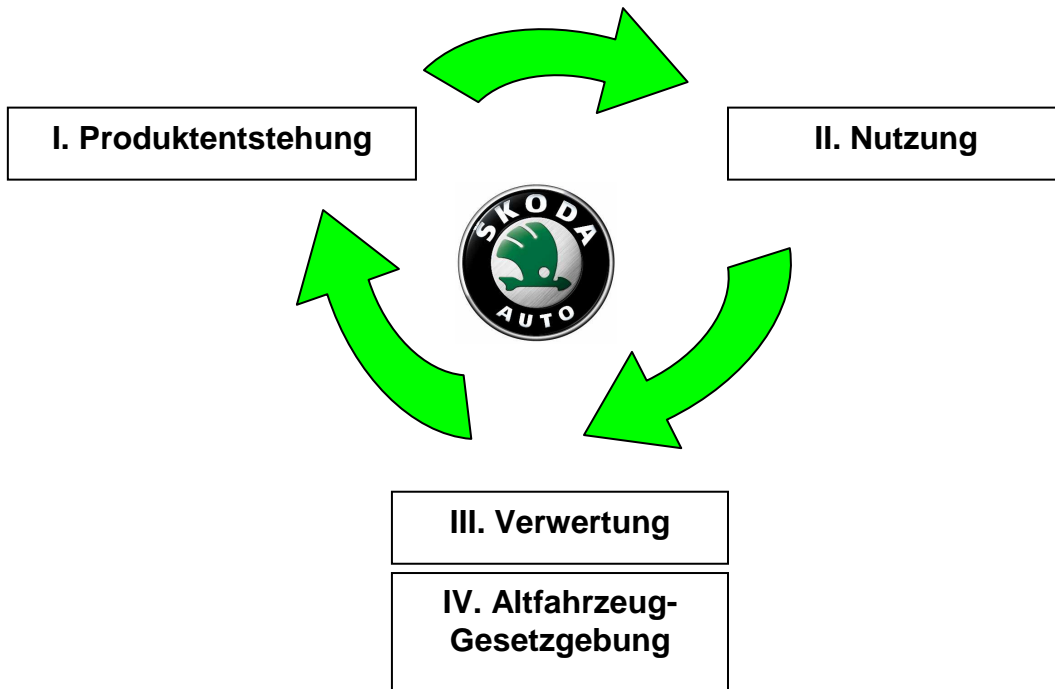
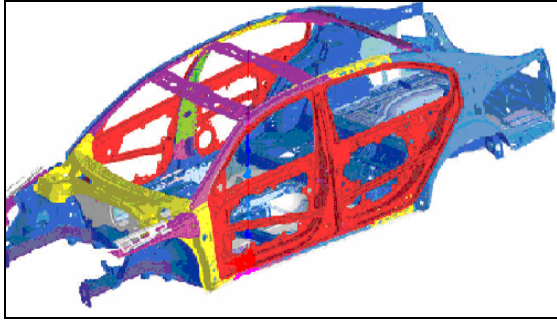


**Informationen zur
Altfahrzeug - Gesetzgebung**



„Schließen wir den Kreis“



Vorwort

Als weltweit tätiges Großunternehmen trägt Škoda eine wichtige gesellschaftliche Verantwortung. Und der Umweltschutz ist einer der zentralen Bereiche, eine der wichtigsten Aufgaben innerhalb dieser Verantwortung, Dieser Herausforderung hat sich Škoda gestellt.

Umweltfreundliche Autos entstehen durch umweltfreundliche Technologien und Verfahren, welche bei Škoda konsequent umgesetzt und permanent weiterentwickelt werden. Wir engagieren uns in zahlreichen Programmen zum Umweltschutz und informieren in unserem Umweltbereich über unsere Anliegen und Aktivitäten. Bitte arbeiten Sie mit uns zusammen – zu Ihrem Vorteil. Und zum Vorteil der Umwelt.

Das Stichwort ist Recycling. Es geht uns darum, die Materialien, die Teil jedes Škoda sind, umweltgerecht in einen Recyclingkreislauf zu führen und somit den Verbrauch an Rohstoffen zu reduzieren. Deshalb haben wir mit Partnerunternehmen ein flächendeckendes Netz von autorisierten Altkar-Rücknahmestellen und zertifizierten Demontagebetrieben aufgebaut, an das Sie Ihren „alten“ Škoda zurückgeben können. Schließen wir den Kreis, damit keine kostbaren Rohstoffe verloren gehen. Ganz nach dem Vorbild der Natur, die wir schützen wollen.

I.) Produktentstehung

Umweltschutz ist zunehmend integraler Bestandteil der gesamten Prozesskette, von der Produktplanung und Produktentwicklung, bis hin zur Verwertung des Altfahrzeuges. Vor diesem Hintergrund laufen schon bei der Entwicklung eines neuen Škodas zahlreiche Aktivitäten, die nicht nur die lange Lebensdauer des Fahrzeugs garantieren, sondern auch die nachfolgende Verwertung kontinuierlich verbessern.

1.) Verwertungsgerechte Produktentstehung

- a) Vorgaben und Informationen
- b) Vermeidung von Schadstoffen
- c) Einsatz von Rezyklaten
- d) Kennzeichnung von Bauteilen

2.) Verwertungsanalysen von Neufahrzeugen

3.) Informationen zu Demontage und Verwertung

4.) Weitergehende Umweltinformationen von Škoda

1.) Verwertungsgerechte Produktentstehung

a) Vorgaben und Informationen

Bereits seit 1994 gibt es im gesamten VW-Konzern eine verbindliche Umweltnorm (VW 91102). Diese Norm gibt den Konstrukteuren zahlreiche Vorgaben und Hilfestellungen für das verwertungsgerechte Konstruieren von Fahrzeugen und Fahrzeugbauteilen. Sie gilt für alle neuen Projekte und dient dazu, auch die Verwertungseigenschaften von Škoda-Produkten kontinuierlich zu verbessern. Neue Erkenntnisse und sich ändernde gesetzliche Vorgaben werden von den Fachleuten in die Umweltnorm eingearbeitet.

Die Aktualität der Umweltnorm wird im Rahmen der jährlich stattfindenden Zertifizierung des Umweltmanagement Systems nach DIN EN ISO 14001 überprüft. Das Wissen der Konstrukteure und Lieferanten zum Thema Umweltschutz und Verwertung wird durch interne Seminare und Schulungen regelmäßig auf den neuesten Stand gebracht.

Die guten Verwertungseigenschaften eines Fahrzeugs sind eines von vielen wichtigen Entwicklungszielen, die im Fokus der Ingenieure bei Škoda stehen.

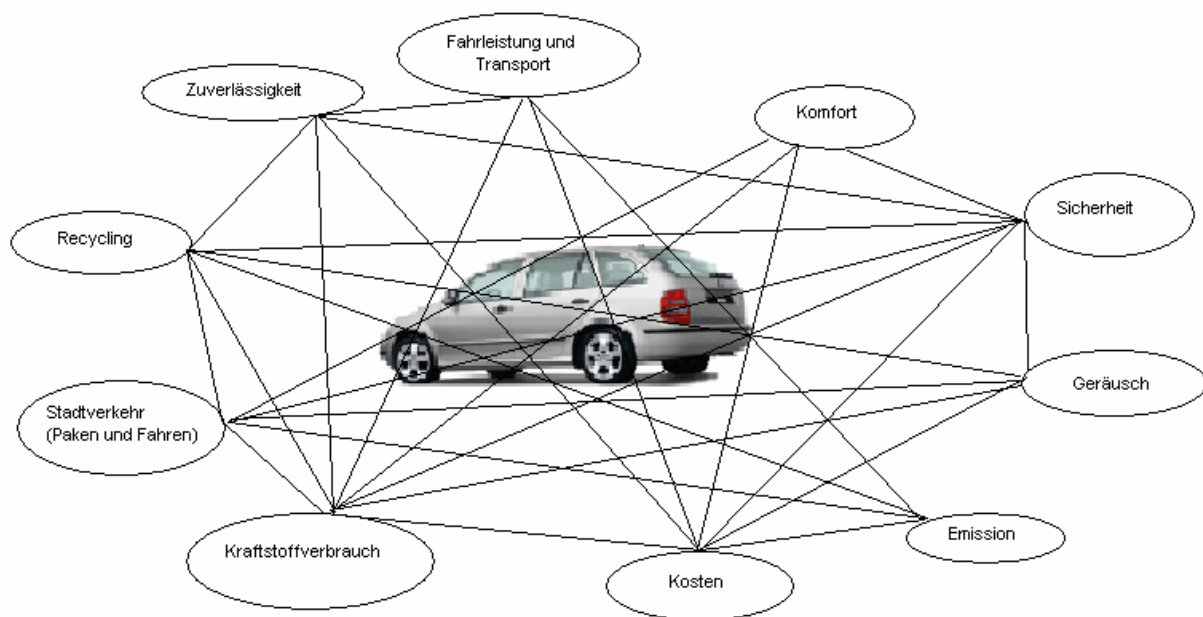


Abbildung 1: Anforderungen und Zielkonflikte in der Fahrzeugentwicklung

b) Vermeidung von Schadstoffen

Ein besonderer Schwerpunkt ist die Vermeidung von Schadstoffen. Es gilt sicherzustellen, dass von den im Fahrzeug verwendeten Werkstoffen kein Schaden für Mensch und Umwelt ausgeht. Dies gilt nicht nur für die Entstehungs- und Nutzungsphase des Fahrzeugs, sondern auch für seine spätere Verwertung.

Bereits im November 1993 hat der VW-Konzern die umfangreichen Vorgaben und Gesetze zur Schadstoffvermeidung in einer hausinternen Norm für Konstrukteure und Lieferanten zusammengefasst (VW 91101). In dieser Norm werden nicht nur gesetzlich verbotene Stoffe erfasst, sondern auch Stoffe, deren Verwendung als bedenklich für Mensch und Umwelt gilt.

Mittlerweile wird die Schadstoffvermeidung nach einer im Verband der Automobilindustrie erarbeiteten Norm geregelt (VDA 232-101), die selbstverständlich auch regelmäßig überprüft und aktuellen Erfordernissen angepasst wird.



Hg(Quecksilber)



Pb(Blei)

Für die Umsetzung der Stoffverbote aus der Altfahrzeuggesetzgebung (speziell für Blei, Chrom VI und Quecksilber), wurde zusätzlich zum bereits etablierten Materialmanagement, ein zentraler Steuerkreis eingerichtet. Hier werden die Arbeiten koordiniert und die Einbindung von 3.600 direkten Lieferanten sichergestellt. Durch Anpassung der Lieferbedingungen und Fahrzeuglastenhefte, durch zusätzliche schriftliche Konformitätserklärungen und durch zahlreiche Seminare und Workshops konnten die Anforderungen fristgerecht erfüllt werden.



Cd(Cadmium)



Cr(VI)(Chrom 6⁺)

Abbildung 2: Die verbotenen Schwermetalle nach Altfahrzeug - Richtlinie

c) Einsatz von Rezyklaten

Die Schonung von primären Rohstoffen und die Schließung von Werkstoffkreisläufen ist ebenfalls ein wichtiges Ziel bei der Entwicklung eines neuen Škodas. Deshalb ist der Einsatz von gütegesicherten Rezyklaten in fast allen Fahrzeugbauteilen nicht nur generell erlaubt, sondern wird sowohl im projektübergreifenden Umweltlastenheft, als auch in den projektspezifischen Bauteillastenheften explizit gefordert. Voraussetzungen für den Einsatz von Rezyklaten sind deren ausreichende langfristige Verfügbarkeit für die Serienproduktion und ein im Vergleich zu primären Rohstoffen wirtschaftlicher Einkaufspreis.



Abbildung 3: Radhausschale aus Polypropylen (PP) Rezyklat

Dabei müssen die Rezyklate natürlich dieselben hohen Qualitätsvorgaben von Škoda erfüllen wie die primären Rohstoffe. Schlechtere Qualitäten werden konsequent abgelehnt, um die Sicherheit, Zuverlässigkeit und Langlebigkeit der Fahrzeuge nicht zu gefährden und damit auch den Kundenansprüchen gerecht zu werden.

d) Kennzeichnung von Bauteilen

Für die Kennzeichnung von Werkstoffen wurde im VW-Konzern erstmals im Dezember 1993 eine freiwillige interne Regelung eingeführt. Diese Regelung wurde im Mai 1997 durch eine von allen deutschen Automobilherstellern verabschiedete einheitliche Regelung zur Kennzeichnung von Werkstoffen ersetzt (VDA 260).

Seitdem werden bei Škoda weltweit alle Bauteile aus Kunststoff ohne Gewichtsbeschränkung gekennzeichnet. Einzige Voraussetzung für die Kennzeichnung ist, dass die Bauteile groß genug sind, um eine lesbare Kennzeichnung anbringen zu können.

Im Jahr 2003 hat die Europäische Kommission die Kennzeichnung von Kunststoffteilen nach ISO-Normen beschlossen (Entscheidung der Kommission 2003/138/EG vom 27.02.2003). Daher werden bei Škoda jetzt alle Teile nach ISO-Normen gekennzeichnet. Die Kennzeichnung nach ISO-Normen entspricht weitgehend der früheren Kennzeichnung nach VDA 260.



Beispiel der Teilekennzeichnung

2.) Verwertungsanalysen von Neufahrzeugen

Nach dem Motto „Vertrauen ist gut, Kontrolle ist besser“ werden bei Škoda alle neuen Fahrzeugprojekte vor Serienanlauf einer Verwertungsanalyse unterzogen. Neben der Überprüfung der Recyclingvorgaben werden dabei auch neue Demontage- und Trockenlegungstechniken erprobt. Die gewonnenen Erkenntnisse fließen zurück in die Konstruktionsabteilungen und sind ein wichtiger Baustein für die besseren Verwertungseigenschaften zukünftiger Fahrzeuge.



Abbildung 5: Verwertungsanalysen

Die Verwertungsanalysen geben einen guten Überblick über die im Fahrzeug eingesetzten Werkstoffe. Als Beispiel ist in Abbildung 6 die Werkstoffverteilung beim neuen Octavia angegeben. Den größten Anteil am Fahrzeuggewicht haben die verschiedenen Stahlsorten (Eisen-Metalle), auch wenn ihr Anteil zugunsten leichterer Nichteisen-Metalle (vorwiegend Aluminium) tendenziell abnimmt. Nach wie vor besteht ein Auto zu etwa 75 % aus Metall.

Ein weiterer Schwerpunkt der Verwertungsanalysen ist die Entnahme der Betriebsflüssigkeiten, die so genannte Trockenlegung. Dabei wird auf die Möglichkeit zur leichten und vollständigen Entnahme aller Betriebsflüssigkeiten geachtet. Besonders hervorzuheben ist dabei die Tatsache, dass neue technische Konzepte, wie die elektromechanische Lenkung vieler Škoda Modelle, den vollständigen Entfall der für die Lenkung früher notwendigen Hydrauliköle ermöglichen.

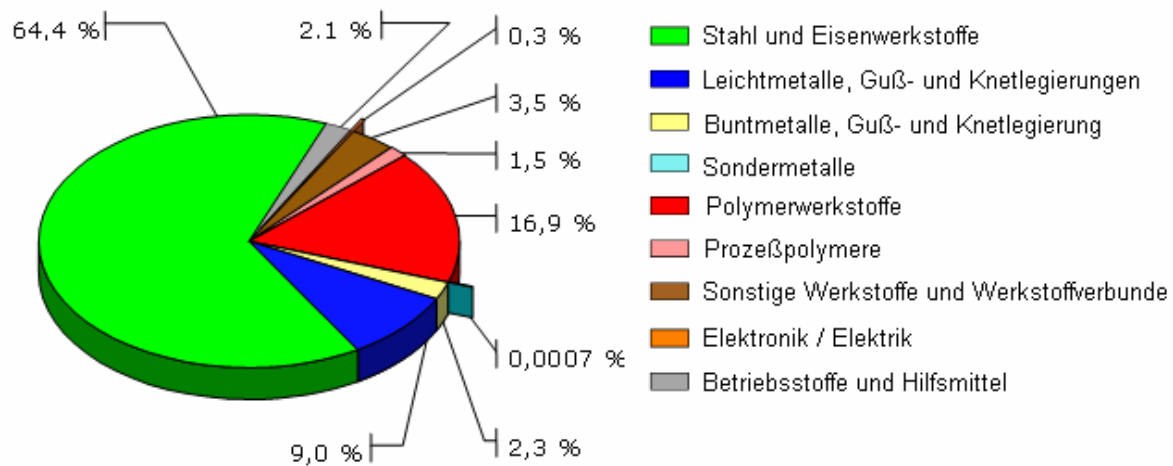


Abbildung 6: Werkstoffverteilung beim Octavia (1,9 l TDI, 74 kW) ermittelt aus Verwertungsanalyse

Im Rahmen der Demontearbeiten werden auch zahlreiche Daten für kommende Aufgaben ermittelt. So zum Beispiel die Daten für den Nachweis der 95 %-igen Verwertbarkeit im Rahmen der neuen Typprüfung Recycling sowie die Kosten und Erlöse der Verwertung. Damit ist Škoda auf die anstehenden Herausforderungen der Altfahrzeuggesetzgebung schon heute bestens vorbereitet.

3.) Informationen zu Demontage und Verwertung

Um das Recycling von Altfahrzeugen zu optimieren, betreiben Škoda und 25 weitere internationale Automobilhersteller gemeinsam die Software „IDIS“ („IDIS“ ist die Abkürzung für „International Dismantling Information System“). IDIS steht in 21 Sprachen zur Verfügung und enthält derzeit etwa 46.000 Bauteile von mehr als 900 Fahrzeugtypen.

Neben dieser umfassenden Datenbank enthält IDIS auch Demontagehinweise mit Materialspezifikationen, Gewichtsangaben und weiteren Hinweise für die sichere und umweltgerechte Verwertung von Altfahrzeugen. Interessierte Verwertungsbetriebe können neben einem online Zugang auch die Software beim IDIS Konsortium abrufen (<http://www.idis2.com>).

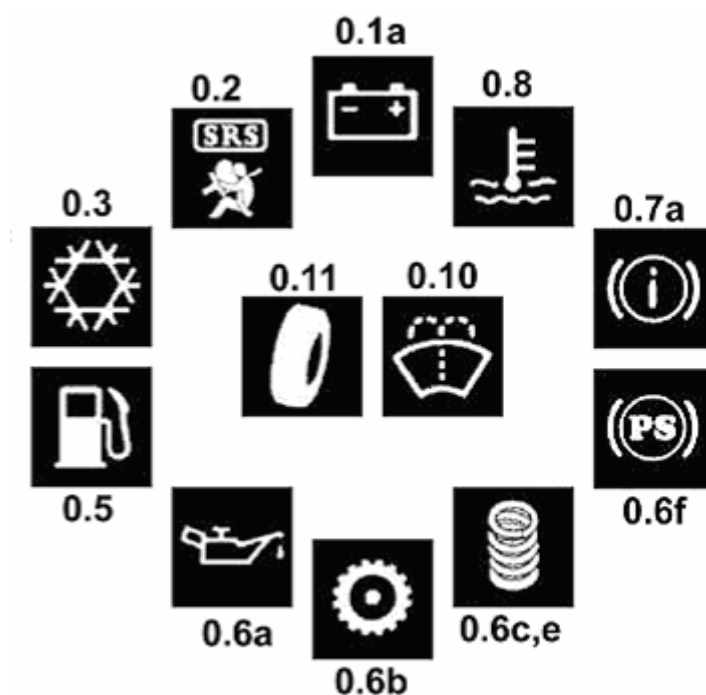


Abbildung 8: Beispiel aus IDIS; im Rahmen des Recyclings von Altfahrzeugen beim Octavia entnommene Teile und Flüssigkeiten

Ein Schwerpunkt der zukünftigen Altfahrzeugverwertung wird die Behandlung der Airbags und Gurtstraffer sein. Für den sicheren und gefahrlosen Umgang mit pyrotechnischen Komponenten ist neben entsprechendem Wissen auch das richtige Werkzeug eine wesentliche Voraussetzung. Die Automobilindustrie hat daher ein Zündgerät für pyrotechnische Komponenten entwickelt. Mit diesem Zündgerät können alle elektronischen pyrotechnischen Komponenten sicher und zuverlässig ausgelöst und damit entschärft werden. Umfassende Informationen zum Umgang mit Airbags und Gurtstraffern sind selbstverständlich auch in IDIS enthalten.

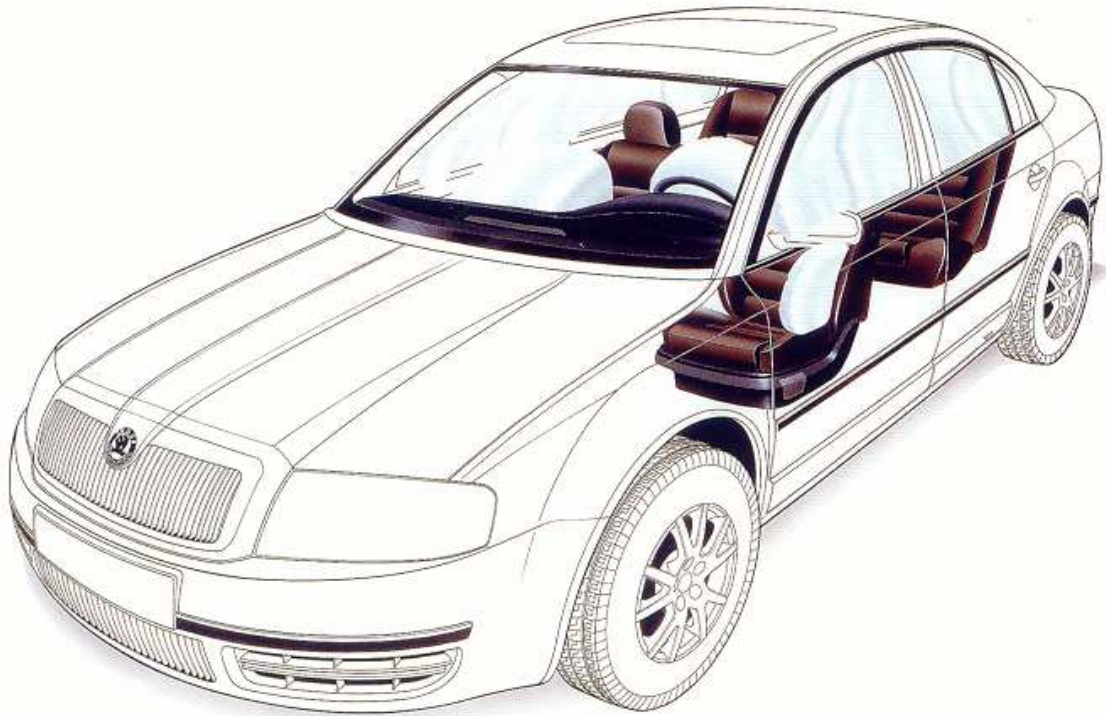


Abbildung 9: Gezündete Airbags beim Superb

4.) Weitergehende Umweltinformationen von Škoda

Der Umweltbericht von Škoda wird alle 2 Jahre erstellt und befasst sich mit aktuellen Forschungstrends, weltweiten Märkten und sozialen Fragen zu dem großen Themenkomplex „Umwelt“.

Den Umweltbericht sowie viele weitere Informationen finden Sie im Internet unter:

<http://www.skoda-auto.de>

Der Umwelt Bericht und die Internetseiten unter:

www.skoda-auto.de → Service → Umwelt

stehen in deutscher Sprache zur Verfügung.

II.) Nutzung

Auch wenn die Entwicklung eines neuen Fahrzeugs mehrere Jahre dauert, so ist die Nutzungsphase im Normalfall doch wesentlich länger. Ähnliches gilt bei der Betrachtung der Umweltauswirkungen im Lebenszyklus eines Fahrzeugs. Auch hier ist die Nutzungsphase entscheidend. Daher legt Škoda besonderen Wert darauf, die Nutzungsphase unter Umweltaspekten zu optimieren:

- 1.) Langlebige Fahrzeuge
- 2.) Verbrauchsarme Motoren und Getriebe
- 3.) Verlängerte Wartungsintervalle (WIV)
- 4.) Altteilerücknahme aus Werkstätten

1.) Langlebige Fahrzeuge

Das beste Recycling ist ein möglichst spätes Recycling. Daher haben wir die Qualität und damit die Lebensdauer eines Škodas kontinuierlich gesteigert. Dies erfordert eine Vielzahl von Einzelmaßnahmen. Dabei kommen modernste Werkstoffe, neueste Verbindungstechnologien und optimierte Korrosionsschutztechniken zum Einsatz.

Die hohe Fertigungsqualität eines neuen Škodas kann man an den minimalen und gleichmäßigen Spaltmaßen unmittelbar sehen. Die Verwindungssteifigkeit der Karosserie kann man beim Fahren erleben. Beim Fahren kann man die perfekte Verarbeitung auch hören – indem man nichts hört: kein Klappern, kein Knirschen.



Abbildung 10: Octavia Combi II

2.) Verbrauchsarme Motoren und Getriebe

Durch die Entwicklung neuer FSI/TSI-Benzin-, - und TDI-Dieselmotoren sinkt der Flottenverbrauch von Škoda Fahrzeugen kontinuierlich. Dies kommt nicht nur dem Verbraucher, sondern auch der Umwelt zu Gute. So haben zum Beispiel die CO₂-Emissionen der Škoda Flotte seit 1996 um 23 % abgenommen.

Parallel dazu trägt neue innovative Getriebetechnologie zur Kraftstoffersparnis bei. Das erstmals im Jahr 2005 im Octavia eingesetzte Direktschaltende Sechsgang-Automatikgetriebe DSG® sorgt für bessere Fahrleistungen und niedrigeren Verbrauch. Es ermöglicht im täglichen Fahrbetrieb Verbrauchswerte, die unter denen eines mit Handschaltgetriebe ausgestatteten Fahrzeugs liegen.

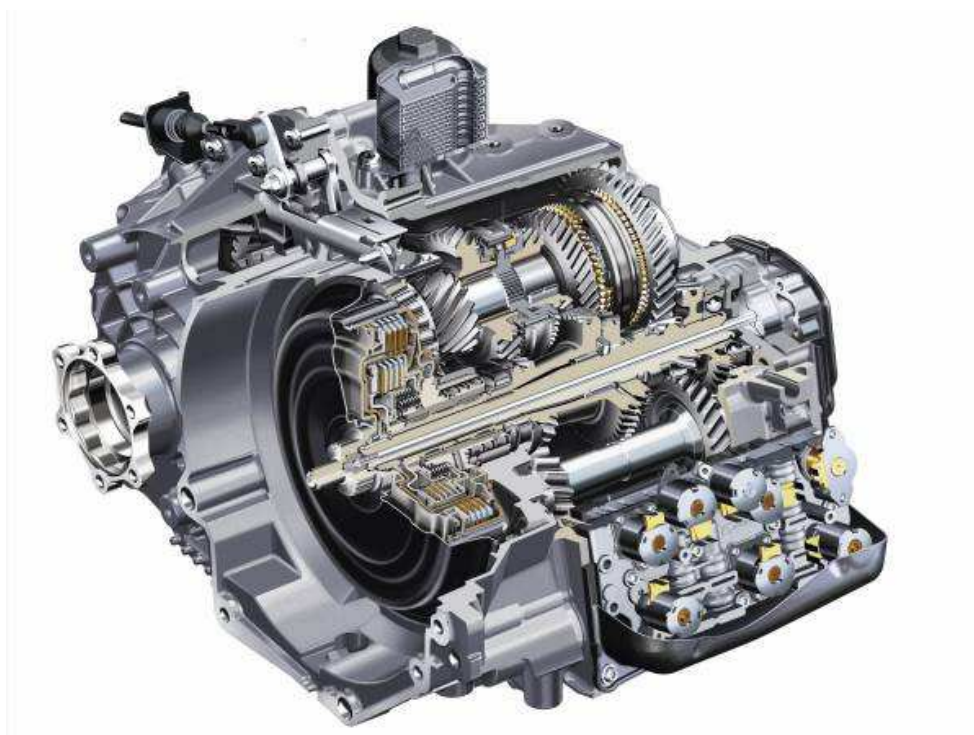


Abbildung 11 : Direktschalt-Automatikgetriebe DSG im Octavia II

3.) Verlängerte Wartungsintervalle (WIV)

Škoda Fahrzeuge mit Wartungs-Intervall-Verlängerung (WIV) benötigen deutlich weniger Serviceaufenthalte in der Werkstatt als früher. Es sind Wartungs- und damit Ölwechselintervalle von bis zu 2 Jahren oder maximal 50.000 km bei bestimmten Diesel- bzw. 30.000 km bei Benzinmotoren möglich, das vorgeschriebene vollsynthetische Motoröl vorausgesetzt. Das spart dem Kunden Zeit und Geld und schont darüber hinaus wichtige Ressourcen. Zusätzlich wird ein großer Teil an Altöl und anderen Werkstattabfällen zum Nutzen der Umwelt vermieden.

4.) Alteilerücknahme aus Werkstätten

Auch beim regelmäßigen Service-Check und der Reparatur eines Fahrzeugs fallen Alteile an. Deren Recycling wird durch eine von Škoda bundesweit organisierte Werkstattentsorgung sichergestellt. Die Werkstattentsorgung bietet Škoda seinen Servicepartnern an und übernimmt den Großteil der Entsorgungskosten. Auf diesem Wege wurden allein im Jahr 2003 mehr als 45.000 Tonnen an Bauteilen und Materialien sortenrein gesammelt und hochwertigen Recyclingwegen zugeführt. Dies entspricht dem Hausmüllaufkommen einer deutschen Stadt mit über 233.000 Einwohnern

Alteilerücknahme bei Škoda - Ablaufschema

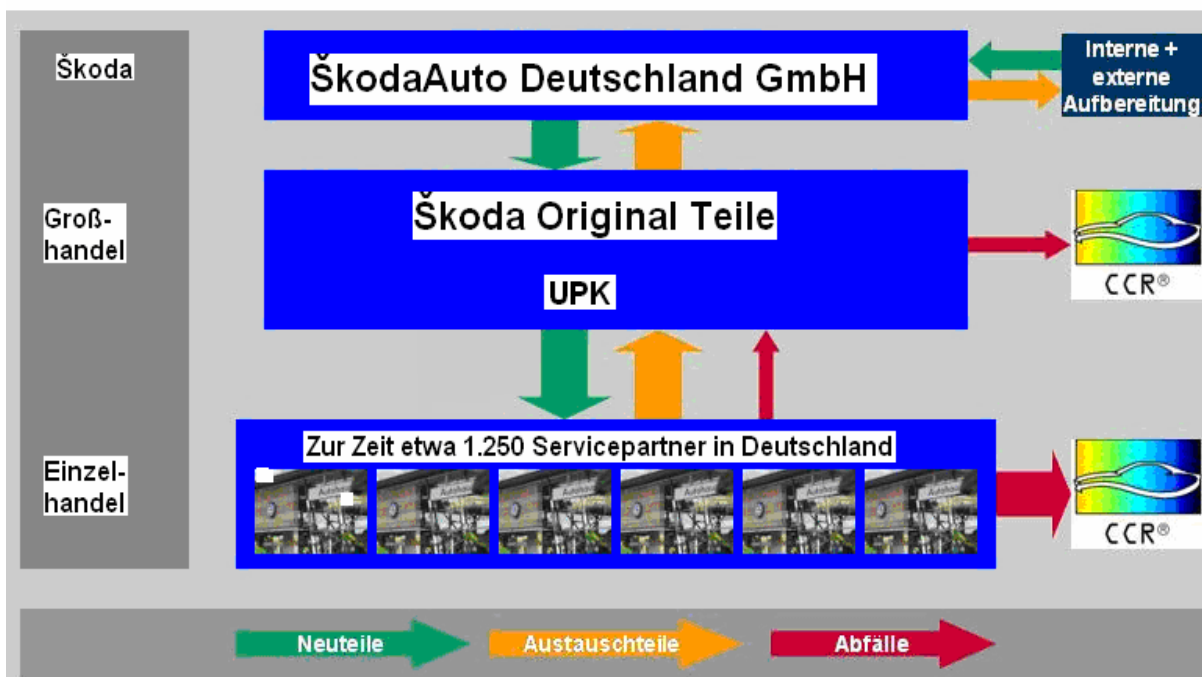


Abbildung 12: Das Alteile Rücknahmesystem Škoda Auto Deutschland GmbH

III.) Verwertung

- 1.) Ablauf der Altfahrzeugverwertung
- 2.) Herstellung von Austauschteilen
- 3.) Recycling von Katalysatoren
- 4.) Aufbereitung der Shredderreststoffe

1.) Ablauf der Altfahrzeugverwertung

Der erste Schritt des Verwertungskreislaufs ist die Abgabe des Altfahrzeugs bei einem zertifizierten Demontagebetrieb.

Link: <http://www.skoda.de/index.php?e=522-3> oder

www.skoda-auto.de → Service → Altfahrzeugverwertung → PLZ-Suche

Nach Erfassung der Fahrzeugdaten werden zur Sicherheit als erstes die Batterie entnommen und die Airbags gezündet. Es folgt die Demontage der Reifen sowie die Entnahme aller Betriebsflüssigkeiten (Kraftstoff, Motor-, Getriebe-, Servo- und Stoßdämpferöl, Klima-Kältemittel sowie Brems- und Kühlflüssigkeit).



Abbildung 13: Entnahme aller Betriebsflüssigkeiten mittels moderner Technik

Der fachmännische Demontageprozess umfasst zahlreiche Bauteile und Baugruppen, die als gebrauchte Ersatzteile direkt verkauft werden oder als Basis für die Herstellung von Austauschteilen dienen.



Abbildung 14+15: Gebrauchte Ersatzteile / Anlasser und Rückleuchten

Auch werden Katalysatoren und Glasscheiben entnommen. Abhängig von den wirtschaftlichen Rahmenbedingungen und der am Markt vorhandenen Nachfrage nach Rezyklaten, werden Kunststoffteile für das werkstoffliche Recycling demontiert.



Abbildung 16: Trockengelegte Karossen im Hochregallager

Die verbleibende Restkarosse wird gepresst und einem Shredderbetrieb zugeführt. Dieser zerkleinert die Restkarosse in wenige Zentimeter große Stücke und ermöglicht so das Recycling der übrigen metallischen Werkstoffe. Damit sind bereits fast 80 % des Altfahrzeugs verwertet. Der verbleibende Rest von etwa 20 %, auch Shredderreststoffe genannt, soll zukünftig mit neuen Techniken weiter aufbereitet und dann ebenfalls weitgehend recycelt werden. Auf diesem Wege erreicht das abgegebene Altfahrzeug die hohe Verwertungsquote von mindestens ca. 95 %, die ab dem Jahr 2015 auch gesetzlich vorgeschrieben ist.

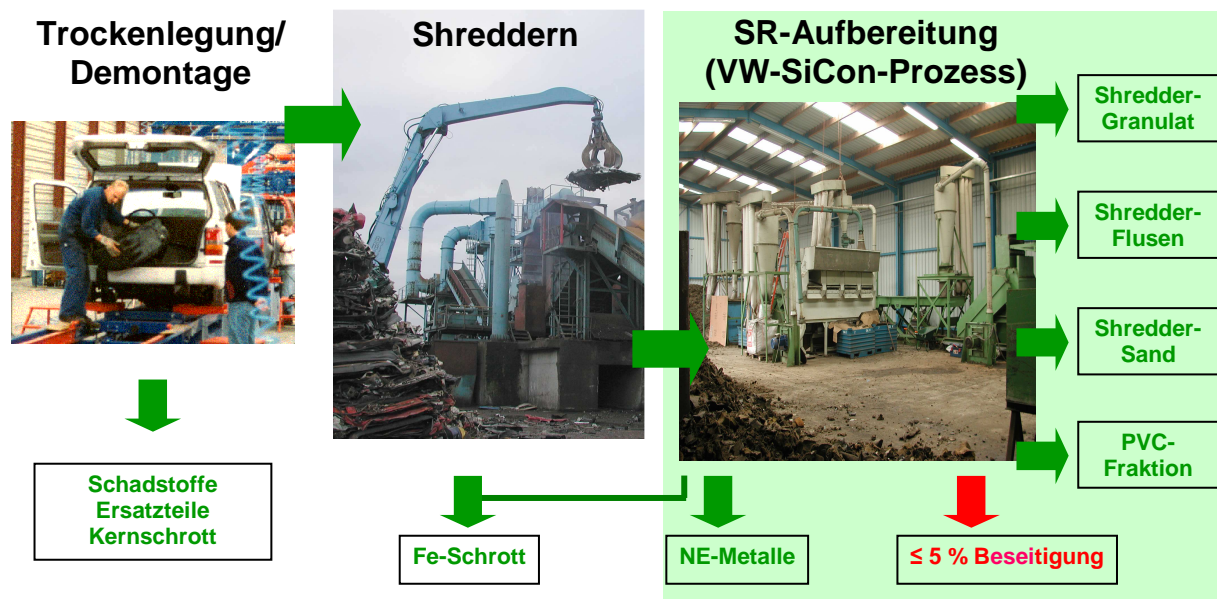


Abbildung 17: Prozess-Stufen der zukünftigen Altfahrzeugverwertung

2.) Herstellung von Austausch Teilen

Die höchste Stufe des Recyclings ist die Wiederverwendung eines Bauteils. Deshalb werden konzernweit aus gebrauchten Autoteilen neuwertige Original Austausch-Teile hergestellt, natürlich mit gleicher Garantie wie bei Neuteilen. Bisher wurden zum Beispiel mehr als 7,2 Mio. Motoren und 2,2 Mio. Getriebe aus gebrauchten Aggregaten hergestellt. Das gesamte Sortiment an Austauschteilen umfasst aktuell mehr als 8.000 Positionen aus 42 Produktgruppen.

3.) Recycling von Katalysatoren und Dieselpartikelfiltern (DPF)

Am Standort Kassel betreibt der VW-Konzern ein eigenes Recycling Center für Katalysatoren/DPF. Hier werden Reste aus der Produktion von Katalysatoren/DPF sowie defekte und gebrauchte Katalysatoren/DPF einem hochwertigen Recyclingprozess unterzogen. Dabei werden neben den Eisenmetallen vor allem die wertvollen Edelmetalle Platin, Palladium und Rhodium zurück gewonnen und zur Herstellung neuer Katalysatoren/DPF verwendet. Dieser Prozess ist nicht nur ein Gewinn für die Umwelt, sondern auch eine Absicherung der Rohstoffversorgung.



Abbildung 18: Typischer Katalysatoren Schrott

4.) Aufbereitung der Shredderreststoffe

Beim Shreddern von Altfahrzeugen fallen etwa 20 % Shredderreststoffe an, die bisher meistens noch ungenutzt deponiert wurden. Um auch diese vorwiegend nichtmetallischen Werkstoffe sinnvoll zu nutzen, wurde gemeinsam mit Technologiepartnern ein neues Aufbereitungsverfahren entwickelt. Die „VW-SiCon Verfahren“ genannte Technik kombiniert auf intelligente Weise verschiedene bewährte Aufbereitungsschritte. Aus den ehemals wertlosen Shredderreststoffen werden dadurch mehrere Fraktionen gewonnen, die in vorwiegend rohstofflichen Verwertungsverfahren eine umweltgerechte und auch wirtschaftlich sinnvolle Nutzung finden. Die Altfahrzeugverwertung erreicht so in Summe eine Verwertungsquote von 95 % und leistet damit einen entscheidenden Beitrag zur Schonung der primären Rohstoffe.

IV) Altfahrzeug - Gesetzgebung

- 1.) Europäische Richtlinie über Altfahrzeuge
- 2.) Altfahrzeuggesetze der EU-Staaten / hier: Deutschland

1.) Europäische Richtlinie über Altfahrzeuge

Mit der Richtlinie über Altfahrzeuge (2000/53/EG) vom 18. September 2000 wurde die Basis für europaweit einheitliche Bedingungen zur Verwertung von Altfahrzeugen geschaffen. Als Kernpunkte der Richtlinie sind zu nennen:

- a) Aufbau von Systemen zur Rücknahme, Behandlung und Verwertung von Altfahrzeugen. Die Systeme müssen flächendeckend, d.h. für jeden Fahrzeughalter erreichbar sein.
- b) Einführung eines Verwertungsnachweises um sicherzustellen, dass Altfahrzeuge den zugelassenen Verwertungsanlagen zugeleitet werden.
- c) Kostenlose Rückgabemöglichkeit für Altfahrzeuge unter der Voraussetzung, dass keine wesentlichen Teile fehlen.
- d) Vorgaben für die Behandlung der Altfahrzeuge zur Erreichung einer Verwertung auf hohem ökologischem Niveau. Bis spätestens zum 01.01.2015 müssen 95 % des Fahrzeuggewichts wiederverwendet oder verwertet werden.
- e) Zur Vermeidung von Abfällen müssen gefährliche Stoffe bereits bei der Entwicklung von Fahrzeugen soweit wie möglich reduziert werden. Besondere Grenzwerte und Verbote gelten für die Schwermetalle Blei, Cadmium, sechswertiges Chrom und Quecksilber.
- f) Die Verwertbarkeit von 95 % des Fahrzeuggewichts ist zukünftig schon vor Beginn der Serienproduktion im Rahmen der Typgenehmigung nachzuweisen.

Der komplette Text der europäischen Richtlinie über Altfahrzeuge 2000/53/EG steht in mehreren Sprachen im Internetportal der Europäischen Union zur Verfügung <http://europa.eu.int/eur-lex/> .

2.) Altfahrzeuggesetze der EU-Staaten / hier: Deutschland

Wie alle europäischen Richtlinien, so ist auch die Richtlinie über Altfahrzeuge an die europäischen Staaten gerichtet. Diese sind aufgefordert, die entsprechenden nationalen Gesetze zu erlassen. Folglich sind die oben genannten Punkte für den Fahrzeughalter erst dann relevant, wenn seine nationale Regierung ein entsprechendes nationales Gesetz erlassen hat. Dieses Vorgehen folgt dem Subsidiaritätsprinzip und hat den Vorteil, dass die jeweilige Regierung nationale Besonderheiten im Gesetzestext berücksichtigen kann.

In Deutschland wurde die EU Richtlinie 2000/53/EG durch die am 01.07.2002 in Kraft getretene und am 09.02.2006 geänderte Altfahrzeug-Verordnung umgesetzt. Alle ab dem 01.07.2002 erstmals für den Straßenverkehr zugelassenen Fahrzeuge können bereits heute kostenlos zur Verwertung in das Rücknahmenetz des Herstellers gegeben werden, wenn nachfolgende Bedingungen erfüllt sind:

- Das Fahrzeug ist vor der endgültigen Stilllegung zuletzt mindestens einen Monat innerhalb der Europäischen Union zugelassen gewesen.
- Das Fahrzeug ist vollständig, es fehlen keine wesentlichen Teile wie z.B. Antrieb, Karosserie, Fahrwerk, Katalysator oder elektrische Steuergeräte für Fahrzeugfunktionen.
- Das Fahrzeug ist nicht mit Abfällen beladen.
- Der Original-Fahrzeugbrief oder ein vergleichbares Zulassungsdokument wird gemeinsam mit dem Fahrzeug zurückgegeben.

Ab dem 01.01.2007 können alle Fahrzeuge kostenlos in das Rücknahmenetz des Herstellers gegeben werden, wenn sie die genannten Bedingungen erfüllen.

Eine Rücknahmestelle in Ihrer Nähe und weitere Informationen zur Rücknahme finden Sie unter:

www.skoda-auto.de → Service → Altfahrzeuge

und erhalten Sie auch telefonisch über unsere Hotline 01805 – ŠKODAINFO (01805-756324636).