

DAF na targach poznańskich

We wrześniu 2008 r. firma DAF Trucks Polska była jednym z wystawców na Międzynarodowych Targach Technologii Spożywczych POLAGRA-TECH, gdzie zaprezentowała swe pojazdy serii DAF LF wykorzystywane w sektorze spożywczym. Targi odwiedziło 45 000 zwiedzających – przedstawicieli producentów, przetwórców, handlowców, naukowców i ludzi zawodowo zajmujący się problemami branży oraz uczniów szkół o profilu spożywczym i gastronomicznym.

Od 27 do 30 października 2008 r. firma uczestniczyła również w dwóch kolejnych targach: POLEKO (Międzynarodowe Targi Ochrony Środowiska), zorganizowane wspólnie z KOMTECHNIKA (Międzynarodowe Targi Techniki Komunalnej). Na stoisku DAFa zwiedzający mogli zapoznać się z ofertą pojazdów firmy DAF przygotowanych specjalnie dla sektora komunalnego. DAF Trucks Polska zaprezentował trzy pojazdy DAF: LF55 – hako-wiec, LF55 – śmieciarka i LF55 – bramowiec. Październikowe targi odwiedziło ponad 18 000 osób z 28 krajów.

Nowe strony internetowe DAF

Od listopada 2008 r. klienci firmy DAF mogą korzystać z nowych stron internetowych www.daftrucks.pl, charakteryzujących się przejrzystą, nowoczesną grafiką. Strona zawiera szczegółowe informacje o modelach pojazdów produkowanych przez firmę DAF, jak również o oferowanych przez nią oryginalnych częściach zamiennych TRP do ciężarówek i nacze. Oprócz informacji produktowych strona zawiera praktyczne informacje dotyczące usług tj. kontraktów obsługowo-naprawczych DAF Multisupport i międzynarodowej pomocy drogowej ITS oraz adresów wszystkich autoryzowanych serwisów DAF w Polsce. Zainteresowane osoby mogą przeczytać bieżące wydanie magazynu „DAF w akcji”. Dla wszystkich miłośników marki DAF przygotowane zostały również informacje i zdjęcia oferowanych produktów z „Kolekcji DAF” i miniatur modeli DAF oraz tapety DAF do pobrania.



**Świątecznych dni wypełnionych
radosnymi
i ciepłymi chwilami
oraz pełnego szczęścia i pomyślności
Nowego Roku 2009**

życzy
DAF Trucks Polska

W numerze:

**DAF wprowadza
zamek DAF Night
Lock** str. 2

**Nowe stawki Taryfy
MAUT** str. 3

**Najnowsze wieści
od Twojego dealera
DAF** str. 6-7

Już 1. kwietnia wchodzi nowe przepisy o lusterkach



1 kwietnia 2009 r. lusterka szerokokątne i lusterka krawężnikowe ze zwiększonym polem widzenia staną się obowiązkowe po stronie pasażera we wszystkich pojazdach użytkowych, które zarejestrowano po 1 stycznia 2000 r.

W odniesieniu do Dyrektywy Unijnej nr 2007/38/WE w krajach Unii Europejskiej wszystkie pojazdy użytkowe, których masa całkowita pojazdu przekracza 3,5 tony, do kwietnia 2009 r. muszą zostać wyposażone w lusterka szerokokątne oraz lusterko krawężnikowe ze zwiększonym polem widzenia. Na stronie internetowej www.checkyourmirror.com operatorzy firm przewozowych mogą przeczytać, co konkretnie oznacza nowy przepis dla ich floty i jakie modyfikacje należy wykonać w konfiguracji lusterek, aby zapewnić zgodność z przyszłymi przepisami. W niektórych przypadkach wystarczy wymiana wkładów lusterek, natomiast w innych konieczne może okazać się zamontowanie nowych egzemplarzy. Dzięki specjalnej funkcji wyszukiwania, użytkownik w bardzo prosty sposób może sprawdzić, jakie zmiany są niezbędne. Informacje zawarte są również w języku polskim.

Zabezpieczenie przeciwko rosnącej liczbie napadów na kierowców ciężarówek

DAF wprowadza zamek DAF Night Lock

Aby chronić kierowców przed napaściami i włamaniami do kabin, DAF jako pierwsza firma w branży opracowała nocny zamek do drzwi, który można łatwo i szybko zamontować w każdym modelu DAF XF105. Firma DAF zawsze była i jest blisko kierowców, bierze pod uwagę ich zdanie wprowadzając kolejne innowacje do swoich pojazdów. W związku z tym, bardzo często ich ankietuje. Jednym z tematów najczęściej poruszanych w takich ankietach i rozmowach jest stale rosnąca liczba napadów na kierowców i kradzieże ładunków, które najczęściej zdarzają się nocą. W odpowiedzi na takie sytuacje firma DAF wprowadza adekwatne zabezpieczenie.

Wyjątkowy nocny zamek

Jest to zamek mechaniczny montowany na ścianie kabiny. Bolec z hartowanej stali wsuwa się w podłokietnik na drzwiach, który posiada fabrycznie zamontowane wzmocnienia. Zamek uniemożliwia otwarcie drzwi ciężarówki nawet przy użyciu łomu. Specjalna naklejka informuje, że w pojeździe zamontowano zamek DAF Night Lock.

Pracując nad zamkiem nocnym, firma DAF starała się by był on nie tylko solidny i łatwy w montażu, ale także wygodny w użyciu. Zdarza się czasami, że w sytuacjach alarmowych kierowca musi błyskawicznie opuścić kabinę. Zamek wtedy zwalniany jest przez jedno naciśnięcie czerwonego guzika.

Dystrybutor: PACCAR Parts

Zamek DAF Night Lock jest już dostępny dzięki firmie PACCAR Parts. Można go zamontować we wszystkich wersjach modelu XF105. Zamek nocny dla wcześniejszych modeli XF wejdzie do sprzedaży na początku 2009 r.



Nowe stawki Taryfy MAUT

Po uzgodnieniach w poszczególnych landach oraz po zgodzie Bundestagu, druga izba parlamentu niemieckiego, Bundesrat, zatwierdziła wzrost opłat za autostrady w Niemczech. Kończy to drogę legislacyjną i oznacza, że nowe stawki taryfy MAUT będą obowiązywać w Niemczech od 1 stycznia 2009 r. Niektóre opłaty wzrosną nawet o 89%.

Poniżej porównanie wysokości obecnych stawek MAUT ze stawkami, które będą obowiązywać od 1 stycznia 2009 r. oraz od 1 stycznia 2011 r.

Tabela 1. Stawki MAUT dla pojazdów ciężarowych o DMC pow. 12 ton, obowiązujące obecnie (do 31.12.2008 r.)

Kategoria MAUT	Norma emisji spalin	Ilość osi	Od 1.10.06 r.
A	Euro 5, EEV	do 3 osi	0,100 €
		od 4 osi	0,110 €
B	Euro 4, Euro 3	do 3 osi	0,120 €
		od 4 osi	0,130 €
C	Euro 2, Euro 1 i poniżej	do 3 osi	0,145 €
		od 4 osi	0,155 €

Źródło: oficjalna strona internetowa Toll Collect www.toll-collect.de

Tabela 2. Stawki MAUT dla pojazdów ciężarowych o DMC pow. 12 ton, obowiązujące od 01.01.2009 r. oraz 01.01.2011 r.

Kategoria MAUT	Norma emisji spalin	Ilość osi	Od 1.01.09 r.	Od 1.01.11 r.
A	Euro 5, EEV	do 3 osi	0,141 €	0,140 €
		od 4 osi	0,155 €	0,154 €
B	Euro 4, Euro 3 z filtrem cząstek stałych 2, 3 lub 4	do 3 osi	0,169 €	0,168 €
		od 4 osi	0,183 €	0,182 €
C	Euro 3 bez filtra cząstek stałych, Euro 2 z filtrem cząstek stałych 1, 2, 3 lub 4	do 3 osi	0,190 €	0,210 €
		od 4 osi	0,204 €	0,224 €
D	Euro 2 bez filtra cząstek stałych, Euro 1 oraz pojazdy nienależące do żadnej klasy emisji spalin	do 3 osi	0,274 €	0,273 €
		od 4 osi	0,288 €	0,287 €

Źródło: oficjalna strona internetowa Toll Collect www.toll-collect.de

Jak pokazują powyższe tabele poza zmianami w wysokości opłat, o czym jeszcze poniżej, od 1 stycznia 2009 r. będziemy mieli nową kategorię cenową w taryfie MAUT. Oznacza to, że pojazdy Euro 3, które nie są wyposażone w filtr cząstek stałych, znajdują się w kategorii C (dotychczas była to kategoria B). Jednakże, dzięki nowym stawkom opłat, pojazdy które zostaną wyposażone dodatkowo w system redukcji cząstek stałych, zapłacą ze względu na nowocześniejszą technologię emisji toksycznych składników spalin znacznie mniej niż pojazdy o wysokim poziomie emisji. Chodzi tu o obniżenie poziomu emisji sadzy (cząstek stałych). Oznacza to, że pojazdy klasy Euro 2 z filtrem cząstek stałych klasy 1, 2, 3 lub 4 mogą korzystać z niższych stawek opłat kategorii C. Pojazdy klasy Euro 3 z filtrem cząstek stałych klasy 2, 3 lub 4 podlegają opłacie według taryf kategorii B.

Jednakże żeby pojazdy mogły „awansować” o jedną kategorię musi być spełniony jeden warunek – montowany filtr cząstek stałych musi spowodować obniżenie emisji sadzy do poziomu właściwego dla „typowej” normy dla danej kategorii. Innymi słowy, żeby pojazd z silnikiem Euro 3 mógł znaleźć się w kategorii B powinien zostać wyposażony w filtr cząstek stałych kate-

gorii 2, 3, bądź 4, który powoduje, że pojazd taki emituje nie więcej cząstek stałych niż pojazd spełniający normę Euro 4. Jak widać, w przypadku silników Euro 3, wymogu tego nie spełniają filtry klasy 1 – są to pasywne filtry sadzy bez funkcji dopalania gromadzących się cząstek stałych. Warto tutaj dodać, że żaden pojazd Euro 2 oraz Euro 3 nie był wyposażony fabrycznie w takowe filtry, co oznacza, że należy te pojazdy wyposażyć we własnym zakresie. Obowiązywać tu będzie procedura uwzględniania systemów redukcji cząstek stałych (3 przypadki):

1. Procedura dotycząca pojazdów zarejestrowanych w Toll Collect.

Korzystanie z niższych taryf opłat po zamontowaniu systemu redukcji cząstek stałych wymaga przerejestrowania przez firmy transportowo-logistyczne wspomnianych pojazdów w Toll Collect. Z dniem 1 stycznia 2009 r. na stronie internetowej Toll Collect znajdzie się zmodyfikowany formularz „Zmiana danych pojazdu” dostępny dla zarejestrowanych użytkowników. Formularz należy wypełnić, podpisać oraz przesłać do Działu Obsługi Klienta (adres: Toll Collect GmbH, Customer Service, Postfach 11 03 29, 10833 Berlin). Po przerejestrowaniu, firma transportowa otrzyma dla zarejestrowanych pojazdów bez urządzenia On-Board Unit, nową kartę pojazdu.

2. Procedura dotycząca pojazdów z urządzeniem On-Board Unit zarejestrowanych w Toll Collect.

W przypadku zarejestrowanych pojazdów z urządzeniem On-Board Unit należy również wypełnić formularz „Zmiana danych pojazdu” oraz przesłać go z podpisem do Toll Collect. Przerejestrowanie pojazdu w Toll Collect spowoduje otrzymanie z Działu Obsługi Klienta pisemnego potwierdzenia. Po otrzymaniu pisma pojazd należy przekazać w ciągu 28 dni partnerowi serwisowemu, który wgra do urządzenia pokładowego nową klasę emisji spalin. Skoro tylko w urządzeniu On-Board Unit znajdą się nowe dane, przejeżdżane kilometry będą rozliczane według korzystniejszych taryf. Na koniec Toll Collect prześle firmie nową kartę pojazdu.

Do momentu przerejestrowania pojazdu kierowca może płacić myto w terminalach stacjonarnych. Spedycja może także zażądać w Federalnym Urzędzie ds. Transportu Towarowego (BAG) zwrotu nadpłaconego myta.

3. Procedura dotycząca niezarejestrowanych w Toll Collect pojazdów:

W przypadku płacenia myta wyłącznie w terminalach stacjonarnych kierowca podaje w systemie poboru myta korzystniejszą klasę emisji spalin pod warunkiem, że pojazd należy do klasy Euro 2 lub Euro 3 oraz posiada filtr cząstek stałych jednej z wymaganych kategorii. Dla pojazdów klasy emisji spalin Euro 2 z filtrem cząstek stałych klasy 1, 2, 3 lub 4 podaje się klasę Euro 3. Dla pojazdów klasy emisji spalin Euro 3 z filtrem cząstek stałych klasy 2, 3 lub 4 należy podać klasę Euro 4.

Jeżeli użytkujemy zestaw 5-osiowy z pojazdem spełniającym normę Euro 3 i wykonujemy 70 tysięcy km po niemieckich autostradach rocznie (średni przebieg w Niemczech dla pojazdów w tranzycie) rocznie zapłacimy za kilometr zamiast 0,130 euro to 0,204 euro (0,224 euro po 01.01.2011). Różnica wynosi 0,074 euro/km (70% !!!) – od 2011 r. nawet 0,094 euro/km – zatem rocznie będzie to 0 5180 euro (6580 euro po 01.01.2011) więcej niż dotychczas. Dlatego jest to dobry moment na wymianę pojazdu na Euro 5, ponieważ w ciągu najbliższych 4 lat pozwoli to na oszczędności rzędu: $2 \times 5 \times 180 + 2 \times 6 \times 580 = 23 \times 520$ euro. Zakup w tym momencie jest sensowny dla przedsiębiorców patrzących perspektywicznie. Kupując teraz samochody stworzą sobie sytuację, w której za 4-5 lat będą mogli dokonać wyboru czy kupić pojazdy Euro 5 czy Euro 6 jeszcze przed wejściem tej ostatniej normy w życie. Ci, którzy kupią ciągnik później będą już musieli obowiązkowo kupować kolejne w wersji Euro 6, bez możliwości manewru.



Nowe przepisy w ADR

Pierwszego stycznia 2009 r. wejdą w życie nowe wersje Załączników A i B do Umowy ADR. Przypomnieć należy, że w półrocznym okresie przejściowym od 1.01.2009 r. do 30.06.2009 r. materiały i przedmioty niebezpieczne będzie można przewozić zgodnie z wymaganiami „starej” (obowiązującej od 1.01.2007 r.), jak i nowej wersji przepisów.

Co przyniesie nam nowa wersja ADR? Wielu przedsiębiorców już dzisiaj zadaje sobie to pytanie, obawiając się zmian, które mogą oznaczać dla nich konieczność ponoszenia dodatkowych kosztów czy też wprowadzania zmian organizacyjnych. Tymczasem, przynajmniej część nowych przepisów powinna zostać przyjęta przez przewoźników z radością.

Nowe brzmienie przepisów wprowadza rewolucję w zakresie instrukcji pisemnych dla kierowców. Wdrożony zostanie jeden wzór instrukcji, obowiązujący dla wszystkich towarów niebezpiecznych. Instrukcja powinna być dostarczona załodze pojazdu w języku zrozumiałym dla jej członków. Konsekwencją wprowadzenia takiego rozwiązania stanie się „uszywnienie” listy wymaganego w pojeździe wyposażenia dodatkowego i ograniczenie go do niezbędnego minimum.

Tym samym, zbędnym okaże się wożenie „skrzynek ADR”. Ze względów bezpieczeństwa wprowadzony zostanie obowiązek ustalenia przez członków załogi pojazdu szczegółów działań, które należy podjąć w przypadku wystąpienia sytuacji awaryjnej.

Zupełną nowością w ADR jest Excepted Quantities (robocza nazwa polska „Ilości wyłączone”), które pozwolą na przewożenie towarów niebezpiecznych, zapakowanych w odpowiednio małe, spełniające określone wymagania opakowania, bez konieczności przestrzegania przepisów ADR (za wyjątkiem obowiązków w zakresie szkolenia przewidzianych w dziale 1.3, zasad klasyfikacji oraz niektórych wytycznych dotyczących opakowań, wskazanych w części 4 ADR). Na ocenę przydatności nowego wyłączenia w praktyce przyjdzie nam zapewne poczekać. Wydaje się jednak, że jego wprowadzenie jest przejawem dążenia do harmonizacji przepisów dotyczących poszczególnych rodzajów transportu.

Pewnym novum w zakresie stosowania wyłączenia ze względu na pakowanie w małych ilościach jest obowiązek oznakowania w specjalny sposób pojazdów o masie powyżej 12 ton, przewożących towary niebezpieczne, zapakowane na warunkach LQ. Tablice z napisem „LTD QTY” będzie można jednak zdjąć, jeśli waga brutto przewożonych opakowań nie przekroczy 8 ton. Jak zawsze, gdy zmiana dotyczy oznakowania,

wprowadzony zostanie specjalny okres przejściowy – opisane wymagania, choć zapisane w ADR 2009, będą obowiązywać dopiero od 1.01.2011 r. Data ta dotyczyć będzie również możliwości przewozu towarów niebezpiecznych dla środowiska bez oznakowania specjalną nalepką informującą o tym zagrożeniu.

Warto chyba nadmienić, że niewiele zmian dotyczyć będzie dokumentu przewozowego. Obowiązkowo stanie się jednak podawanie kodu ograniczenia tunelu dla przewożonych towarów, z wyjątkiem sytuacji, gdy z góry wiadomym będzie, że trasa przewozu nie będzie obejmować tuneli z przypisanymi ograniczeniami w zakresie przewozu materiałów niebezpiecznych.

Część zmian zostanie zapewne przyjęta pozytywnie przez służby ratownicze. Do zmian tych można zaliczyć np. nowe wymagania w stosunku do tablic ostrzegawczych umieszczanych w tzw. ramkach, a także dla tablic z wymiennymi cyframi. Zgodnie z postanowieniami ADR 2009, ich konstrukcja musi być taka, by w trakcie przewozu zarówno cała tablica, jak i poszczególne cyfry pozostawały w ich odpowiednim miejscu.

Oczywiście wskazane powyżej zmiany to jedynie „czubek góry lodowej”. Pełną treść proponowanych zmian (w języku angielskim) odnaleźć można na stronach internetowych pod adresem: <http://www.unece.org/trans/main/dgdb/wp15/wp15rep.html>.



Dokumentowanie dni wolnych kierowcy

Dawno minęły czasy, gdy dobry kierowca umiał naprawić w pojeździe niemal wszystko i niezależnie od problemów technicznych dotrzeć do celu. W dzisiejszych czasach kierowca musi posiadać szeroką wiedzę z zakresu przepisów obowiązujących w całej Europie. Wiele kar nakładanych na firmy transportowe wynika z braku odpowiednich dokumentów w pojeździe. Największy problem wśród kierowców stanowi dokumentowanie dni pracy bądź dni wolnych. Jak wynika z treści rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady nr 561/2006 kierowca ma obowiązek posiadać przy sobie wszelkie dokumenty odnośnie jego okresów aktywności za dzień bieżący i ostatnie 28 dni kalendarzowe. Duża liczba niezbędnych dokumentów jest konieczna w celu zwiększenia efektywności kontroli drogowej i ochrony kierowców przed nadmiernym przemęczeniem, wynikającym ze zbyt małej ilości odpoczynków dziennych i tygodniowych. Dokumentowanie dni pracy jest łatwe – wystarczające jest okazanie prawidłowo zarejestrowanej wykresówki bądź danych z tachografu cyfrowego. Szerszym problemem jest dokumentowanie dni wolnych nie tylko z uwagi na niejasne przepisy, ale także przez ich różną interpretację przez poszczególne organy kontrolne. Przed 2008 r. nie było oficjalnego, międzynarodowego wzoru zaświadczenia o nieprowadzeniu pojazdu. W większości krajów UE przyjął się nieoficjalny wzór, tzw. żółta karta urlopową. Po opublikowaniu treści decyzji Komisji Europejskiej 2007/230/WE z dnia 12 kwietnia 2007 r. w sprawie formularza dotyczącego przepisów socjalnych odnoszących się do działalności w transporcie drogowym (Dz. Urz. WE L 99 z 14.04.2007), doszło do sporego zamieszania na rynku transportowym, bowiem nowy oficjalny wzór zaświadczenia o dniach wolnych przewiduje możliwość udokumentowania tylko trzech przyczyn: urlopu, zwolnienia lekarskiego i prowadzenia pojazdu wyłączanego z zakresu obowiązywania rozporządzenia 561/2006. Nie pozwala zaś na udokumentowanie dni wolnych wykorzystanych jako odpoczynek tygodniowy bądź rekompensata za zaległy odpoczynek. Rozwiązanie powyższego problemu nastąpiło wraz z opublikowaniem 3 listopada 2007 r. nowelizacji ustawy, zgodnie z którą kierowca wykonujący przewóz drogowy, który w określonych dniach nie prowadził pojazdu albo prowadził pojazd, do którego nie mają zastosowania przepisy rozporządzenia (WE) nr 561/2006 lub Umowy AETR, na żądanie osoby uprawnionej do przeprowadzenia kontroli przedstawia zaświadczenie, które zawiera



następujące dane: imię i nazwisko kierowcy, okres, którego dotyczy wskazanie przyczyny nieposiadania wykresówek, nieużytkowania karty kierowcy lub niesporządzenia wydruków, miejsce i datę wystawienia, podpis pracodawcy lub podmiotu, na rzecz którego kierowca wykonywał przewóz. Zaświadczenie pracodawca wystawia i wręcza kierowcy przed rozpoczęciem przez kierowcę przewozu drogowego. Ustawa nie przewiduje konkretnego wzoru zaświadczenia, wskazując jedynie zakres danych, jakie należy w nim umieścić.

Jeśli kierowca musi wykorzystać niezaplanowany odpoczynek poza granicami kraju, w którym siedzibę ma przewoźnik, najbezpieczniej skorzystać z możliwości jaką daje art. 15 ust. 2 lit. a lub b rozporządzenia (EWG) nr 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących, stosowanych w transporcie drogowym, czyli dokonać rejestracji ręcznej z opisem w przypadku tachografów analogowych, zaś w przypadku tachografów cyfrowych należy dokonać wpisu manualnego. W przypadku ręcznej rejestracji wykresówka powinna być kompletnie opisana, a każdy okres do 24 godzin winien być rejestrowany na odrębnych wykresówkach. Jednakże coraz częściej spotyka się sytuacje, iż inspektorzy ITD w Polsce nie przyjmują powyższego oznaczania odpoczynku tygodniowego jako wystar-

czającego, w związku z czym dla krajowych bądź zagranicznych służb kontrolnych proponuje się wersję rozszerzoną opisu.

Powyższe przepisy stosuje się odpowiednio do kierowcy niezatrudnionego przez przedsiębiorcę, lecz wykonującego osobiście przewozy na jego rzecz oraz do przedsiębiorcy osobiście wykonującego przewozy drogowe, z tym że przedsiębiorca osobiście wykonujący przewozy drogowe przedkłada stosowne oświadczenie. Powyższy przepis jest o tyle zaskakujący, że różnicuje wiarygodność oświadczenia przedsiębiorcy samodzielnie realizującego przewóz w zależności, czy oświadczenie zostało złożone w formie ustnej czy pisemnej. Należy podkreślić, że w przypadku, gdy właściciel firmy samodzielnie realizuje przewóz, również on winien wystawić sobie oświadczenie przed rozpoczęciem przewozu, zgodnie z wzorami i zasadami określonymi w niniejszym dziale.

mgr inż. Sebastian Paluch
CSK Transport Logistyka Doradztwo, Szczecin



MASTER TRUCK 2008



Już po raz czwarty DAF Trucks Polska był głównym sponsorem w Międzynarodowym Zlocie Ciężarowych Pojazdów Tuningowanych MASTER TRUCK. Jak co roku, zlot odbył się na placu Politechniki Opolskiej. Zgromadziło się na nim ponad 150 pojazdów z Polski, Czech, Słowacji, Niemiec, Holandii, Szwecji i Danii oraz tysiące odwiedzających.

Jedną z głównych atrakcji zlotu jest konkurs organizowany przez DAF Trucks Polska. Samochody oceniane były w trzech kategoriach: Najładniejszy samochód DAF, Najładniejsze wnętrze samochodu DAF oraz Nagroda publiczności na najładniejszy pojazd marki DAF.

Najładniejszym samochodem został DAF FT XF105.510, należący do firmy Bodzio Trans z Gdyni, który jest klientem firmy DBK. Motywem przewodnim na samochodzie Bodzio Trans była formuła F1 i Robert Kubica.



Nagrodę za najładniejsze wnętrze pojazdu DAF otrzymał DAF FT XF105.460 należący do firmy Repiński Transport z Kościerzyny, obrendowany w motywy z filmu „300-u”.

Nagrodę publiczności otrzymał DAF XF105.410 firmy Sachs Trans.

Obecni na zlocie miłośnicy ciężarówek mieli okazję wziąć udział w licznych konkursach, m.in. w przeciąganiu liny z uwiązaniem na jej środku ciągnikiem DAF XF105, czy też konkurs precyzyjnej jazdy. Nie zabrakło także atrakcji dla najmłodszych – dzieci miały okazję wziąć udział w konkursie rysunkowym czy jeździe slalomem w specjalnie przygotowanym małym DAFem XF na pedały.

Na stoisku firmy DAF, zorganizowanym w specjalnie przygotowanym pojeździe DAF, wyposażonym w przyczepą wystawową, można było kupić oryginalne części zamienne oraz gadzety firmy DAF z katalogu TRP.

