



GROUP
Just drive!



VECTO – od czego zależy?

Dokumenty, które trzeba znać: CIF, CoC i dane potrzebne do klasyfikacji.



VECTO w liczbach

Ile można zaoszczędzić?



VECTO i Maut

Jak liczone są opłaty drogowe w Niemczech?



VECTO a naczepa

Z Grupą DBK możesz być gotowy już dziś!



SPIS TREŚCI

Czego dowiesz się z tego e-booka?

VECTO w skrócie	4
VECTO – od czego zależy? Dokumenty, które trzeba znać: CIF, CoC i dane potrzebne do klasyfikacji	6
Opłaty drogowe w Europie – gdzie VECTO się liczy?	8
VECTO i Maut – jak liczone są opłaty drogowe w Niemczech?	10
VECTO w liczbach – ile można zaoszczędzić?	14
6 lat przewidywalnych kosztów z Grupą DBK	18
DAF Electric – 500 km zasięgu i darmowa jazda w Niemczech	22
VECTO i duża kabina – DAF to komfort bez kompromisów	26
Najczęstsze błędy przy zakupie ciężarówki „pod Maut”	28
VECTO a naczepa – z Grupą DBK możesz być gotowy już dziś!	32
VECTO – odpowiedzi na najczęściej zadawane pytania	36
Checklista VECTO - pytania, na które musisz sobie odpowiedzieć!	40



VECTO – w skrócie

VECTO to europejski system obliczania zużycia energii i emisji CO₂ dla pojazdów ciężarowych. Nie bada auta „na oko”, tylko analizuje jego konkretną konfigurację: układ napędowy, aerodynamikę, opony, masę, osie i wiele innych elementów. Efekt? Każdy pojazd dostaje własny wynik emisyjny.

Dlaczego to ważne dla przewoźnika?

Wynik VECTO to potwierdzenie jak oszczędna jest ciężarówka, ponieważ to właśnie zużycie paliwa przekłada się na poziom emisji CO₂, a co za tym idzie – wysokość opłat drogowych w Europie.

Najważniejsze fakty:

- ▶ nie każdy nowy diesel trafia do korzystnej klasy CO₂,
- ▶ nie każda konfiguracja daje ten sam wynik,
- ▶ to, co wybierzesz przy zamówieniu pojazdu, wpływa później na koszty opłat drogowych,
- ▶ dobry wynik VECTO to potwierdzenie niskiego zużycia paliwa.

Dzisiaj najważniejsza dla flot jeżdżących po Niemczech (i nie tylko) jest **klasa 3 Maut** – najtańsza dostępna kategoria dla pojazdów z silnikiem Diesla. Aby ją uzyskać, samochód musi osiągnąć wynik emisji CO₂ o ponad 8% lepszy od wartości referencyjnej dla swojej podgrupy.

Najważniejszy wniosek biznesowy? **VECTO to temat dla właściciela floty, który chce płacić mniej za każdy kilometr i zużywać tak mało paliwa, jak tylko możliwe.**

Właśnie dlatego odpowiednio skonfigurowany DAF może dziś dać coś więcej niż komfort i niskie spalanie. Może dać także **6 lat przewagi kosztowej w niemieckim systemie Maut** – pod warunkiem, że pojazd zostanie zarejestrowany na czas.

Z tego e-booka dowiesz się wszystkiego, co powinieneś wiedzieć o VECTO, więc... w drogę!

VECTO – od czego zależy?

Dokumenty, które trzeba znać: CIF, CoC i dane potrzebne do klasyfikacji.

W VECTO liczy się nie tylko model ciężarówki. Znaczenie ma konkretna specyfikacja.

To właśnie dlatego dwa teoretycznie podobne pojazdy mogą trafić do różnych klas CO₂.
O wyniku decyduje cała grupa parametrów technicznych, a nie jedna cecha.

Co wpływa na wynik VECTO?

Najważniejsze elementy to:

- ▶ grupa i podgrupa pojazdu,
- ▶ liczba osi i konfiguracja podwozia,
- ▶ dopuszczalna masa całkowita,
- ▶ moc silnika,
- ▶ typ kabiny,
- ▶ właściwości aerodynamiczne,
- ▶ przełożenia układu napędowego,
- ▶ opory toczenia opon,
- ▶ urządzenia pomocnicze.



**W praktyce oznacza to jedno: nie wystarczy kupić nowego auta.
Trzeba kupić auto dobrze skonfigurowane.**

Dwa dokumenty, które trzeba znać:

- ▶ **CIF (Customer Information File)**
Pokazuje dane emisyjne i parametry konkretnej konfiguracji pojazdu. Jest bardzo ważny na etapie zakupu, bo pozwala sprawdzić, jaki wynik uzyska dana specyfikacja.
- ▶ **CoC (Certificate of Conformity)**
Certyfikat zgodności pojazdu zawiera dane potrzebne do formalnego potwierdzenia klasyfikacji i późniejszej obsługi w systemach opłat drogowych.

Jakie dane są potrzebne do klasyfikacji?

Najczęściej to:

- ▶ dowód rejestracyjny,
- ▶ CIF,
- ▶ CoC,
- ▶ numer VIN zgodny we wszystkich dokumentach,
- ▶ dane o masie, osiach, kabinie, silniku i emisji CO₂.

W systemie Toll Collect to właśnie na podstawie takich dokumentów można wnioskować o przypisanie do korzystniejszej klasy emisji CO₂. Jeśli przewoźnik nic z tym nie zrobi, pojazd najczęściej pozostanie w **klasie 1**, czyli tej najdroższej.

Dlatego najlepsze podejście jest proste: **nie analizować papierów po zakupie, tylko zadbać o właściwą konfigurację i dokumenty już przy zamawianiu pojazdu.**

PAMIĘTAJ! Nie musisz być specjalistą od VECTO, by jeździć taniej.
Dobór odpowiedniego pojazdu możesz zostawić specjalistom z Grupy DBK. Oni doskonale wiedzą, co i jak należy skonfigurować, by uzyskać możliwie najlepszy efekt dla Twojej firmy!



Czy wiesz, że... dobry wynik VECTO to nie tylko niższe opłaty. To także wiarygodne potwierdzenie, że pojazd **zużywa mniej paliwa** – bo **niższe spalanie oznacza niższą emisję CO₂**.



Przyszłość opłat drogowych w Europie

Gdzie VECTO będzie się liczyć?

VECTO przestaje być tematem, który dotyczy wyłącznie homologacji i niemieckiego myta. Coraz więcej państw europejskich wiąże wysokość opłat drogowych z emisją CO₂, a więc w praktyce także z klasą emisji przypisaną do pojazdu na podstawie danych VECTO. To oznacza, że wynik VECTO zaczyna wpływać nie tylko na koszt jazdy po Niemczech, ale coraz szerzej – na koszt funkcjonowania floty w Europie.

Według stanu na maj 2026 roku, systemy, w których emisja CO₂ ma wpływ na stawki działają już m.in. w:



NIEMCZECH



AUSTRII



CZECHACH



WŁOSZECH



DANII
DMC pow. 12 t,
od 2027 r.
system ma objąć
także pojazdy
pow. 3,5 t
DMC.



SŁOWACJI



SŁOWENII



WĘGRZECH



SZWAJCARII

To jednak dopiero początek. Wdrożenia w kolejnych krajach to już tylko kwestia czasu. Od 1 lipca 2026 roku poziom emisji CO₂ ma wpływać na wysokość opłat także w:

- ▶ Polsce,
- ▶ Bułgarii,
- ▶ Holandii,
- ▶ Belgii.

To pokazuje bardzo wyraźnie, że kierunek zmian nie jest chwilowy. System opłat drogowych w Europie coraz mocniej premiuje pojazdy o niższej emisji i wyższej efektywności energetycznej, czyli takie jak najnowsze wersje ciężarówek DAF.

Co to oznacza dla przewoźnika?

Najważniejszy wniosek jest prosty: dobry wynik VECTO przestaje być lokalną korzyścią „na Niemcy”, a staje się coraz ważniejszym parametrem kosztowym w transporcie międzynarodowym.

Jeżeli dziś odpowiednio skonfigurowany DAF daje znaczące oszczędności w Niemczech, to wraz z rozszerzaniem systemów opłat CO₂ na kolejne kraje ta sama przewaga zaczyna pracować szerzej:

- ▶ na większej liczbie tras,
- ▶ na większej liczbie rynków,
- ▶ i przez coraz większą część europejskiej pracy przewozowej.

To, co dziś liczysz dla Niemiec, jutro może dotyczyć znacznej części Europy.

Nowy DAF dzięki dobremu wynikowi VECTO będzie generował oszczędności w każdym kraju, który powiąże stawki drogowe z emisją CO₂.

Czy wiesz, że nie tylko w Niemczech certyfikacja do konkretnej klasy CO₂ jest ważna przez 6 lat. Tak jest również w innych krajach, co wynika z europejskich przepisów.





VECTO i Maut – Niemcy

Kluczowy rynek dla przewoźników – jak liczone są opłaty drogowe za Odrą?

Ponad 50 000 km! Tyle liczy sieć dróg płatnych w Niemczech. Co składa się na wysokość opłaty w systemie Toll Collect? Od czego zależy, ile zapłaci Twoja firma?

Niemcy to dla polskich przewoźników rynek absolutnie kluczowy – nie tylko dlatego, że wielu klientów działa właśnie tam, ale również dlatego, że to główny korytarz tranzytowy w Europie. Dlatego każda zmiana w systemie Maut bardzo szybko przekłada się na wynik finansowy firmy.

Jak oblicza się Maut?

Od 1 grudnia 2023 roku w systemie Toll Collect stawka za kilometr składa się z czterech części:

- ▶ kosztów infrastruktury,
- ▶ kosztów zanieczyszczenia powietrza,
- ▶ kosztów hałasu,
- ▶ kosztów emisji CO₂.

To właśnie ostatni składnik sprawił, że konfiguracja pojazdu zaczęła mieć bezpośredni wpływ na to, ILE ZAPŁACISZ za przejazd. Dziś w Niemczech nie wystarczy już wiedzieć, ile osi ma zestaw i jaką normę Euro spełnia. Trzeba jeszcze wiedzieć, do jakiej klasy emisji CO₂ jest przypisany pojazd!

Co oznacza klasa CO₂ w praktyce?

W systemie funkcjonuje **5 klas emisji CO₂**. Dla przewoźników korzystających z samochodów z silnikami Diesla najważniejsza jest **klasa 3** – najtańsza dostępna dziś kategoria dla pojazdów spalinowych. Z kolei klasa 1 to najdroższa kategoria dla samochodów spalinowych. Klasy 2 i 3 są zarezerwowane dla pojazdów, które osiągają odpowiednio lepsze wyniki emisji CO₂ od wartości odniesienia dla swojej podgrupy. Toll Collect wskazuje, że:

- ▶ klasa 2 dotyczy pojazdów z emisją o ponad 5% poniżej wartości odniesienia,
- ▶ klasa 3 dotyczy pojazdów z emisją o ponad 8% poniżej wartości odniesienia.

Co ważne, klasyfikacja do klasy 2 lub 3 jest ważna przez 6 lat od pierwszej rejestracji, a potem następuje przeklasyfikowanie. To właśnie dlatego termin rejestracji ma tak duże znaczenie biznesowe.

Ile to daje na kilometrze?

Dla typowego zestawu o masie powyżej 18 ton i z 5 osiami stawka wynosi:

- ▶ 34,8 ct/km w klasie 1
- ▶ 33,2 ct/km w klasie 3

Różnica to **1,6 eurocenta na każdym kilometrze**. Brzmi niewinnie, ale przy dużych przebiegach po Niemczech zaczyna robić dużą różnicę. Jeśli flota regularnie pracuje na tym terenie, te 1,6 centa szybko zamienia się w tysiące euro rocznie. W skali kilku pojazdów i kilku lat to już nie ciekawostka, tylko konkretna pozycja w rachunku wyników.

Jeszcze jedna ważna zmiana: masa i formalności

Od 1 grudnia 2023 roku o przyporządkowaniu do kategorii wagowej nie decyduje już dopuszczalna masa całkowita z **poła F.2**, lecz **maksymalna masa całkowita z poła F.1**. To istotny detal, bo wpływa na właściwe naliczanie stawki.

Toll Collect na początku automatycznie przypisuje wszystkich klientów do klasy 1.

Korzystniejszą klasę trzeba potwierdzić dokumentami i wnioskować o nią w portalu klienta.

Do tego potrzebne są m.in.:

- ▶ dowód rejestracyjny,
- ▶ CIF,
- ▶ CoC,
- ▶ zgodny numer VIN.

W praktyce oznacza to jedno: sama ciężarówka nie wystarczy. Trzeba jeszcze dopilnować formalności.

Co z tego wynika dla przedsiębiorcy?

Najprostszy wniosek jest taki: w Niemczech nie płacisz już tylko za wagę i osie. Płacisz także za to, jak dobrze skonfigurowany jest Twój pojazd.

Dlatego zakup pojazdu w odpowiedniej specyfikacji nie jest dziś wyłącznie decyzją produktową. To decyzja kosztowa. Jeśli pojazd zostanie właściwie skonfigurowany i zarejestrowany na czas, może wejść do klasy 3 i umożliwić firmie korzystanie z najniższej stawki myta nawet przez 6 lat. Właśnie dlatego temat VECTO i myta warto traktować nie jako techniczny detal, lecz element strategii rentowności floty.

Maut w Niemczech – 5 najważniejszych faktów:

- 1. Niemiecki Maut to dziś nie tylko masa i osie.** Na końcową stawkę wpływa także klasa emisji CO₂ pojazdu.
- 2. Klasa 3 to dziś najlepszy wynik dla diesla.** To najtańsza dostępna kategoria dla pojazdów spalinowych w Niemczech.
- 3. 1,6 eurocenta na kilometrze robi różnicę.** Przy dużych przebiegach po Niemczech oznacza to realne oszczędności w skali roku i całego cyklu życia pojazdu.
- 4. O koszcie myta decyduje już etap zamówienia pojazdu.** Konfiguracja, wynik VECTO i komplet dokumentów wpływają na późniejszą klasę CO₂.
- 5. Poprawna rejestracja to długoterminowa przewaga.** Certyfikacja w danej klasie Toll Collect (mautu) obowiązuje przez 6 lat od pierwszej rejestracji, więc dobrze dobrany pojazd może pracować na niższe koszty przez setki tysięcy kilometrów.

PAMIĘTAJ! Rejestracja nowego DAF-a do 30 czerwca 2026 r. może dać Twojej flocie klasę 3 Maut na 6 lat.

To 60 miesięcy oszczędności!





VECTO w liczbach – ile można zaoszczędzić?

Przykłady i scenariusze: ile daje klasa 3 w Niemczech?

W Niemczech różnica między pojazdem klasy 1 a klasy 3 dla typowego ciężkiego zestawu wynosi dziś 1,6 eurocenta na każdym kilometrze. To właśnie ta pozornie niewielka kwota decyduje później o tysiącach euro zostających albo uciekających z budżetu firmy.

W praktyce działa to bardzo prosto: im więcej kilometrów robisz po Niemczech, tym mocniej pracuje na Ciebie dobra klasa VECTO. W biznesie jednym z najważniejszych narzędzi jest kalkulator. Policzyliśmy, kto i ile może zaoszczędzić, wybierając pojazd zarejestrowany w klasie 3 emisji CO₂.

Scenariusz 1:

 **1** zestaw  **10 000 km** miesięcznie

50% przebiegu w Niemczech
to oszczędność:

80 € miesięcznie
960 € rocznie
 **5 760 €** w 6 lat

65% przebiegu w Niemczech
to oszczędność:

104 € miesięcznie
1 248 € rocznie
 **7 488 €** w 6 lat

Scenariusz 2:

 **5** zestawów, każdy pokonuje  **10 000 km** miesięcznie

50% przebiegu w Niemczech
to oszczędność:

400 € miesięcznie
4 800 € rocznie
 **28 800 €** w 6 lat

65% przebiegu w Niemczech
to oszczędność:

520 € miesięcznie
6 240 € rocznie
 **37 440 €** w 6 lat

Scenariusz 3:

 **10** zestawów, każdy pokonuje  **12 500 km** miesięcznie

50% przebiegu w Niemczech
to oszczędność:

1 000 € miesięcznie
12 000 € rocznie
 **72 000 €** w 6 lat

65% przebiegu w Niemczech
to oszczędność:

1 300 € miesięcznie
15 600 € rocznie
 **93 600 €** w 6 lat

PAMIĘTAJ! 30 czerwca 2026 r. to data, która może zdecydować o kosztach jazdy w Niemczech przez kolejne 6 lat! Kup i zarejestruj nowego DAF-a przed 30 czerwca i zabezpiecz rentowność swojego biznesu.

93,6 tys. euro w ciągu 6 lat to kwota, którą możesz zaoszczędzić dzięki 10 zestawom w 3. klasie (przy 12,5 tys. km miesięcznie na pojazd i 65% przebiegu po Niemczech).



Przykłady i scenariusze: ile daje klasa 3 w innych krajach?

W niektórych krajach wysokość opłat drogowych jest jeszcze bardziej uzależniona od emisji CO₂. Czy wiesz, że w Danii różnica między klasą 1 a 3 dla najcięższych pojazdów jest jeszcze większa i wynosi dziś około 2,55 eurocenta/km, a w strefach niskiej emisji rośnie nawet do około 3,75 eurocenta/km!

Scenariusz 4:

 **10** zestawów, każdy pokonuje  **12 500 km** miesięcznie

30% przebiegu w Danii
to oszczędność:

 **956,25 €** miesięcznie
 **11 475 €** rocznie
 **68 850 €** w 6 lat

45% przebiegu w Danii
to oszczędność:

 **1434,38 €** miesięcznie
 **17 812,5 €** rocznie
 **103 275 €** w 6 lat

Scenariusz 5:

 **30** zestawów, każdy pokonuje  **12 500 km** miesięcznie

50% przebiegu w Danii
to oszczędność:

 **2868,75 €** miesięcznie
 **34 425 €** rocznie
 **206 550 €** w 6 lat

65% przebiegu w Danii
to oszczędność:

 **4303,13 €** miesięcznie
 **51 637,5 €** rocznie
 **309 825 €** w 6 lat

 **Z DAF-em w klasie 3 oszczędzasz w CAŁEJ Europie!**

Wyliczenia jasno pokazują, że dobry wynik VECTO nie jest „korzyścią tylko na Niemcy”. To parametr, który będzie coraz mocniej pracował na rentowność floty także na innych rynkach.

Czy wiesz, że...?

31,2 euro oszczędności na jednym kursie to różnica w opłatach drogowych na trasie z granicy polsko-niemieckiej do Aalborg w Danii i z powrotem. Jeśli robisz tylko dwa takie kursy w tygodniu, to rocznie oszczędzasz już ponad 3200 euro!

PAMIĘTAJ!

Nowy DAF w klasie 3 będzie Ci się opłacał coraz bardziej. Dzisiejsze wyliczenia to dopiero początek. VECTO już wpływa na koszty transportu w Europie, a kolejne kraje wdrażają systemy opłat zależne od emisji CO₂. Dlatego dobry wynik VECTO będzie z roku na rok coraz mocniej pracował na rentowność Twojej floty.



VECTO a koszty – co trzeba zapamiętać?

- ▶ **Niemcy:** różnica klasa 1 vs klasa 3 = 1,6 eurocenta/km
- ▶ **Dania:** różnica klasa 1 vs klasa 3 = 2,55 eurocenta/km
- ▶ **Dania LEZ:** różnica może wzrosnąć do ok. 3,75 eurocenta/km
- ▶ **Rejestracja** w klasie 3 pozwala **oszczędzać** przez co najmniej **6 lat**
- ▶ **Im większa flota** i większy udział kilometrów na rynkach z opłatą CO₂, **tym większa przewaga kosztowa**

UWAGA!

Symulacje mają charakter poglądowy i opierają się na aktualnych różnicach stawek między klasą 1 i 3 w wybranych krajach. Faktyczna skala korzyści zależy od przebiegów, udziału kilometrów w danym kraju, kategorii pojazdu, liczby osi, struktury tras i aktualnych taryf operatorów systemów opłat drogowych.

6 lat przewidywalności – Total Care w Grupie DBK

W transporcie nie wyeliminujesz wszystkich zmiennych. Zmieniają się stawki, przepisy, popyt, ceny paliw czy sytuacja rynkowa. **Z Grupą DBK możesz jednak zamienić wiele tych nie-wiadomych na stałe i przewidywalne.**

Co daje przedsiębiorcy przewidywalność?

- ▶ **prostsze budżetowanie** – łatwiej policzyć koszt floty w skali miesiąca i roku,
- ▶ **mniej nieprzyjemnych niespodzianek** – serwis, naprawy czy ubezpieczenia nie wyskakują nagle jako duży, jednorazowy wydatek,
- ▶ **mniej przestojów** – pojazd jest obsługiwany planowo, a nie dopiero wtedy, gdy stanie,
- ▶ **więcej czasu na core biznes** – mniej energii idzie na „gaszenie pożarów”, więcej na klientów, zlecenia i rozwój firmy,
- ▶ **więcej spokoju** – wartość bezcenna w dzisiejszym świecie.

Jak ją osiągnąć z DAF-em i Grupą DBK?

W Grupie DBK kierujemy się filozofią Total Care. W praktyce oznacza ona możliwie kompleksowe wsparcie firmy transportowej – od doboru i finansowania pojazdu, przez serwis i części, po ubezpieczenia, telematykę i wynajem.

Dla przedsiębiorcy korzyść jest prosta: więcej spraw może uporządkować z jednym partnerem, a mniej czasu traci na działania, które same w sobie nie zarabiają.



DAF MultiSupport

To kontrakt serwisowo-obslugowy, w którym płacisz stałą, z góry ustaloną opłatę i w zamian otrzymujesz określony zakres ochrony. W praktyce oznacza to, że koszty serwisu czy napraw zamieniasz na przewidywalny koszt miesięczny – bez niespodzianek.

Do wyboru są różne poziomy ochrony:



Care+

obsługa serwisowa
i planowe przeglądy



Xtra Care

obsługa serwisowa
+ naprawy układu
napędowego + pomoc
w razie awarii



Full Care

najszerszy zakres ochrony:
obsługa serwisowa, naprawy
całego pojazdu, wymiana części
eksploatacyjnych, pomoc w razie
awarii i dodatkowe usługi

Co daje DAF Multisupport?

- ▶ brak nagłych wydatków na przeglądy i naprawy,
- ▶ ochronę przed kosztownymi awariami, także za granicą,
- ▶ mniejsze ryzyko przestojów,
- ▶ łatwiejsze planowanie budżetu floty,
- ▶ wyższą wartość pojazdu przy odsprzedaży dzięki regularnej obsłudze zgodnej ze standardami DAF.

Wynajem i ubezpieczenia w Grupie DBK

Kolejne koszty także można rozłożyć w czasie. Dotyczy to przede wszystkim wynajmu i ubezpieczeń, które można ująć w stałej, przewidywalnej racie. Dzięki temu firma nie musi mierzyć się z kumulacją większych wydatków w jednym momencie.

Najważniejsze korzyści:

- ▶ stałe, łatwe do zaplanowania miesięczne obciążenie,
- ▶ brak kumulacji kosztów, np. przy odnowieniu polis dla większej części floty,
- ▶ możliwość zawarcia w racie wybranych kosztów eksploatacyjnych i usługowych,
- ▶ większa płynność finansowa i brak zamrażania kapitału,
- ▶ po zakończeniu umowy opcja zwrotu pojazdu, bez ryzyka związanego z jego odsprzedażą i wahaniami wartości rezydualnej.

DAF EcoDrive

Do każdego nowego DAF-a klient otrzymuje voucher na bezpłatne szkolenie DAF EcoDrive+. To praktyczne warsztaty dla kierowców, które pomagają lepiej wykorzystywać systemy pojazdu, jeździć bardziej efektywnie i osiągać lepsze wyniki w codziennej pracy. Oszczędności paliwa po takim szkoleniu to około 5%. W przypadku kierowców, którzy wcześniej w ogóle nie stosowali się do zasad ekoprowadzenia, realne oszczędności mogą być nawet dwukrotnie większe.

Korzyści ze szkolenia DAF EcoDrive:

- ▶ niższe spalanie i łatwiejsza kontrola kosztów paliwa,
- ▶ bezpieczniejsza, bardziej defensywna jazda,
- ▶ mniejsze ryzyko kolizji, szkód i przestojów,
- ▶ potencjalnie mniejsze ryzyko wzrostu składek ubezpieczeniowych,
- ▶ mniejsze zużycie pojazdu, opon i hamulców,
- ▶ wyższa trwałość auta i lepsza wartość rezydualna.

6 lat niższego Mautu to dopiero początek.

Kolejne koszty też można ZAPLANOWAĆ!
W transporcie nie wyeliminujesz wszystkich zmiennych, ale z Grupą DBK możesz zamienić WIELE z nich na stałe i przewidywalne.



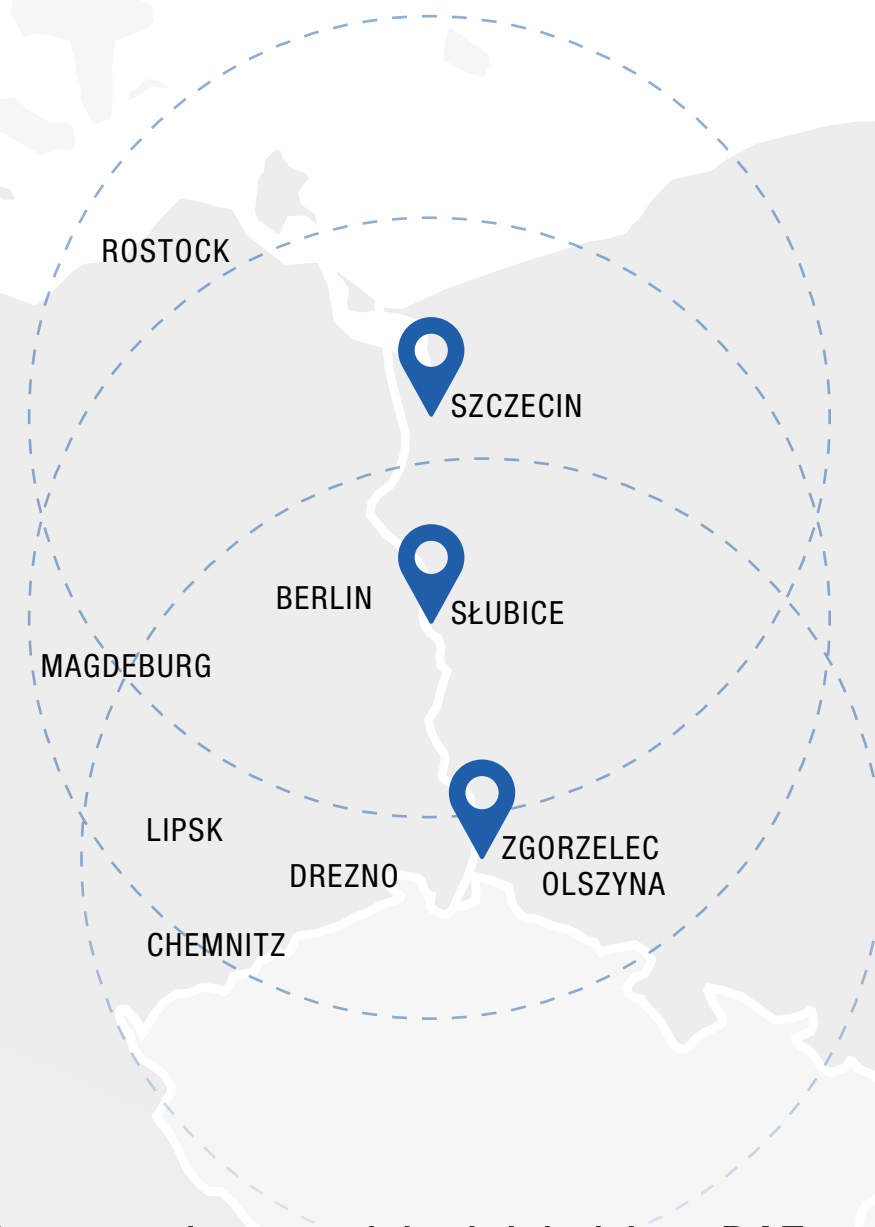
Jak nie płacić myta w Niemczech?

DAF Electric – rozwiązanie dla przewoźników z zachodniej Polski.

Czy wiesz, że bezemisyjna ciężarówka jest w Niemczech zwolniona z opłaty drogowej do 30 czerwca 2031 r.? To oznacza przewagę, której nie da się osiągnąć dieslem – niezależnie od konfiguracji i klasy VECTO.

Jeździsz głównie z zachodniej Polski do Niemiec? Rozważ elektrycznego DAF-a, który może dać Ci jednocześnie:

- ▶ brak myta w Niemczech,
- ▶ niezależność od cen paliw,
- ▶ możliwość korzystania z własnej, taniej lub darmowej energii,
- ▶ mocniejszą pozycję w rozmowach z klientami z Europy Zachodniej.



Zasięg w praktyce – dokąd dojedziesz DAF-em Electric bez ładowania?

Nowa generacja DAF Electric oferuje w odpowiednich konfiguracjach zasięg przekraczający 500 km, dzięki pakietom bezpiecznych baterii LFP o pojemności do 525 kWh. Dla przewoźnika z zachodniej Polski oznacza to, że można realnie planować operacje na takich trasach jak:

- ▶ ze Zgorzelca – Lipsk, Chemnitz, Drezno,
- ▶ z okolic Olszyny – Berlin i okolice,
- ▶ ze Słubic – Magdeburg, Lipsk,
- ▶ ze Szczecina – Rostock, Berlin.

Czy wiesz, że przy takim zasięgu można oddalić się od granicy PL-DE o ok. 200–225 km bez ładowania po drodze, zachowując margines operacyjny, ponieważ rzeczywisty zasięg zależy m.in. od masy ładunku, profilu trasy, stylu jazdy i prędkości.

Gdzie jest realna oszczędność?

1. Nie płacisz myta w Niemczech. To przewaga kosztowa, której diesel po prostu nie zapewni.

2. Nie jesteś zależny od cen paliw.

Olej napędowy kupujesz po cenie rynkowej. Energię do elektryka możesz:

- ▶ ładować nocą,
- ▶ produkować z własnej instalacji PV,
- ▶ magazynować lokalnie i zużywać wtedy, gdy to najbardziej opłacalne.

3. Publiczne ładowanie może być tylko dodatkiem.

Nie musisz opierać modelu pracy na drogim ładowaniu w trasie. Często wystarczy:

- ▶ dojechać do Niemiec,
- ▶ uzupełnić energię np. na 80–100 km,
- ▶ resztę doładować już w swojej bazie – taniej, z PV lub z taryfy nocnej.

Jak DAF wspiera darmową jazdę w Niemczech?

- ▶ **Szybkie ładowanie:** DC do 325 kW, ładowanie pakietu 420 kWh do 80% w ok. 45 minut.
- ▶ **Modułowe baterie:** od 210 do 525 kWh w zależności od modelu i konfiguracji.
- ▶ **Akumulatory LFP:** bez kobaltu i niklu, możliwość regularnego ładowania do 100%, 8 lat gwarancji.

Co jeszcze zyskujesz z elektrycznym DAF-em?

- ▶ **Przewaga handlowa:** transport zeroemisyjny coraz częściej staje się argumentem w rozmowach z klientami, szczególnie w Europie Zachodniej.
- ▶ **Przewaga wizerunkowa:** Twoja firma będzie postrzegana jako nowoczesna, innowacyjna, odpowiedzialna za środowisko.

DAF-y Electric w praktyce



Firma: Contargo (Niemcy)

33 ciągniki DAF XD Electric wdrożone do regularnej pracy między terminalami w Niemczech, Francji i Szwajcarii. Pojazdy mają największe zestawy baterii i zasięg powyżej 500 km.



Firma: Dobosz Trans (Polska)

Dwa ciągniki DAF XD Electric wdrożone do regularnych kursów i ładowania na bazie – w nocy, z wykorzystaniem darmowej energii z instalacji fotowoltaicznej.

Dlaczego Grupa DBK?

Grupa DBK to pionier elektromobilności wśród dealerów DAF w Polsce – partner, który uczestniczył w pierwszych wdrożeniach i testach takich pojazdów u klientów.

5 najważniejszych wniosków:

- ▶ Z DAF-em Electric nie płacisz dziś myta w Niemczech.
- ▶ 500+ km zasięgu otwiera realne relacje z zachodniej Polski do Niemiec.
- ▶ Nie musisz ładować się wyłącznie publicznie – baza może być Twoim hubem.
- ▶ To przewaga kosztowa, której diesel nie osiągnie.
- ▶ To także przewaga handlowa i wizerunkowa wobec klientów z Europy Zachodniej.





VECTO i duża kabina

DAF to komfort bez kompromisów – niższe opłaty, duża kabina i kierowca, który chce jeździć Twoim autem

VECTO często kojarzy się z wyrzeczeniami: mniejsza kabina, słabszy silnik, mniej wyposażenia, konfiguracja podporządkowana wyłącznie spalaniu i klasie CO₂. W przypadku DAF-a tak być nie musi.

Dobrze dobrany DAF może łączyć przestronną kabinę, wysoki komfort dla kierowcy i konfigurację pozwalającą uzyskać korzystną klasę CO₂ w systemie Maut. To oznacza, że przewoźnik nie musi wybierać między kosztami a warunkami pracy kierowcy.

To ważne, bo pojazd w klasie 3 może obniżyć koszty opłat drogowych w Niemczech, a przestronna kabina może pomóc przyciągnąć i zatrzymać kierowców. Dla właściciela firmy to nie są dwa osobne tematy. To dwa elementy tej samej kalkulacji biznesowej.

Kabina też pracuje na wynik firmy

Komfort kierowcy nie jest dodatkiem premium. W transporcie dalekobieżnym kabina jest miejscem pracy, odpoczynku i regeneracji. Dlatego jej jakość wpływa na samopoczucie kierowcy, koncentrację, bezpieczeństwo i przywiązanie do pracodawcy.

Kabiny DAF od lat uchodzą za jedne z najbardziej komfortowych na rynku. Wyróżniają je przede wszystkim: największa przestrzeń, bardzo dobra ergonomia, wygodne łóżka, intuicyjna obsługa i wyjątkowo niski poziom hałasu.

To wszystko sprawia, że kierowca mniej się męczy – zarówno podczas jazdy, jak i w czasie odpoczynku.

A w branży, w której dobry kierowca jest coraz trudniej dostępny, taka kabina staje się realnym argumentem. Kierowca chętniej zostaje w firmie, która daje mu dobre narzędzie pracy.

Komfort ma wpływ na biznes

W transporcie liczą się koszty paliwa, opłaty drogowe, serwis, dostępność pojazdu i wartość rezydualna. Ale ważny jest też kierowca. Bez niego nawet najlepiej skonfigurowany zestaw nie zarabia.

Dlatego duża kabina może wspierać firmę w kilku obszarach:

- ▶ **rekrutacja** – atrakcyjny pojazd jest argumentem dla kierowcy przy wyborze pracodawcy,
- ▶ **retencja** – lepsze warunki pracy zmniejszają frustrację i zmęczenie,
- ▶ **bezpieczeństwo** – wypoczęty kierowca łatwiej utrzymuje koncentrację,
- ▶ **wizerunek firmy** – nowoczesna flota pokazuje, że przewoźnik dba o ludzi i efektywność.

To szczególnie ważne w przewozach międzynarodowych, w trakcie których kierowca spędza w kabinie wiele dni. W takim zastosowaniu kabina nie jest dodatkiem. Jest częścią warunków zatrudnienia.

Wybierz DAF-a bez kompromisów

Grupa DBK pomaga dobrać konfigurację, która łączy trzy cele: niskie koszty, komfort kierowcy i gotowość na wymogi VECTO. Chodzi o to, by wybrać pojazd do konkretnej pracy: tras, mas, ładunków, przebiegów, oczekiwanej klasy CO₂ i potrzeb kierowców.

Dobrze skonfigurowany DAF może być rozwiązaniem dla firm, które chcą obniżyć koszty mycia dzięki korzystnej klasie CO₂, a jednocześnie nie rezygnować z dużej kabiny i komfortu kierowcy.

Chcesz sprawdzić, jak skonfigurować DAF-a XG pod klasę 3 MAUT bez rezygnacji z komfortu kierowcy? Porozmawiaj z ekspertami Grupy DBK.



Chcesz auto pod klasę 3?

Z Grupą DBK nie wtopisz!

Przy zakupie pojazdu „pod Maut” bardzo łatwo wpaść w pułapkę uproszczeń. Tymczasem o wyniku VECTO często decydują szczegóły konfiguracji. To właśnie one przesądzają, czy pojazd będzie realnie pracował na niższy koszt kilometra. W drodze do maksymalnej rentowności możesz liczyć na wsparcie specjalistów z Grupy DBK.

Temat VECTO i klasy 3 **nie dotyczy wyłącznie ciągników siodłowych**. Liczy się także przy solówkach, zestawach przestrzennych i innych pojazdach pracujących w międzynarodówce. Dlatego przy wyborze auta do klasy 3 nie chodzi o to, by kupić jakikolwiek nowy samochód. Chodzi o to, by dobrać pojazd do **realnej pracy**, właściwie go skonfigurować i patrzeć na niego przez pryzmat **TCO**, czyli całkowitego kosztu użytkowania.



6 najczęstszych pułapek przy zakupie auta „pod Maut”

- 1. Patrzeć tylko na cenę zakupu.** Tańsza oferta nie musi być tańsza w użytkowaniu. Niewielka różnica na fakturze może oznaczać dużą różnicę w spalaniu, opłatach drogowych i wartości auta w kolejnych latach.
- 2. Porównywanie aut tylko na oko.** Dwa pojazdy mogą wyglądać bardzo podobnie, a mieć zupełnie inny wynik VECTO. O klasie CO₂ decydują także elementy, których z zewnątrz nie widać: przełożenie, opony, masa czy detale wyposażenia. Kluczowa jest analiza specyfikacji.
- 3. Dobieranie auta na wszelki wypadek.** Pojazd powinien być dopasowany do tego, co naprawdę robi w trasie. Uniwersalność brzmi dobrze, ale w praktyce może oznaczać gorszy efekt kosztowy.
- 4. Słuchanie branżowych mitów zamiast danych.** Nie każda obiegowa opinia jest dziś aktualna. To, co było prawdą kilka lat temu, nie musi dotyczyć nowych konfiguracji i nowych roczników modelowych.
- 5. Założenie, że lepsza klasa zapisze się sama.** Nie zapisze się. Nawet dobrze skonfigurowany pojazd trzeba jeszcze prawidłowo przeprowadzić przez formalności i zgłoszenie dokumentów.
- 6. Uleganie preferencjom kierowców.** Opinia kierowcy jest ważna, ale nie może decydować o całej konfiguracji pojazdu. Przykładem są kamery zamiast lusterek – część kierowców odrzuca je z przyzwyczajenia, choć nigdy realnie z nimi nie pracowała.

Chcesz auto pod klasę 3? Najbezpieczniej przejść ten proces z handlowcami Grupy DBK.



Liczą się szczegóły

Przy aucie pod klasę 3 wszystko rozbija się o szczegóły konfiguracji. To one decydują, czy samochód będzie:

- ▶ korzystał z niższych opłat,
- ▶ zużywał mniej paliwa,
- ▶ pasował do realnej pracy klienta,
- ▶ i obroni się ekonomicznie w całym okresie użytkowania.

Dlatego dobry handlowiec nie zaczyna od pytania: „**Jakie auto chcesz kupić?**”.

Zaczyna od pytania: „Jak to auto będzie pracować?”.

VECTO trzeba liczyć w TCO, nie w cenie z faktury

Samochód droższy na starcie o kilkaset euro wcale nie musi być droższy dla firmy. Jeżeli:

- ▶ mniej pali,
- ▶ pozwala płacić mniej za użytkowanie dróg,,
- ▶ lepiej trzyma wartość,
- ▶ i jest lepiej dopasowany do pracy,

to w całym okresie użytkowania będzie po prostu **tańszym wyborem**. Dlatego w Grupie DBK patrzymy na konfigurację pojazdu nie przez pryzmat najniższej ceny zakupu, lecz bierzemy pod uwagę rentowność transportu.

Diabeł tkwi w szczegółach. To one decydują, czy pojazd będzie pracował na klasę 3 i niższy koszt kilometra.



MIT: Szybki most i 480 KM to za słaby zestaw

Jedna z częstszych obaw dotyczy połączenia silnika 480 KM z szybkim przełożeniem 2.05. W praktyce nie warto oceniać takiej konfiguracji przez pryzmat starszych aut i starych przyzwyczajęń. W najnowszych DAF-ach silnik pracuje w cyklu Millera, więc nie tylko mniej spala, ale także:

- ▶ szybciej buduje moment obrotowy,
- ▶ lepiej reaguje przy niższych obrotach,
- ▶ może zapewniać odpowiednią dynamikę także w konfiguracji zoptymalizowanej kosztowo.

Wniosek jest prosty: o opłacalności konfiguracji nie decyduje mit z parkingu, tylko realne dane i doświadczenie ludzi, którzy takie auta konfigurują na co dzień.



FAKT: Samochód pod klasę 3 wybieraj z Grupą DBK

Tutaj naprawdę liczą się szczegóły, a specjaliści z Grupy DBK wiedzą:

- ▶ jak skonfigurować pojazd pod klasę 3,
- ▶ jak nie przesadzić z kompromisami,
- ▶ jak dobrać auto do konkretnego zastosowania,
- ▶ i jak spojrzeć na zakup przez pryzmat TCO, a nie tylko ceny zakupu.

To właśnie dlatego są partnerem przedsiębiorcy w drodze do jak najbardziej efektywnego i rentownego transportu.



VECTO a naczepa

Dlaczego ten temat będzie coraz ważniejszy?

VECTO kojarzy się dziś głównie z ciągnikiem siodłowym, klasą emisji CO₂ i niemieckim maut-em, jednak wpływ na emisję CO₂, a co za tym idzie – na spalanie – ma również naczepa. Dlatego coraz ważniejsze będzie nie tylko to, **jaki ciągnik wybierasz, ale też, z jaką naczepą będzie pracował.**

VECTO dla naczep – co już wiadomo?

Od 1 lipca 2024 roku certyfikacja VECTO obejmuje nowe naczepy i przyczepy kategorii O3 i O4, czyli pojazdy o DMC powyżej 8 ton. Dotyczy przede wszystkim najpopularniejszych zabudów zamkniętych: kurtynowych, furgonowych i chłodniczych.

VECTO dla naczep – informacje:

- ▶ do 2030 roku naczepy mają ograniczyć wpływ na emisję CO₂ zestawu o 10 proc.,
- ▶ pozostałe przyczepy – o 7,5 proc.,
- ▶ po 2030 roku za niespełnienie celów producentom grożą kary liczone od przekroczenia limitu CO₂,
- ▶ branża podkreśla, że metodologia VECTO-Trailer jest sporna, bo naczepa sama nie emituje CO₂, a symulacja nie zawsze uwzględnia realną logistykę: ładowność, objętość, puste przebiegi czy transport intermodalny.

Wniosek dla przewoźnika jest prosty: nawet jeśli wpływ naczepy na opłaty drogowe nie działa jeszcze tak bezpośrednio jak klasa CO₂ ciągnika, kierunek zmian jest jasny. Efektywność całego zestawu będzie coraz ważniejsza.

Nawet 3000 euro rocznie możesz zaoszczędzić

tylko dzięki jednej lekkiej naczepie Koegel. Symulacja dla przebiegu 150 tys. km i cenie ON w wysokości 1,7 euro brutto za litr.



Co możesz zyskać już dziś?

Lżejsza i dobrze dobrana naczepa jest nie tylko odpowiedzią na przyszłe przepisy. Może dawać korzyści już teraz:

- ▶ **większa ładowność** – niższa masa własna pozwala zabrać cięższy ładunek,
- ▶ **niższe zużycie paliwa** przy jeździe z częściowym obciążeniem,
- ▶ **niższy koszt kilometra** w skali kilku lat i setek tysięcy kilometrów,
- ▶ **większa elastyczność floty** – naczepa dobrana do realnych tras, ramp, ładunków i sposobu pracy,
- ▶ **niższe ryzyko regulacyjne** – pojazd kupiony dziś będzie pracował także wtedy, gdy wymogi emisyjne będą bardziej rygorystyczne,
- ▶ **lepsze przygotowanie pod przyszłe opłaty drogowe** zależne od efektywności całego zestawu.

Naczepa nie ma silnika, ale wpływa na zużycie paliwa. Liczą się masa własna, opory toczenia, wysokość, aerodynamika, typ zabudowy i opony.



Przyszłościowe rozwiązania na dziś – lekkie naczepy Kögel

Grupa DBK jest wyłącznym importers naczep i przyczep Kögel w Polsce. W ofercie znajdują się m.in. rozwiązania szczególnie istotne dla przewoźników myślących o efektywności zestawu:

- ▶ **Kögel Light** – jedna z najlżejszych naczep w Europie; pozwala przewieźć jednorazowo nawet o 800 kg więcej ładunku.
- ▶ **Kögel Light Plus** – naczepa o zoptymalizowanej masie, z ramą z wysokiej jakości stali drobnoziarnistej; warianty P120 i P90 mogą mieć masę własną od około 4800 kg.
- ▶ **Kögel Light Coil** – lekka naczepa do przewozu surowców w kręgach; przykład realizacji Grupy DBK – masa własna 5700 kg, mulda 7,2 lub 9 m.
- ▶ **Kögel Cool Liteshell** – chłodnia lżejsza o ok. 700 kg; według producenta niższa masa przekłada się na oszczędność ok. 0,3 l/100 km i redukcję CO₂ o 8 g/km.

Dobierz cały zestaw, nie tylko ciągnik

W dobie VECTO decyzja zakupowa nie powinna kończyć się na wyborze ciągnika. Równie ważne jest pytanie: **z jaką naczepą ten ciągnik będzie pracował?**

Specjaliści Grupy DBK pomogą dobrać DAF-a pod klasę CO₂ i Maut, ale także odpowiednią naczepę Kögel – do ładunku, tras, przebiegów, wymaganej ładowności i przyszłych regulacji.

VECTO zaczyna się przy ciągniku, ale nie kończy się na nim. Porozmawiaj z Grupą DBK o całym zestawie – ciągniku, naczepie i realnych kosztach pracy Twojej floty.

Pytania i odpowiedzi

Czy VECTO to system opłat drogowych?

Nie. VECTO nie jest systemem poboru myta. To narzędzie, które służy do wyliczania zużycia energii i emisji CO₂ pojazdu ciężarowego. Wynik VECTO wpływa na klasę emisji CO₂, a ta z kolei wpływa na wysokość opłat drogowych, m.in. w Niemczech.

Jaki jest związek VECTO ze spalaniem?

To proste – im lepszy jest wynik VECTO, tym oszczędniejszy jest samochód. VECTO to narzędzie do wiarygodnego i ustandaryzowanego obliczania emisji CO₂, a emisja dwutlenku węgla jest tym niższa, im mniej paliwa zużywa dany pojazd.

Po co przewoźnikowi w ogóle wiedza o VECTO?

Bo dziś VECTO nie jest już tylko tematem homologacyjnym. Przekłada się na realny koszt kilometra. Jeśli pojazd trafi do gorszej klasy CO₂, firma przez lata może ponosić wyższe opłaty niż powinna.

Czy każdy nowy DAF automatycznie trafia do klasy 3?

Nie. O klasie nie decyduje sama marka ani sam fakt, że auto jest nowe. Liczy się konkretna konfiguracja pojazdu. Dwa z pozoru podobne ciągniki mogą trafić do różnych klas CO₂.

Czy każdy nowy diesel ma szansę na klasę 3?

Nie. Klasa 3 jest dziś najlepszą kategorią dla diesla, ale wymaga wyniku emisji CO₂ o ponad 8% poniżej wartości odniesienia dla danej podgrupy pojazdu.

Co dokładnie oznacza klasa 3?

To obecnie najtańsza dostępna kategoria niemieckiego Maut dla pojazdów z silnikiem Diesla. Dla wielu flot oznacza to najniższy możliwy koszt przejazdu po niemieckich drogach w segmencie aut spalinowych.

Jak długo jest ważna klasyfikacja do klasy 2 lub 3?

Przez 6 lat od pierwszej rejestracji pojazdu, a potem następuje przeklasyfikowanie. To właśnie dlatego termin rejestracji ma tak duże znaczenie.

Dlaczego 30 czerwca 2026 roku jest tak ważny?

To kluczowy moment z perspektywy planowania kosztów. Rejestracja odpowiednio skonfigurowanego pojazdu przed tą datą ma pozwolić zabezpieczyć korzystną klasyfikację na pełny 6-letni okres.

Czy liczy się data zamówienia pojazdu?

Najważniejsza jest nie sama decyzja zakupowa, ale finalnie data pierwszej rejestracji. Z punktu widzenia klasyfikacji i okresu ważności to właśnie ona ma znaczenie.

Czy starszy pojazd można „podnieść” do klasy 3?

Nie. Pojazdy z pierwszą rejestracją przed 1 lipca 2019 roku, jeśli nie są bezemisyjne, są zasadniczo przypisywane do klasy 1.

Od czego zależy wynik VECTO?

Od całej konfiguracji pojazdu. Znaczenie mają m.in. grupa i podgrupa pojazdu, liczba osi, masa, typ kabiny, moc silnika, aerodynamika, układ napędowy, opony i osprzęt pomocniczy.

Czy duża kabina i mocny silnik wykluczają klasę 3?

Nie. To właśnie jeden z ważnych argumentów DAF-a. Odpowiednio skonfigurowane pojazdy tej marki mogą łączyć dużą kabinę z korzystnym wynikiem VECTO i klasą 3.

Jakie elementy konfiguracji pomagają w uzyskaniu klasy 3?

W przypadku pojazdów marki DAF to m.in. pakiet aerodynamiczny, system kamer DAF Digital Vision, opony o niskim oporze toczenia oraz zoptymalizowany układ napędowy i przełożenia.

Jakie dokumenty trzeba znać?

Najważniejsze to:

- ▶ CIF – plik informacji dla klienta,
- ▶ CoC – certyfikat zgodności,
- ▶ dowód rejestracyjny.

W praktyce to właśnie te dokumenty są potrzebne do potwierdzenia danych pojazdu i klasyfikacji CO₂.

Po co potrzebny jest numer VIN?

VIN służy do porównania dokumentów i potwierdzenia, że wszystkie dane dotyczą dokładnie tego samego pojazdu. W systemie Toll Collect VIN musi być zgodny we wszystkich dokumentach.

Czy klasę CO₂ można zmienić hurtowo dla całej floty?

Nie. Toll Collect wskazuje, że każdy pojazd należy edytować i sprawdzać indywidualnie.

Co jeśli przewoźnik nie dostarczy dokumentów do Toll Collect?

Wtedy pojazd może pozostać w klasie 1, czyli w droższej taryfie. Innymi słowy: nawet jeśli auto technicznie zasługuje na lepszą klasę, niedopełnienie formalności może oznaczać wyższe opłaty.

Czy dostawca kart paliwowych albo operator zewnętrzny mogą zmienić klasę CO₂ za klienta?

Nie. Toll Collect wyraźnie zaznacza, że zmiana klasy emisji nie może być dokonana przez dostawców usług takich jak operatorzy kart paliwowych czy flotowych.

Jak sprawdzić, jaką klasę CO₂ ma mój pojazd?

Można to zweryfikować w dokumentacji pojazdu i w systemie Toll Collect, korzystając z portalu klienta i wyszukiwarki klas emisji CO₂.

Czy norma Euro i klasa CO₂ to to samo?

Nie. Norma Euro dotyczy emisji zanieczyszczeń, a klasa CO₂ poziomu emisji dwutlenku węgla i wpływa na część stawki Maut związanej tym związkiem chemicznym.

Jak w Niemczech liczy się Maut?

Stawka składa się z czterech części: infrastruktury, zanieczyszczenia powietrza, hałasu i emisji CO₂. Właśnie ten ostatni element zależy od klasy CO₂ pojazdu.

Ile wynosi różnica między klasą 1 i 3?

Dla typowego zestawu powyżej 18 t i z 5 osiami różnica między klasą 1 a 3 to 1,6 eurocenta na kilometrze.

Czy 1,6 eurocenta na kilometrze naprawdę robi różnicę?

Tak – szczególnie przy dużych przebiegach i kilku lub kilkunastu zestawach. W dłuższej perspektywie taka różnica może przełożyć się na dziesiątki tysięcy euro oszczędności dla floty.

Czy paliwo alternatywne, np. HVO, zmienia klasę CO₂ w Maut?

Nie bezpośrednio. Klasa CO₂ w systemie Maut wynika z parametrów pojazdu obliczonych zgodnie z VECTO, a nie z paliwa tankowanego w codziennej eksploatacji. Dlatego stosowanie HVO może obniżyć ślad węglowy transportu, ale samo w sobie nie zmienia klasy CO₂ przypisanej do ciężarówki w systemie opłat drogowych.

Czy właściciele pojazdów elektrycznych i wodorowych też płacą Maut?

Pojazdy bezemisyjne o DMC powyżej 4,25 t pozostają zwolnione z opłaty drogowej do 30 czerwca 2031 roku, a pojazdy bezemisyjne do 4,25 t są zwolnione trwale.

Czy temat VECTO będzie ważny tylko w Niemczech?

Nie. Niemcy są dziś najważniejszym przykładem, ale podobny kierunek zmian widać w kolejnych krajach Europy. Znaczenie klasy CO₂ będzie rosło w całej UE.

Czy VECTO ma znaczenie także po zakupie pojazdu?

Tak. Temat zaczyna się przy konfiguracji i homologacji, ale potem wpływa także na eksploatację, koszty paliwa, dobór opon, strategię serwisową i finalny TCO pojazdu.

Jaki jest najważniejszy wniosek dla przewoźnika?

Nie kupujesz dziś tylko ciężarówki. Kupujesz też przyszły poziom opłat drogowych. Dlatego właściwa konfiguracja DAF-a przed rejestracją może decydować o rentowności floty przez kolejne 6 lat.

Checklista VECTO –

przygotuj się do rozmowy o nowym DAF-ie

- 1 Na jakich trasach będzie pracował nowy ciągnik?**
Dominują Niemcy, kraje UE, trasy krajowe, transport dalekobieżny, regionalny czy mieszany?
- 2 Jaki udział tras będzie przebiegał po drogach objętych opłatami?**
Oszacuj miesięczny lub roczny przebieg na płatnych drogach w Niemczech.
- 3 Ile kilometrów miesięcznie ma pokonywać jeden zestaw?**
To podstawa do policzenia potencjalnych oszczędności w skali roku i całego okresu użytkowania.
- 4 Jakie ładunki będzie woził pojazd?**
Określ typowy rodzaj ładunku, średnią masę, częstotliwość jazdy na pełno i udział przejazdów z częściowym obciążeniem.
- 5 Z jaką naczepą będzie pracował nowy DAF?**
Przygotuj informacje o typie naczepy, masie własnej, wysokości, oponach, aerodynamice i przeznaczeniu.
- 6 Czy planujesz zakup samego ciągnika, czy całego zestawu?**
To ważne, bo efektywność kosztową coraz częściej trzeba analizować dla konfiguracji ciągnik + naczepa.
- 7 Jaka kabina będzie najlepsza dla Twojej pracy i kierowców?**
Pojazd będzie pracował w transporcie dalekobieżnym, w pojedynczej czy podwójnej obsadzie, ile nocy kierowca spędza w kabinie?
- 8 Czy duża kabina ma być elementem oferty dla kierowcy?**
Czy komfort kabiny ma znaczenie w rekrutacji, utrzymaniu kierowców lub budowaniu wizerunku firmy?
- 9 Jaka moc silnika będzie potrzebna w realnej pracy?**
Określ typowe masy zestawu, teren, udział autostrad, podjazdów i tras wymagających większej dynamiki.

- 10 Czy zależy Ci na konfiguracji pod klasę 3 mautu?**
To kluczowa informacja dla handlowca, szczególnie przy wyborze wersji silnika, przełożenia, ogumienia i wyposażenia aerodynamicznego.
- 11 Jak długo planujesz eksploatować pojazd?**
- 12 Jak finansujesz zakup?**
Zakup za gotówkę, leasing, wynajem – finansowanie z Grupą DBK lub PACCAR Financial?
- 13 Czy chcesz uwzględnić kontrakt serwisowy w kalkulacji TCO?**
To stały koszt obsługi, przewidywalność wydatków i ograniczenie ryzyka przestojów.
- 14 Czy kierowcy odbyli już wcześniej szkolenie DAF EcoDrive?**
Sposób jazdy wpływa na spalanie, bezpieczeństwo, zużycie elementów i realne koszty.
- 15 Jakie dokumenty i dane chcesz mieć przed decyzją?**
Poproś handlowca o wyjaśnienie parametrów VECTO, klasy CO₂, możliwego wpływu na myto, konfiguracji pojazdu i kalkulacji kosztu kilometra.
- 16 Czy porównujesz tylko cenę zakupu, czy pełny koszt pracy pojazdu?**
To rozmowa o paliwie, opłatach drogowych, serwisie, finansowaniu, wartości rezydualnej, ubezpieczeniu i czasie przestoju.

Wniosek

Przed wyborem nowego ciągnika warto zebrać dane o trasach, przebiegach, ładunkach, naczepie, kierowcach, finansowaniu i planowanym czasie eksploatacji. Dzięki temu rozmowa z handlowcem nie będzie dotyczyć tylko ceny zakupu, ale realnego kosztu pracy pojazdu.

Eksperci Grupy DBK pomogą przełożyć te informacje na konkretną konfigurację DAF-a – tak aby połączyć korzystną klasę CO₂, niższe opłaty, komfort kierowcy i przewidywalne TCO.



Dobierz DAF-a w klasie 3 MAUT z ekspertami Grupy DBK:



+48 662 042 200

**Masz czas tylko
do 30 czerwca.**

Potem oszczędności mogą odjechać.

