

# Cross-border impact assessment 2016

## Dossier 10: The new toll system for HGV in Belgium: Impact on the border region



The Institute for Transnational and Euregional cross border cooperation and Mobility / ITEM is the pivot of research, counselling, knowledge exchange and training activities with regard to cross border mobility and cooperation.



# Cross-border impact assessment 2016

Dossier 10: The new toll system for HGV in Belgium: Impact on the border region

Knowledge Business Consulting:

Kimberly Hoffmann

Julia Jaspers

Dunja Soubai

Fontys International Business School Venlo

The *Institute for Transnational and Euregional cross border cooperation and Mobility / ITEM* is the pivot of scientific research, counselling, knowledge exchange, and training activities with regards to cross-border cooperation and mobility.

ITEM is an initiative of Maastricht University (UM), the Dutch Centre of Expertise on Demographic Changes (NEIMED), Zuyd University of Applied Sciences, the City of Maastricht, the Euregio Meuse-Rhine (EMR), and the Dutch Province of Limburg.



## Table of Contents

Title page.....	1
Executive Summary.....	2
Glossary.....	3
Introduction.....	4
Project Description.....	5
Definition.....	5
Project aim.....	5
Research approach.....	5
Preliminary investigation.....	6
Chapter 1 – Toll Systems.....	8
Introduction.....	8
a. Toll system in Germany.....	8
b. Toll system in the Netherlands and Luxembourg.....	10
d. Toll system in Belgium.....	12
Tariffs.....	13
On Board Unit (OBU).....	15
Affected routes.....	15
Registration.....	15
Exemptions.....	16
Conclusion.....	16
Chapter 2 – Changes with regard to costs and routes.....	17
How have the routes changed?.....	17
What did the routes look like before the new toll system in Belgium?.....	17
What do the routes look like now?.....	18
How have the toll costs changed?.....	19
Chapter 3 – Opinions on the new Belgian toll system.....	20
Conclusion.....	22

# The new HGV toll system in Belgium

## Impact on the border region



(source: Volvo Trucks)



Authors: Knowledge Business Consulting - Kimberly Hoffmann, Julia Jaspers, Dunja Soubai

Fontys International Business School Venlo

## Title page

Title and sub-title: The new HGV toll system in Belgium  
Impact on the border region

Author: Knowledge Business Consulting  
Kimberly Hoffmann, Julia Jaspers, Dunja Soubai

Institute: Fontys International Business School, Venlo, the Netherlands

Date of completion: 15 September, 2016

Place: Venlo, the Netherlands

## Executive Summary

This report is based on an investigation into the new Belgian toll system which was introduced on 1 April 2016. The purpose of this investigation is to discover the effects of the introduction of the new toll system on logistics and forwarding companies in the Euregio Rhein-Meuse-North area. The main focus will be on companies in Venlo as a logistic hotspot, but German companies are also included.

This is how the research was conducted. In the first step, secondary research was used to acquire information on toll systems generally. This was done to create an overview of how companies are affected by tolls when taking alternative routes through other countries than Belgium. This was followed by research into the new Belgian toll system. In the second step, primary research in the form of interviews with logistic and forwarding companies from the area concerned was conducted. The aim was to gain first-hand information and opinions from professionals who are directly affected by the new toll system.

The outcome of this investigation is this report. It provides information on the change of routes and costs as well as insight into the opinions of logistic and forwarding companies with lorries driving through Belgium.

Here are the results and the conclusion of the research. Firstly, the introduction of the new toll system does not seem to have a major impact on the routes taken by lorries operated by the interviewed companies through Belgium. Apart from trying to avoid Brussels due to the high toll in this area, lorries from the interviewed companies still take the same routes through Belgium. In contrast, some articles do report changes in routes as more freight traffic has been observed on roads in the Dutch border region with Belgium. However, this could not be confirmed by the companies interviewed for this research. Moreover, the costs faced by the companies due to the new toll system have soared. A one-way route through Belgium costs on average 290% more than with the previous toll system (toll only). Yet, when companies buy the Eurovignette for the remaining member states, they still pay the same price as before when Belgium was still included.

Finally, the interviewees do not appreciate the new Belgian toll system very much. They consider it as a change that they merely have to accept. In view of the increased costs for companies, there are high expectations: the companies that have been interviewed hope to see road improvement and better maintenance on Belgian motorways. If they had the option, they would choose a toll system which encompasses Europe as a whole.

## Glossary

Euregio	Cross-border region between the Netherlands and Germany
Euregio Rhein-Meuse North	(ermn) Cross-border region between the Netherlands and Germany, around Venlo and Mönchengladbach, called “Euregio Rijn-Maas-Noord” in Dutch
Eurovignette	Time-based road user charge for lorries in countries such as the Netherlands and Luxembourg
GCWR	Gross Combination Weight Rating
GVW	Gross Vehicle Weight
HGV	Heavy Goods Vehicle
OBU	On-board-unit; device which measures the distance driven on roads affected by toll
TVA	Tax in Belgium (English: VAT)
Viapass	Name of the new toll system in Belgium



## Introduction

In April 2016, the Flemish Region, the Walloon Region and the Brussels-Capital Region undertook to introduce a distance-based toll system for heavy goods vehicles. This means that it is no longer possible to use the Eurovignette on Belgian roads.

As part of a research line by ITEM, this research was conducted after external partners submitted their request for a dossier concerning the cross-border effects of the new Belgian toll system. The research line encompasses relevant topics which are most worth studying and analysing in more detail.

Interest in this research was not only triggered by the request to investigate this topic but also by voices from several sources.

According to a study conducted by the VID, the introduction of the new Belgian toll for lorries produces more freight traffic on Dutch roads. "It appears that transport companies are trying to reduce the number of kilometres in Belgium, in order to save toll charges (...) This means that it has become noticeably busier on the Dutch East-West routes."<sup>1</sup>

A different source states that the introduction of the new, more expensive toll system for lorries in Belgium increases prices in the affected industries (in their example: the food industry).<sup>2</sup>

Until now, there has not been a study to specifically examine the impact of this new toll system on the logistics and forwarding companies in the German-Dutch border region near the Belgian border. This is the focus of this report.

The investigation was conducted in Euregio Rhein-Meuse-North (ermn), the cross-border region around Venlo, a logistic hotspot. To close the circle, Dutch companies as well as companies on the German side were asked to take part in this study. The research focused on potential changes of truck routes, costs and general opinions about the toll system among professionals affected by these changes. The exact methods used in this investigation will be explained later on.

---

<sup>1</sup> VID 2016.

<sup>2</sup> Transport & Mobility Leuven 2015.



## Project Description

### Definition

On 1 April 2016, a new toll system was introduced in Belgium. Instead of the time-based Eurovignette, the new kilometre-based system Viapass requires HGVs to be fitted with an on-board-unit (OBU) which tracks the exact route of the vehicle in order to calculate the fee. The problem with this project is that there has not yet been a study into the impact of the new toll system in Belgium on road usage and the financial and time costs incurred by logistic firms and forwarding companies in the Euregio Rhein-Meuse-North (ermn) and their clients who might have to face higher prices. The following question needs to be answered in order to solve the problem: what impact does the new toll system in Belgium have on logistic firms and forwarding companies from the erm with lorries driving through Belgium?

### Project aim

The aim of the project is to investigate the impact of the introduction of the Belgian toll system on 1 April 2016. To do this, the routes of the logistic companies and any changes they make to these routes will be studied. Moreover, it will be studied whether the companies have higher costs, how high these costs are and whether they pass them on to their clients. It is also interesting to explore what has changed for companies which still need to buy the Eurovignette for journeys through the remaining member states, i.e. whether they drive less through Belgium than before or whether they use alternative routes through other countries to reduce their costs. Furthermore, the opinions of the logistic and forwarding companies with regard to the long and short term effects of the Belgian toll system are interesting. It will be investigated whether they had any problems with installing the OBU Boxes and whether it takes more time to organize the Belgian toll documents etc. Finally, it will be investigated whether the companies would like to change anything about the Belgian toll system and what they would change.

### Research approach

In order to achieve the aim of this project, the following research questions need to be answered:

- 1) *How do the toll systems in the surrounding countries Germany, the Netherlands, Luxembourg and Belgium work?*

By answering this question, the difference between the new toll system in Belgium and the other toll systems will be outlined. This is interesting for the logistic firms and forwarding companies, as they might take alternative routes through other countries than Belgium in order to avoid the new Belgian toll system.

2) *What has changed for logistic firms and forwarding companies driving through Belgium?*

This question is divided into two sub-questions to create a focus on two main topics: the costs and routes that may have changed after the introduction of the new toll system in Belgium.

a. *How did the routes change?*

This question will be answered by comparing the routes taken now and before April 2016. It will show the potential effect of the toll system on the routes taken.

b. *How did the toll costs change?*

Here the financial matters regarding the new toll system in Belgium will be presented.

3) *What is the opinion of the professionals having HGVs driving through Belgium on the new toll system?*

The answer to this question will show what the companies expect of the new toll system and what they feel it should change in Belgium. Also, answering the question will give information if the companies want to change anything and what they want to change.

## Preliminary investigation

The following pages will give detailed insight into the preliminary investigation on the data collection methods used to answer the research questions and the corresponding two sub-questions. These will help answer the problem question: how does the new toll system in Belgium affect logistic firms and forwarding companies from the ermnr driving through Belgium?

### 1. How do the toll systems in the surrounding countries Germany, the Netherlands, Luxembourg and Belgium work?

In order to answer this question, desk research on the toll systems in these countries will be used. For each country in question, general information on the toll system and costs will be given. This information will be sourced from original websites of the toll systems and used to create a broad overview of toll systems that companies from the ermnr driving through Belgium may have to deal with.

### 2. Did the HGV routes of logistic firms and forwarding companies driving through Belgium change?

#### a. How did the routes change?

The method used to answer this question is primary research in the form of interviews with managers of logistic firms and forwarding companies. In the interviews, 15 logistic and forwarding companies in the ermnr will be asked questions from the interview script. Eight Dutch and seven German companies are chosen to represent both countries in the interviews. To find these firms, a list containing logistic and forwarding companies in the ermnr area will be set up. This is done by searching for firms of all sizes online and by asking logistic lecturers from Fontys Venlo for contact details of such enterprises. The criterion for the chosen firms is that their lorries regularly drive

through Belgium and that they are familiar with the old and the new Belgian toll systems. To answer the above research question, the interview script will contain questions about the routes they used before and which routes they have used since the introduction of the new toll system. The routes will be added to a map to show the changes of the selected routes.

**b. How have the toll costs changed?**

To answer this question, a table for toll costs will be made. The information needed to complete this table will be taken from the individual interviews with the logistic and forwarding firms. The final table will present the toll costs for a one-way route through Belgium before April 2016 compared to the costs of the same one-way route since the introduction of the new Belgian toll system.

**3. What is the opinion of the professionals having HGVs driving through Belgium on the new toll system?**

This question will also be answered through interviews with the logistic and forwarding companies. To do this, the interview script will contain several questions to find out how people personally regard the new toll system in Belgium as well as whether and how the introduction of the new system changed anything for the company in terms of time, costs and effort.

## Chapter 1 – Toll Systems

**How do the toll systems in the surrounding countries Germany, the Netherlands, Luxembourg and Belgium work?**

### Introduction

Most countries in Europe charge toll for road usage. Lorries in particular cannot usually travel through countries without having to pay toll at some point. The difficulty of this is that different countries have different toll systems, involving a lot of organization for logistics and forwarding companies. Germany, the Netherlands, Luxembourg as well as Belgium all charge toll for lorries on specific roads. Germany has its own, distance-based toll system for domestic and foreign HGVs. The Netherlands and Luxembourg are Eurovignette countries, as was Belgium before the introduction of its own toll system on 1 April 2016. Belgium has abandoned the time-based Eurovignette to switch to a distance-based toll system as well - Viapass. Next, the different toll systems will be explained to give a detailed overview.

### a. Toll system in Germany

Since 2005, toll applies in Germany to road haulage vehicles with minimum 12t GVW. Lorry drivers are required to pay toll on all German motorways and selected federal trunk roads. The German “LKW-Maut” (HGV toll) is a toll for heavy goods vehicles based on the distance driven in kilometres, the number of axles and the emission category of the vehicle. The toll system in Germany consists of a satellite system and cellular technology. The use of an electronic system with on-board units is compulsory for every lorry using German roads. The German Federal Highway Research Institute (BASt) publishes the official toll road network on the Internet (Appendix 1).<sup>3</sup>

#### Toll Collect system

Toll Collect GmbH was commissioned by the German government to develop and set up a toll system that combines satellite positioning with state-of-the-art wireless technology.<sup>4</sup>

Figure 1:  
Toll Collect GmbH Logo



(source: Toll Collect)

<sup>3</sup> Roadtraffic Technology 2016.

<sup>4</sup> Toll Collect 2016.



### The toll rates

The toll rates are recorded in the German Federal Trunk Road Toll Act (BFStrMG). The total amount is based on the distance that a vehicle or a vehicle combination travels on a German road subject to toll and a toll rate per kilometre that includes the infrastructure costs and costs due to the air pollution caused by the vehicle. These costs will be explained later on. The figure below gives an overview of toll rates for vehicles belonging to different categories. The rates given in the table count per kilometre.<sup>5</sup>

#### Partial toll rate for infrastructure costs

The partial toll rate for infrastructure costs varies for lorries with two axles, three axles, four axles and five or more axles. The table on the right (fig. 2) shows the proportion of toll rate that goes to the cost of infrastructure depending on the number of axles.<sup>6</sup>

Figure 2: Partial Toll Rate for Infrastructure Costs Breakdown

Number of axles	Proportion of toll rate (in €-cents) Cost for infrastructure
2	8.1
3	11.3
4	11.7
5 or more	13.5

(source: Toll Collect)

#### Partial toll rate for air pollution costs

The partial toll rate for air pollution costs is determined according to the emission class, which is used as the basis for assigning each vehicle to one of the six categories: A, B, C, D, E or F.

Figure 3: Emission classes according to the German Federal Trunk Road Toll Act

	Category A	Category B	Category C	Category D	Category E	Category F
Emission class	S6	EEV, class 1, S5	S4, S3 with particulate reduction class 2	S3, S32 with particulate reduction class 1	S2	S1, no emission class
Euro emission class	Euro 6	EEV 1, Euro 5	Euro 4, Euro 3+ with particulate reduction class 2	Euro 3, Euro 2+ with reduction class 1	Euro 2	Euro 1, Euro 0

(source: Toll Collect)

No costs for modern lorries of emission class Euro 6 (category A) are charged for causing air pollution. Only the infrastructure costs are calculated for the partial toll rate for this type of lorry. The indication of the emission classes is the responsibility of the toll customers; customers are obliged to declare this correctly (principle of self-declaration). In the figure below (Fig. 3), the emission classes according to the German Federal Trunk Road Act are listed.<sup>7</sup>

<sup>5</sup> Toll Collect 2016.

<sup>6</sup> Toll Collect 2016.

<sup>7</sup> Toll Collect 2016.

The table below shows the costs that incur for lorries using German toll roads.

Figure 4: Toll Rates per Kilometre (in Euro)

Category	Proportion: costs for air pollution	Number of axles	Proportion: costs for infrastructure	Toll rate
A	0	Up to 3	0.125	0.125
		4+	0.131	0.131
B	0.021	Up to 3	0.125	0.146
		4+	0.131	0.152
C	0.032	Up to 3	0.125	0.157
		4+	0.131	0.163
D	0.063	Up to 3	0.125	0.188
		4+	0.131	0.194
E	0.073	Up to 3	0.125	0.198
		4+	0.131	0.204
F	0.083	Up to 3	0.125	0.208
		4+	0.131	0.214

(source: Toll Collect)

## b. Toll system in the Netherlands and Luxembourg

Dutch toll applies to heavy goods vehicles used exclusively for freight with a gross vehicle weight of a minimum of 12 tons. The Netherlands is a Eurovignette country in which the toll system encompasses the entire high priority road network.

### Eurovignette

Eurovignette is a road user charge for lorries of a minimum of 12 metric tons. It is a certificate that shows that the special tax (in the Netherlands it is the duty for heavy motor vehicles, BZM) has been paid.<sup>8</sup>

### Participating countries

Following the signing of an international treaty in 1994, the Eurovignette was implemented in the Netherlands in January 1996. The Eurovignette is accepted in all participating countries - the Netherlands, Luxembourg and Denmark. Therefore, even if you travel through several Eurovignette countries, only one valid Eurovignette is needed. The Eurovignette was also valid in Belgium until its replacement in April 2016.<sup>9</sup>

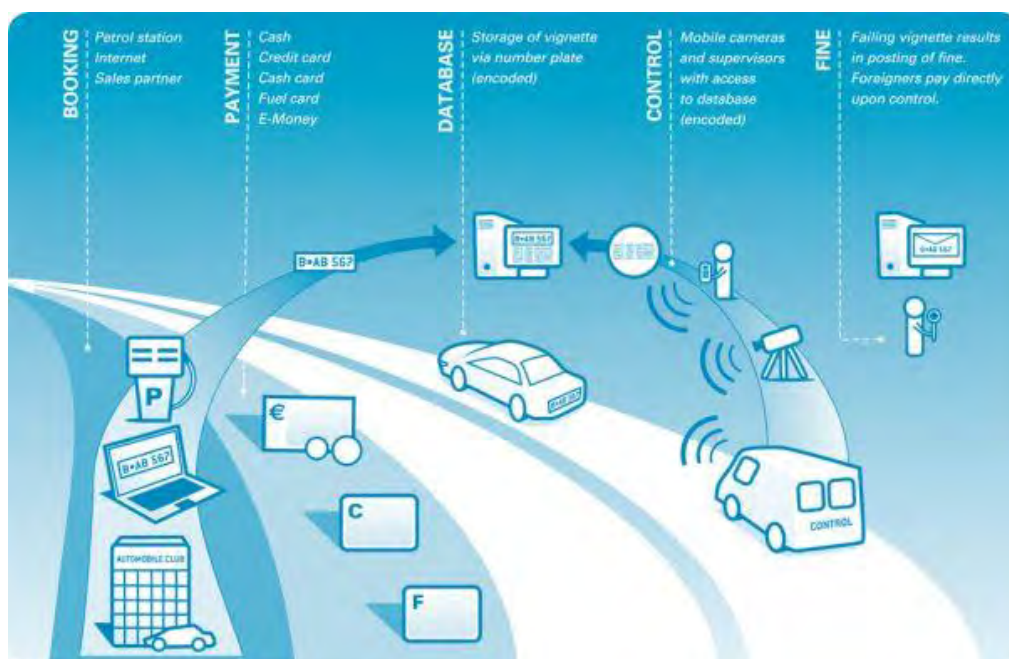
<sup>8</sup> Government of the Netherlands n.d.

<sup>9</sup> AGES n.d.

### How it works

The Eurovignette is stored electronically and there is no need to carry further paper documents with you since 1 October 2008 – when it became the “e-Vignette”. The figure below illustrates how the Eurovignette works.<sup>10</sup>

Figure 5: Functionality of the e-Vignette



<sup>10</sup> AGES n.d.

## Tariffs

The price of the vignette depends on the engine's environment class and the number of axles in the combination. Revenue is shared with a distribution across the participating countries. An overview of the tariffs is provided in the table below (fig. 5).<sup>11</sup>

Figure 6: Table of Eurovignette Tariffs 2016

EUROVIGNETTE - TARIFFS IN EURO					
From 01/01/2016 until 31/12/2016					
ANNUAL TARIFF			WEEKLY TARIFF		
EMISSION GROUP	1 - 3 AXLES	4 OR MORE AXLES	EMISSION GROUP	1 - 3 AXLES	4 OR MORE AXLES
Euro 0	960,00	1.550,00	Euro 0	26,00	41,00
Euro 1	850,00	1.400,00	Euro 1	23,00	37,00
Euro 2	750,00	1.250,00	Euro 2	20,00	33,00
Euro 3	750,00	1.250,00	Euro 3	20,00	33,00
Euro 4	750,00	1.250,00	Euro 4	20,00	33,00
Euro 5	750,00	1.250,00	Euro 5	20,00	33,00
Euro 6	750,00	1.250,00	Euro 6	20,00	33,00

MONTHLY TARIFF			DAILY TARIFF		
EMISSION GROUP	1 - 3 AXLES	4 OR MORE AXLES	EMISSION GROUP	1 - 3 AXLES	4 OR MORE AXLES
Euro 0	96,00	155,00	Euro 0	8,00	8,00
Euro 1	85,00	140,00	Euro 1	8,00	8,00
Euro 2	75,00	125,00	Euro 2	8,00	8,00
Euro 3	75,00	125,00	Euro 3	8,00	8,00
Euro 4	75,00	125,00	Euro 4	8,00	8,00
Euro 5	75,00	125,00	Euro 5	8,00	8,00
Euro 6	75,00	125,00	Euro 6	8,00	8,00

### c. Toll system in Belgium

On 1 April 2016, the new toll system called Viapass was introduced in Belgium for lorries, national and international, with a gross registered weight over 3.5 tons. This means that Belgium, a former Eurovignette country, will no longer accept the time-based Eurovignette for road usage. The new kilometre-dependent toll system is completely electronic and will apply to the same route network<sup>12</sup> as previously within the regions of Flanders, Wallonia and Brussels.

#### Objectives of the new toll system

HGVs and other vehicles cause a great deal of damage to the road infrastructure as well as harming the environment, through noise and air pollution, for example. To encourage the reduction and optimization of routes used by heavy goods vehicles, the three Belgian regions Flanders, Wallonia and Brussels signed a Political Agreement to reform their road tax system on 21 January 2011. A kilometre toll will allow the infrastructure costs as well as the environment

<sup>11</sup> AGES n.d.

<sup>12</sup> For the route network in Belgium, see [https://www.dkv-euroservice.com/gb/media/content/documents\\_1/benefits/toll\\_9/belgium/streckenkarte\\_maut\\_belgien\\_en.pdf](https://www.dkv-euroservice.com/gb/media/content/documents_1/benefits/toll_9/belgium/streckenkarte_maut_belgien_en.pdf)



costs to be charged in a fair way. The Viapass project marks a permanent transition towards a fairer and more sustainable way of road pricing.<sup>13</sup>

### Fundamental changes

The satellite-based toll system Viapass replaces the Eurovignette in Belgium. Instead of charging based on time spent on Belgium roads, the new system is based on the kilometres driven on roads that are subject to toll. Viapass requires every lorry with a gross vehicle weight of more than 3.5 tons to have an on board unit (OBU) that is constantly switched on when driving on Belgian roads, because the new system works completely electronically. This makes the procedure more complicated compared with the Eurovignette times. The roads subject to road charges are the same as with the previous system, although rates have risen.<sup>14</sup>

### Tariffs

#### Parameters

The tariffs of the toll roads have been fixed by the governments of the regions, based on three parameters:

*The Gross Vehicle Weight* - When the pulling vehicle has a GVW of more than 3.5 tons, the Gross Combination Weight Rating (GCWR) must be declared.

*The Euro Emission Norm* - This is the emission norm that categorizes the level of pollution of the lorry (EURO 0-2; 3; 4; 5-6).

*The type of toll road* - All roads in Belgium are toll roads. Most of them are charged at 0-tariff. Others have a paying tariff.<sup>15</sup>

#### Concrete Rates

The rates in the different Belgian areas vary. Every violation of the new system will receive a €1000 fine.

---

<sup>13</sup> Viapass 2016.

<sup>14</sup> Viapass 2016.

<sup>15</sup> Viapass 2016.

### Flanders and Wallonia

In Flanders and Wallonia, the tariff is based on the vehicle weight (3.5-12t, 12-32t, > 32t) and the euro emissions. The most expensive tariff (for EURO 0-2) is €0.20/km. In Wallonia, the kilometre tariff is based on the TVA (21%); the other two regions do not apply TVA.

Figure 7: e-toll for HGVs over 3.5 tons in **Flanders** (all taxed routes)

Rates in €/km

	3.5 – 12 tons	12-32 tons	>32 tons
Euro 0	0.146	0.196	0.2
Euro 1	0.146	0.196	0.2
Euro 2	0.146	0.196	0.2
Euro 3	0.126	0.176	0.18
Euro 4	0.095	0.145	0.149
Euro 5	0.074	0.124	0.128
Euro 6	0.074	0.124	0.128

(Viapass 2016)

Figure 8: e-toll for HGVs over 3.5 tons in **Wallonia** (VAT excl.) (all taxed routes)

Rates in €/km

	3.5 – 12 tons	12-32 tons	>32 tons
Euro 0	0.146	0.196	0.2
Euro 1	0.146	0.196	0.2
Euro 2	0.146	0.196	0.2
Euro 3	0.126	0.176	0.18
Euro 4	0.095	0.145	0.149
Euro 5	0.074	0.124	0.128
Euro 6	0.074	0.124	0.128

(Viapass 2016)

### Brussels

In Brussels, the tariff varies by zone (motorway or urban) travelled.

Figure 9: e-toll for HGVs over 3.5 tons in **Brussels** (Highways)

Rates in €/km

	3.5 – 12 tons	12-32 tons	>32 tons
Euro 0	0.146	0.196	0.2
Euro 1	0.146	0.196	0.2
Euro 2	0.146	0.196	0.2
Euro 3	0.126	0.176	0.18
Euro 4	0.095	0.145	0.149
Euro 5	0.074	0.124	0.128
Euro 6	0.074	0.124	0.128

(Viapass 2016)

Figure 10: e-toll for HGVs over 3.5 tons in **Brussels** (Urban Zone)

Rates in €/km

	3.5 – 12 tons	12-32 tons	>32 tons
Euro 0	0.188	0.263	0.292
Euro 1	0.188	0.263	0.292
Euro 2	0.188	0.263	0.292
Euro 3	0.163	0.238	0.267
Euro 4	0.132	0.207	0.236
Euro 5	0.109	0.184	0.213
Euro 6	0.099	0.174	0.203

(Viapass 2016)

## On Board Unit (OBU)

When you have a lorry weighing over 3.5 tons GVW, you must have an On-Board-Unit (OBU) that is constantly switched on when driving in Belgium. An OBU is a small device that registers the number of kilometres you have driven on toll roads. It sends the total to the billing centre which regularly sends you a detailed bill. The use of the On-Board-Unit is monitored. Fraudulent or non-use will be fined.<sup>16</sup>

The OBU can be ordered from the service providers of the kilometre charge. There are currently two: Satellic and Axxes. The use of the OBU is free. To get a device at Satellic, you must pay a deposit of €135. A full refund will be given on returning the device undamaged.<sup>17</sup>

## Affected routes

The new toll will apply to all the roads where the Eurovignette toll used to be applied in Belgium. Satellic, the operator in charge of the project, has confirmed that the coverage will be over 7000 km of Belgium's 154,000 km road network.<sup>18</sup>

## Registration

### For companies that occasionally use the Belgian road network

Prior to entering the area regulated by the new the toll, lorry drivers must visit one of the new vending machines installed in numerous parking concourses and service stations in Belgium, Luxembourg, the Netherlands or Germany. A user account then has to be created on the Satellic Road User Portal and the vehicles subject to toll have to be registered.<sup>19</sup>

### For companies that regularly use the Belgian road network

You have the option of post-payment. You can request this via the Satellic portal and order your OBUs by registering for the post-pay scheme. It will then be shipped directly to your offices/home.<sup>20</sup>

---

<sup>16</sup> Viapass 2016.

<sup>17</sup> Viapass 2016.

<sup>18</sup> Viapass 2016.

<sup>19</sup> Viapass 2016.

<sup>20</sup> Viapass 2016.

## Exemptions

Only a very limited number of categories are exempt from the Kilometre Charge: vehicles run by the army, the fire service, the civil protection and ambulances, tractors solely used for agriculture, forestry, horticulture and aquaculture. Some vehicles are out of scope of the road charging such as some machine-vehicles to the extent that they do not transport goods and other vehicles such as old-timer vehicles with an O-licence plate for instance. A full list of vehicles that are exempt from the charges can be found in the appendices. (Appendix 2)

## Conclusion

Whilst Luxembourg and the Netherlands have the same toll system, Germany and the new Belgian system differ from each other. The following table gives a quick summary of the relevant differences of the three different toll systems.

Figure 11: overview toll systems Germany, Netherlands, Luxembourg, Belgium

Toll System	Country/countries	GVW	Based on	Rates
Toll Collect	Germany	12t +	distance	€0.125-0.214 per km
Eurovignette	The Netherlands, Luxembourg, a.o.	12t +	time	€4.25-8.00 per day
Viapass	Belgium	3.5t +	distance	€0.074-0.292 per km

The table shows an important difference: whilst the German toll system and the Eurovignette countries charge lorries with a GVW of at least 12 tons, the new Belgian toll system also takes into account lighter lorries with a GVW of at least 3.5 tons.

Both the German and the Belgian toll systems are distance-based. Comparing the rates, it is obvious that the Belgian Viapass has a wider rate range than the German Toll Collect system. The average rate of the German system is lower than that of the new Belgian toll system. It is more difficult to compare the Eurovignette and the Viapass rates. Depending on the distance travelled through Belgium by lorry, the costs can be higher, lower or the same as the daily rate for the Eurovignette. However, in view of the fact that Belgium was part of the Eurovignette road network before, the lorries which only needed to buy a Eurovignette to travel through the Netherlands, Belgium and Luxembourg in a day now need the kilometre-based costs of Viapass as well as the Eurovignette.



## Chapter 2 – Changes with regard to costs and routes

What has changed for logistic firms and forwarding companies driving through Belgium?

### How have the routes changed?

In response to the change in Belgium’s toll system, some companies may also have changed the routes on which they send their lorries in order to either take advantage of the new Belgium toll system or to avoid it and take routes through countries with other toll systems.

### What did the routes look like before the new toll system in Belgium?

This question was answered in the interviews with logistic firms and forwarding companies particularly from the Netherlands and Germany in the border areas with Belgium. They were asked to map the routes on which they used to send their lorries to or through Belgium before the introduction of the new toll system. It appears that the most frequent routes through Belgium before the introduction of the new toll system on 01.04.2016 were as shown in the illustration below (Fig. 1).

Figure 12: Truck routes of Dutch and German companies driving through Belgium before 01.04.2016



(source: own illustration using Google Maps)

### What do the routes look like now?

It appears that the companies have made very few changes to their routes since the introduction of the new toll system. The only difference is that companies sometimes try to avoid Brussels because the toll in the capital is the highest in the country (fig. 2). The reasons why the companies have not changed their routes otherwise are the following.

On the one hand, using alternative routes does not save much money on the tariffs. On the other hand, the driver of the lorry will take much longer on the alternative routes. As a result, the labour costs will rise and the money saved on tariffs will be spent on extra labour. Eflexlogistics says: "Belgium has set the toll rates high but yet low enough that an alternative route is not worth the additional distance."<sup>21</sup>

Furthermore, alternative routes are less productive than taking the direct route, because delivery time, costs for fuel and depreciation of vehicles increase.

Figure 13: Truck routes of Dutch and German companies driving through Belgium after 01.04.2016\*



(source: own illustration using Google Maps)

\*red route illustrates area (Brussels) that lorries try to avoid as toll costs are the highest

\*\* virtual map can be accessed through the following link:

[https://drive.google.com/open?id=1GBiJtOdnQn5JhrqJq1\\_djKNHV7Q&usp=sharing](https://drive.google.com/open?id=1GBiJtOdnQn5JhrqJq1_djKNHV7Q&usp=sharing)

<sup>21</sup> Eflexlogistics 2016.



All in all, the introduction of the new Belgian toll system has had very little impact on the routes taken by lorries operated by Dutch and German companies from the border region with Belgium. The only thing that can be noticed is that lorry drivers are told by their employers to avoid Brussels if possible as the toll is the highest in the capital.

### How have the toll costs changed?

As it has been discovered, the routes taken by lorries driving to or through Belgium have changed very little. However, this does not mean that the costs have not changed. The logistic and forwarding companies interviewed indicate the following changes with regard to costs.

Before the introduction of the new Belgian toll system, lorry drivers only needed the Eurovignette for the Netherlands as well as Belgium, costing €8 per day per lorry, whatever the distance driven. Now that Belgium is no longer part of the Eurovignette system, lorry drivers still need to pay €8 for the day if crossing the Netherlands in addition to the Belgian toll.

The figure below (fig. 3) illustrates the change in the costs paid by eleven of the companies interviewed for a one-way journey to a destination requiring their lorry to cross Belgium. Before, they only needed to pay €8 for the Eurovignette for a journey which now costs €32, meaning an increase of €24 and therefore 290%.

To conclude, the new Belgian toll system has increased the costs for companies with lorries driving through Belgium. Before, the Eurovignette costing €8 per day was sufficient for a journey through Netherlands and Belgium. Now, they need to pay the €8 for the Eurovignette in addition to the Belgian toll. On average, this means a 290% increase in costs.

Figure 14: Comparison of the costs of driving to/through Belgium before the introduction of the new toll system and now

	Costs before (in €)	Costs now (in €)	Change of costs (in €)	Change of costs (in %)
<b>1</b>	8	25	+17	+213%
<b>2</b>	8	35	+27	+338%
<b>3</b>	8	35	+27	+338%
<b>4</b>	8	50	+42	+525%
<b>5</b>	8	25	+13	+163%
<b>6</b>	8	12	+4	+ 50%
<b>7</b>	8	35	+27	+338%
<b>8</b>	8	35	+27	+338%
<b>9</b>	8	38	+30	+375%
<b>10</b>	8	30	+22	+275%
<b>11</b>	8	30	+22	+275%
<b>12</b>	8	28	+20	+250%
<b>Average</b>	8	32.5	+24.2	+290%

(source: own illustration)

## Chapter 3 – Opinions on the new Belgian toll system

### What is the opinion of the professionals which have HGVs driving through Belgium on the new toll system?

Fourteen logistic and forwarding companies in the Netherlands and Germany were asked to answer this question. Their opinion on the Belgian toll is quite similar and generally more negative than positive. Here follow their opinions on #1 whether the new toll is a good or bad idea, #2 long-term and short-term expectations about the new toll system, #3 positive changes thanks to the new system, #4 fears with regard to the new toll system, #5 negative changes and problems caused by the new system, and #6 changes they would like to make to the toll system if they could.

Firstly, when asked whether they thought that the Belgian toll was a good or a bad decision, most answered that the Belgian toll system was a good decision for Belgium, because they earn much more money. However, it was a bad decision for the logistic and forwarding companies because their profit margin is lower since the introduction of the toll in Belgium.

Secondly, people hoped for positive short-term and long-term effect of the new, more expensive toll system. First of all, they hoped for a short-term effect in the form of better maintenance of Belgian motorways and service stations. They also hoped that the long-term effect might be the improvement of Belgian motorways and infrastructure.

Thirdly, the interviewees had not yet seen any positive changes resulting from the new system. Most of the interviewees agreed that the Belgian toll system had not changed the situation on the motorways or the infrastructure at all so far. In their opinion, the money would flow into the Belgian economy.

Fourthly, some companies expressed their fear that in the long term, the new toll system would mean higher costs for the consumer because companies would be forced to pass on the additional costs to the end consumer. However, not every company can pass on the higher costs resulting from the toll system to their clients. Some clients refuse to pay the higher costs because of the toll. The logistic companies decide individually whether they want to work with them even if they do not want to pay the higher costs, because then they could lose them to competitors. Some logistic companies do not increase their prices because they think they can balance the lower margin with more clients.

Fifthly, apart from the additional costs for companies whose lorries are affected by the new toll system, the new system causes more negative changes and problems. Firstly, although many companies had no problems with the delivery and installation of the tracking boxes, some companies reported very late delivery on the weekend before the introduction of the toll in Belgium. Another problem was the delivery of the boxes without the correct allocation papers to the number plates of the lorries, so they could not allocate the boxes to the right lorries on the weekend before the toll was introduced. These problems meant that some lorries did not drive before the start of the toll because they did not want to risk the high penalty.



Moreover, some companies indicated that they did not need more time because of the new toll system, but some did. This is because of the auditing and the on charging to the clients.

Sixthly, if they could, the interviewees would want to make the following changes to the toll system – although some have no problems with the system. Some companies would like to abolish the Belgian toll system if they could to avoid extra costs, but this would obviously not benefit the Belgian government.

A more realistic wish is that most companies would like to merge all the toll systems in Europe into one big system with the same condition for every company. With a uniform system, conditions for everyone would be transparent and they would only need one tracking box that can be used for every country.

Moreover, all companies still buy the Eurovignette because they need them for the Netherlands or Luxembourg. Some companies complained that the Eurovignette still costs the same as when Belgium was still included. Now that Belgium has its own toll system, the interviewees agreed that it would only be fair to reduce the price of the Eurovignette.

To conclude, the firms that were interviewed do not like the new toll system in Belgium but they do not reject it either. The overall opinion is quite neutral with a few complaints about the organization when the system was first introduced. Of course, nobody likes the fact that the fees for using Belgian roads have risen for them. In turn, some have had to increase the prices for their customers, even though this is not always easy. Many people are sceptical about how Belgians will use the additional revenue gained through the increased fees. It is hoped that it will be invested in improving the infrastructure and motorway and service station maintenance. However, a few people believe that it is just additional income for the government. Now that Belgium is no longer a Eurovignette country and has its own toll system, the Eurovignette should be reduced in price to keep it fair. Moreover, if people could change the system, they would introduce one generic toll system for Europe as a whole to facilitate the process for lorry drivers and their employers.

## Conclusion

Germany, the Netherlands, Luxembourg as well as Belgium charge toll for lorries on specific roads. Germany has its own, distance-based toll system for domestic and foreign HGVs. The Netherlands and Luxembourg are Eurovignette countries, as was Belgium before the introduction of its own toll system on 1 April 2016. Belgium also abandoned the time-based Eurovignette to move on to a distance-based toll system.

The introduction of the new Belgian toll system has had very little impact on the routes taken by lorries operated by Dutch and German companies from the border region with Belgium. The only thing that can be noticed is that lorry drivers are told by their employers to avoid Brussels if possible as the toll is the highest in the capital.

Although their routes stayed basically the same, the new Belgian toll system has increased the costs for companies whose lorries drive through Belgium. Before, the Eurovignette costing €8 per day was sufficient for a journey through the Netherlands and Belgium. Now, they need to pay €8 for the Eurovignette in addition to the Belgian toll. On average, this means a 290% increase in costs.

The firms interviewed do not appreciate the new toll system in Belgium very much. The overall opinion is quite neutral with a few complaints about the organization when the system was first introduced. Of course, nobody likes the fact that the fees for using Belgian roads have risen for them. In turn, some have had to increase the prices for their customers, even though this is not always easy. Many people are sceptical about how Belgium will use the additional revenue gained through the increased fees. It is hoped that it will be invested in improving the infrastructure and motorway and service station maintenance. However, a few people believe that it is just additional income for the government. Now that Belgium is no longer a Eurovignette country and has its own toll system, the Eurovignette should be reduced in price to keep it fair. Moreover, if people could change the system, they would introduce one generic toll system for Europe as a whole to facilitate the process for lorry drivers and their employers.

## a. Sources

### Websites.

AGES. N.d. e-vignette – a simple operation. AGES. (AGES n.d.)  
<http://www.ages.de/en/e-vignette-toll-system-functionality.html>  
(accessed 25 August, 2016)

AGES. N.d. Eurovignette Table of Tariffs. AGES. (AGES n.d.)  
<http://www.ages.de/en/eurovignette-tariffs.html>  
(accessed 25 August, 2016)

Bast. N.d. Die Mauttabelle. Mauttabelle. (Bast n.d.)  
<http://www.mauttabelle.de/maut.html>  
(accessed 25 August, 2016)

Government of the Netherlands. N.d. Heavy goods vehicle tax (Government of the  
(Eurovignette). Car and motorcycle taxes. Netherlands 2016)  
[https://www.government.nl/topics/car-and-motorcycle-taxes/contents/  
heavy-goods-vehicle-tax-eurovignette.](https://www.government.nl/topics/car-and-motorcycle-taxes/contents/heavy-goods-vehicle-tax-eurovignette)  
(accessed 8 September 2016)

Roadtraffic Technology. 2016. (Roadtraffic LKW-MAUT Electronic Toll Collection System for  
Germany. Technology 2016)  
Roadtraffic Technology.  
[http://www.roadtraffic-technology.com/projects/lkw-maut/.](http://www.roadtraffic-technology.com/projects/lkw-maut/)  
(accessed 8 September, 2016)

Toll Collect. 2016. All about the toll. Toll Collect. (Toll Collect 2016)  
<https://www.toll-collect.de>  
(accessed 25 August, 2016)

Transport & Mobility Leuven. 2015. Inschatting van de impact van de (Transport &  
kilometerheffing voor vrachtovervoer op de voedingsindustrie. Mobility Leuven  
Transport & Mobility Leuven. 2015)  
<http://www.tmleuven.be/project/fevia/Finaal%20rapport%20impact%20kmheffing.pdf>  
(accessed 28 August, 2016)

Viapass. 2016. Viapass Kilometer Charge for lorries of +3.5 tons (Viapass 2016)  
as of April 1st 2016.  
<http://www.viapass.be/en/>  
(accessed 25 August, 2016)

VID. 2016. Meer vrachtverkeer op Nederlandse snelwegen door (VID 2016)  
Belgische tolheffing. VerkeersInformatieDienst.  
<http://vid.nl/Nieuws/article/VID.2016.131.01>  
(accessed 15 September, 2016)

Volvo Trucks. 2016. Newsmedia. (Volvo Trucks2016)  
[http://www.volvotrucks.com/dealers-vc/en-gb/MCTB/newsmedia/Pages/volvo\\_news.aspx?pubid=11634](http://www.volvotrucks.com/dealers-vc/en-gb/MCTB/newsmedia/Pages/volvo_news.aspx?pubid=11634)  
(accessed 04 September 2016)

### **Interviews. Unpublished.**

Martin Wismans B.V.. 2016.	(Wismans 2016)
Interview by Kimberly Hoffmann.19.08.2016.	
Eflexlogistics B.V. 2016.	(Eflexlogistics 2016)
Interview by Kimberly Hoffmann. 11.8.2016.	
Elkar BV. 2016.	(Elkar 2016)
Interview by Kimberly Hoffmann. 24.7.2016.	
Spedition Ziegler GmbH. 2016.	(Spedition Ziegler 2016)
Interview by Kimberly Hoffmann. 11.08.2016.	
Matthesen & Warnt GmbH & Co. KG. 2016.	(Mattheisen Warnt 2016)
Interview by Kimberly Hoffmann. 11.08.2016.	
Hans Sturm Internationale Spedition. 2016.	(Hans Sturm 2016)
Interview by Kimberly Hoffmann. 11.08.2016.	
Gebrüder Sauels GmbH Co. KG. 2016.	(Gebrüder Sauels 2016)
Interview by Kimberly Hoffmann. 1.08.2016.	
Dsts Jürgen Senz GmbH. 2016.	(Dsts Jürgen Senz 2016)
Interview by Kimberly Hoffmann. 11.08.2016.	
IV Niederrheinlogistik GmbH. 2016.	(Niederrheinlogistik 2016)
Interview by Kimberly Hoffmann. 11.08.2016.	
Grueters Logistik GmbH. 2016.	(Grueters Logistik 2016)
Interview by Kimberly Hoffmann. 11.08.2016.	
Beurskens Allround Cargo B.V. 2016.	(Beurskens Allround Cargo 2016)
Interview by Kimberly Hoffmann. 11.08.2016.	

Jac de Kievit en Zn B.V. 2016.

(Jac de Kievit en Zn 2016)

Interview by Kimberly Hoffmann. 27.08.2016.

KLG Europe Venlo B.V. 2016.

(KLG Europe 2016)

Interview by Kimberly Hoffmann. 24.07.2016.

Cabooter Holding B.V. 2016.

(Cabooter 2016)

Interview by Kimberly Hoffmann. 24.07.2016.

Finsterwalder Transport & Logistiek. 2016.

(Finsterwalder 2016)

Interview by Kimberly Hoffmann. 24.7.2016.



## b. List of Tables and Figures

Figure 1: Toll Collect GmbH Logo	p.8
Figure 2: Partial Toll Rate for Infrastructure Costs Breakdown	p.9
Figure 3: Emission classes according to the German Federal Trunk Road Toll Act	p.9
Figure 4: Toll Rates per Kilometre (in Euro)	p.10
Figure 5: Functionality of the e-vignette	p.11
Figure 6: Table of Eurovignette Tariffs 2016	p.12
Figure 7: e-toll for HGVs over 3.5 tons in Flanders (all taxed routes)	p.14
Figure 8: e-toll for HGVs over 3.5 tons in Wallonia (VAT excl.) (all taxed routes)	p.14
Figure 9: e-toll for HGVs over 3.5 tons in Brussels (Highways)	p.14
Figure 10: e-toll for HGVs over 3.5 tons in Brussels (Urban Zone)	p.14
Figure 11: Overview toll systems Germany, Netherlands, Luxembourg, Belgium	p.16
Figure 12: Truck routes of Dutch and German companies driving through Belgium before 01.04.2016	p.17
Figure 13: Truck routes of Dutch and German companies driving through Belgium after 01.04.2016	p.18
Figure 14: Costs of driving to/through Belgium before the introduction of the new toll system compared with the new toll system in Belgium	p.19

### c. List of Appendices

Appendix 1 – German toll road network	p.28
Appendix 2 – Vehicles exempt from Belgian road toll	p.29
Appendix 3 – Interview with Martin Wismans B.V.	p.30
Appendix 4 – Interview with Eflexlogistics	p.32
Appendix 5 – Interview with Elkar	p.34
Appendix 6 – Interview with Spedition Ziegler	p.36
Appendix 7 – Interview with Matthiesen Warnt	p.38
Appendix 8 – Interview with Hans Sturm Internationale Spedition	p.40
Appendix 9 – Interview with Gebrüder Sauels	p.42
Appendix 10 – Interview with Dsts Jürgen Senz GmbH	p.44
Appendix 11 – Interview with IV Niederrheinlogistik	p.46
Appendix 12 – Interview with Grütters Logistik GmbH	p.48
Appendix 13 – Interview with Beurskens Allround Cargo B.V.	p.50
Appendix 14 – Interview with Jac de Kievit en Zn B.V.	p.52
Appendix 15 – Interview with KLG Europe	p.54
Appendix 16 – Interview with Cabooter	p.56
Appendix 17 – Interview with Finsterwalder Transport & Logistiek	p.58

Appendix 1 – German toll road network



## Appendix 2 - Vehicles exempt from Belgian road toll

### Voertuigen niet onderworpen aan de Kilometerheffing

CATEGORIE	DIV-CODE OF BUITEN-LANDESE VOERTUIG	OMSCHRIJVING	BESLISSING	MOTIVATIE
Ambulance	SC	Ziekenwagen	Niet onderworpen	Personenvervoer
Botsabsorbeerder	CV	Botsabsorbeerder	Onderworpen tenzij MTM - tara < 500 kg (MTM en tara zijn op het identificatieverslag terug te vinden)	De vrachtwagen heeft een capaciteit om goederen te vervoeren. Trekkers met een botsabsorbeerder (code TR + botsabsorbeerder) zijn niet onderworpen
Betonpompen zonder mixer	CV (kostenvercode F5)	Betonpompen zonder mixer	Niet onderworpen	Werktuigmachine
Bulldozer	MT	Bulldozer	Niet onderworpen	Werktuigmachine
Dumper	MT - LC	Dumper	Niet onderworpen	Werktuigmachine
Graafmachine	MT	Graafmachine	Niet onderworpen	Werktuigmachine
Hummer, Dodge, Pick-up...	CV	Als vrachtwagen geregistreerd, categorie N2	Onderworpen	MTM is groter dan 3,5+ ton
Kennis- en circuswagenten	TR	Kennis- en circusretractor met een woonwagen	Niet onderworpen	Kennis- en circusretractor met een woonwagen, en door een ligo als zodanig herkenbaar
Landbouwmaterieel (maaidorser...)	LA	Landbouwvoertuig	Niet onderworpen	Werktuigmachine
Mobiele kraan	KG	Kraanwagen	Niet onderworpen	Werktuigmachine
Mobiele kraan	CV	Kraanvrachtwagen	Onderworpen behoudens wijziging aan de DIV. Niet onderworpen indien MTM - tara < 500 kg	Categorie N3, code CV (vrachtwagen)
Mobilhome	SA	Kampeerwagen	Niet onderworpen	Personenvervoer
Oldtimer	Plaet 'O' of buitenlands voertuig	Vrachtwagen opd-timer (25+ jaar)	Niet onderworpen	De 'O'-plaat is niet nodig voor een buitenlands oldtimer maar het voertuig moet aan dezelfde voorwaarden voldoen (KB van 17 juni 2013) en mag geen goederen vervoeren
Opleidingsvoertuig	CV - TR	Opleidingsvrachtwagen	Niet onderworpen	De vermelding 'opleiding' wordt met 'rij school' gelijkgesteld. De vrachtwagen is ingeschreven door een rij school of een school
Opleidingsvoertuig	TL	Opleidingstractor	Niet onderworpen	De dubbele besturing in een opleidingstractor kan niet, het wordt dus niet als voorwaarde opgelegd
Strooivagen	CV	Strooivagen	Onderworpen	Het gebruik van het vervoerde goed (hier: het strooien) komt niet in aanmerking
Takelwagen	DT	Takelwagen met arm of met laaplatform	Onderworpen	Takelwagens zijn onderworpen
Takelwagen	DT	Takelwagen die een vrachtwagen takelt	Onderworpen (takelwagen) en niet onderworpen (gebakelde vrachtwagen)	De takelwagen is onderworpen maar de gebakelde vrachtwagen niet
Tractor	TL	Landbouwtractor niet voor landbouw gebruikt (onderhoud van de wegenkanten met maai-er bij voorbeeld)	Niet onderworpen	De tractor is alleenrijdend en uitgerust om de wegenkanten te onderhouden, het trekt nooit een aanhangwagen, dan wordt het beschouwd als een werktuigmachine
Tractor	TL	Tractor met woonwagen	Niet onderworpen	Nocht de tractor, noch de woonwagen, zijn bedoeld of gebruikt om goederen te vervoeren
Verreiker / Hoogwerker	CV met kostenvercode F9	Verreiker	Niet onderworpen	De verreiker is niet onderworpen indien hij geen goederen kan vervoeren
Verreiker / Hoogwerker	CV zonder kostenvercode F9	Verreiker	Niet onderworpen indien MTM - tara < 500 kg	De verreiker is niet onderworpen indien hij geen goederen kan vervoeren
Voertuigen met proefrijplaat ZZ		Voertuigen met proefrijplaat ZZ of gelijkwaardige buitenlandse plaat	Niet onderworpen	Nakleving van de voorwaarden van KB van 8 januari 1996
Vrachtwagen	CV	Bouwmateriaalvervoer	Onderworpen	Voertuig bedoeld om goederen te vervoeren. Bouwmateriaal = goederen
Vrachtwagen	CV	Vervoer van een werktuigmachine	Onderworpen	Voertuig bedoeld om goederen te vervoeren. Werktuigmachine = goederen
Vrachtwagen	CV	Uitnimg met laadtrak (bouwwerken)	Onderworpen	Een Uitnimg heeft niet de aard van een bosbouwvoertuig. Het is een terreinvrachtwagen voor elk gebruik
Vrachtwagen	Buitenlands voertuig	Uitnimg als landbouwvoertuig ingeschreven	Onderworpen	Een Uitnimg heeft niet de aard van een landbouwvoertuig, het is een terreinvrachtwagen voor elk gebruik
Vrachtwagen	CV	Vrachtwagen uitgerust en aangepast tot mobiele werkplaats	Onderworpen tenzij MTM - tara < 500 kg	Voertuig bedoeld om goederen te vervoeren
Vrachtwagen	CV	Vrachtwagen gebruikt voor de kalibratie van de rollenbank	Onderworpen	Voertuig bedoeld om goederen te vervoeren
Vrachtwagen	CV	Generator	Onderworpen behoudens wijziging aan de DIV. Niet onderworpen indien MTM - tara < 500 kg	Voertuig bedoeld om goederen te vervoeren. Generator = goederen
Vrachtwagen	CV	Paardenvoer	Onderworpen	Paarden zijn goederen (in de brede zin van het woord), zoals elk dier. Ook dieren voor recreatie doeleinden. Het feit dat de vrachtwagen al dan niet een oldtimer of een ander voertuig is irrelevant
Vrachtwagen	CL	Trage landbouwvrachtwagen met verspreidingsbak voor maskultuur	Onderworpen	Geen landbouwvoertuig
Vrachtwagen	CV	Vrachtwagen gebruikt om wegeninfrastructuur en uitrusting te herstellen	Onderworpen	Voertuig bedoeld om goederen te vervoeren

Versie 1.4 van 10/05/2016. Ingeval van onzekerheid of twijfel, primair het decreet of de ordenantie aflezen.



**Appendix 3 – Interview with Martin Wismans BV**

1. Transportieren Sie durch Belgien?  
**Ja**
2. Wie oft transportieren Sie durch Belgien?  
**Täglich**
3. Wohin transportieren Sie genau, wenn Sie durch Belgien transportieren?  
**Frankreich, Spanien und Belgien**
4. Fahren Sie seit der Mauteinführung in Belgien öfter oder weniger durch Belgien?  
**Gleich, keine Veränderungen**
5. Nutzen Sie seit der Mauteinführung andere Routen als zuvor? Bitte vergleichen Sie den Unterschied von den alten und neuen Routen. (Längere Wege/ vermeiden Sie Autobahnen/ vermeiden Sie es durch Belgien zu fahren? / welchen Grenzübergang wählen Sie?  
**Gleich, keine Veränderungen. Routen:**  
**Aachen – Hensies**  
**Aachen – La Gruerie**  
**Maastricht/Visé – Hensies**  
**Maastricht/Visé – Luxemburg**  
**Postel - Tourcoing**
6. Wenn Sie Frage 5 mit **Ja** beantwortet haben:
  - a) Welche Route nehmen Sie jetzt?  
Welche Route haben Sie vorher genommen?
  - b) Wie viele Kilometer hat die neue Route? Wie viele Kilometer hatte die alte Route?
  - c) Wie viel Zeit brauchen Sie für die neue Route? Wie viel Zeit haben Sie für die alte Route gebraucht?
  - d) Wie viel kostet eine one-way Route? Wie viel hat sie vorher gekostet? (Nur im Bezug auf die Maut)
  - e) Wie viel kostet eine one-way Route insgesamt? Wie viel hat sie vorher gekostet?
7. Wenn Sie frage 5 mit **Nein** beantwortet haben:  
Wie viel kostet eine One-way Route? Wie viel hat sie vorher gekostet? (Nur im Bezug auf die Maut)  
**Belgische Mautkosten € 0,128 pro „Belgische“ Kilometer. Transitkosten daher variabel zwischen € 22 und € 28**



8. Was sagen Sie zu dem neuen Mautsystem in Belgien?  
Zeitpunkt der Einführung schlecht, besser wäre zum 01.01.2017  
Wir haben mit vielen Kunden Preisvereinbarungen für das ganze Jahr. Des Weiteren drücken die Mautkosten auf den Preisen.
9. Welchen Einfluss hat die Maut auf ihre Logistik?  
Viel zusätzliche Arbeit. Kunden müssen informiert werden, neue Preisvereinbarungen mit Kunden machen, EDV muss gepflegt werden mit neue Preisvereinbarungen. Manche Kunden zahlen eine Pauschale für Mautanteil, andere zahlen die tatsächliche Kilometer x € 0,128.
10. Kaufen Sie trotzdem noch die Eurovignette?  
Nicht mehr für Belgien, weil dafür die Maut eingeführt wurde, aber wir kaufen für NL und LUX weiterhin eine (tägliche) Eurovignette
11. Brauchen Sie mehr Zeit für organisatorische Bestimmungen für die belgische Maut?  
Ja
12. Hatten Sie Probleme mit der Installation von der OBU Box? (Wenn ja bitte erläutern Sie die Probleme)  
Nein
13. Hat die Maut die Kosten für Ihr Unternehmen gesenkt oder erhöht?  
Erhöht
14. Haben Sie seit der Einführung des neuen Mautsystems in Belgien die Kosten für Ihre Kunden erhöht?  
Ja, für die Kunden an denen wir die Maut weiterbelasten
15. Denken Sie, dass die belgische Maut eine gute oder eine schlechte Entscheidung von Belgien war?  
Schlechte Entscheidung
16. Was denken Sie, was die langfristigen und kurzfristigen Effekte von dem neuen System sind?  
Wegen Ratenerhöhungen stehen Preise (und damit Export und Import) unter Druck
17. Was würden Sie gerne am belgischen Mautsystem ändern, wenn Sie könnten?  
Abschaffen!

Appendix 4 – Interview with Eflexlogistics B.V.

1. Transportieren Sie durch Belgien? **Ja**
2. Wie oft transportieren Sie durch Belgien? **Täglich ca. 10 LKW**
3. Wohin transportieren Sie genau, wenn Sie durch Belgien transportieren?  
**Antwerpen**
4. Fahren Sie seit der Mauteinführung in Belgien öfter oder weniger durch Belgien?  
**Genauso wie vorher**
5. Nutzen Sie seit der Mauteinführung andere Routen als zuvor? Bitte vergleichen Sie den Unterschied von den alten und neuen Routen. (Längere Wege/ vermeiden Sie Autobahnen/ vermeiden Sie es durch Belgien zu fahren? / welchen Grenzübergang wählen Sie?  
**Die gleichen Routen wie vorher, Belgien hat die Mautkosten genau so gewählt das sie noch hoch sind, aber dennoch zu niedrig, dass es sich lohnen würde Umwege zu fahren und dass sich diese Mehrkosten nutzen würden.**
6. Wenn Sie Frage 5 mit **Ja** beantwortet haben:
  - a) Welche Route nehmen Sie jetzt?  
Welche Route haben Sie vorher genommen?
  - b) Wie viele Kilometer hat die neue Route? Wie viele Kilometer hatte die alte Route?
  - c) Wie viel Zeit brauchen Sie für die neue Route? Wie viel Zeit haben Sie für die alte Route gebraucht?
  - d) Wie viel kostet eine one-way Route? Wie viel hat sie vorher gekostet? (Nur im Bezug auf die Maut)
  - e) Wie viel kostet eine one-way Route insgesamt? Wie viel hat sie vorher gekostet?
7. Wenn Sie frage 5 mit **Nein** beantwortet haben:  
Wie viel kostet eine One-way Route? Wie viel hat sie vorher gekoset? (Nur im Bezug auf die Maut) **€ 35**
8. Was sagen Sie zu dem neuen Mautsystem in Belgien?  
**Es ist verrückt, die Eurovignette war doch ein gutes System.**
9. Welchen Einfluss hat die Maut auf ihre Logistik?  
**Keine**
10. Kaufen Sie trotzdem noch die Eurovignette?  
**Ja für andere Länder**
11. Brauchen Sie mehr Zeit für organisatorische Bestimmungen für die belgische Maut?  
**Nein**

12. Hatten Sie Probleme mit der **Installation** von der OBU Box? (Wenn ja bitte erläutern Sie die Probleme) **Nein**
13. Hat die Maut die Kosten für Ihr Unternehmen gesenkt oder erhöht? **Nur erhöht**
14. Haben Sie seit der Einführung des neuen Mautsystems in Belgien die Kosten für Ihre Kunden erhöht?  
**Ja, aber die Leerfahrten wie z.B. Rückwege werden uns ja nicht bezahlt, nur zum Teil. Diese sind jetzt durch die Maut noch teurer für uns.**
15. Denken Sie, dass die belgische Maut eine gute oder eine schlechte Entscheidung von Belgien war?  
**Schlecht, weil wir Europa sind und jetzt macht jeder sein eigenes Ding.**
16. Was denken Sie, was die langfristigen und kurzfristigen Effekte von dem neuen System sind?  
**Jedes Land wird sein eigenes Mautsystem entwickeln**
17. Was würden Sie gerne am belgischen Mautsystem ändern, wenn Sie könnten?  
**Ich würde mir ein einheitliches Mautsystem für Europa wünschen und das jetzige abschaffen.**

Appendix 5 – Interview with Elkar B.V.

1. Transportieren Sie durch Belgien? **Ja**
2. Wie oft transportieren Sie durch Belgien? **Täglich mit 20 Lkw**
3. Wohin transportieren Sie genau, wenn Sie durch Belgien transportieren? **Nach England, Frankreich**
4. Fahren Sie seit der Mauteinführung in Belgien öfter oder weniger durch Belgien? **Nein kein Einfluss**
5. Nutzen Sie seit der Mauteinführung andere Routen als zuvor? Bitte vergleichen Sie den Unterschied von den alten und neuen Routen. (Längere Wege/ vermeiden Sie Autobahnen/ vermeiden Sie es durch Belgien zu fahren? / welchen Grenzübergang wählen Sie? **Nein**
6. Wenn Sie Frage 5 mit **Ja** beantwortet haben:
  - a) Welche Route nehmen Sie jetzt?  
Welche Route haben Sie vorher genommen?
  - b) Wie viele Kilometer hat die neue Route? Wie viele Kilometer hatte die alte Route?
  - c) Wie viel Zeit brauchen Sie für die neue Route? Wie viel Zeit haben Sie für die alte Route gebraucht?
  - d) Wie viel kostet eine one-way Route? Wie viel hat sie vorher gekostet? (Nur im Bezug auf die Maut)
  - e) Wie viel kostet eine one-way Route insgesamt? Wie viel hat sie vorher gekostet?
7. Wenn Sie Frage 5 mit **Nein** beantwortet haben:

Wie viel kostet eine One-way Route? Wie viel hat sie vorher gekostet? (Nur im Bezug auf die Maut)

**Von Postel bis Frankreich wie sie nach Calais fahren € 26,77, bei nördlichen Unternehmen kann man versuchen über Rotterdam zu verschiffen, in südlichen Regionen in England lohnt sich das nicht. Plus die € 8 die man sowieso braucht für die niederländische Vignette.**

**Kosten vorher nur für die Eurovignette € 8 am Tag, egal wo man fährt.**
8. Was sagen Sie zu dem neuen Mautsystem in Belgien?

**Es ist nur Kostenerhöhend und es ist nicht deutlich wo das Geld bleibt. Scheinbar nur in den Taschen der Regierung. Was damit gemacht wird ist dem Befragten unklar.**
9. Welchen Einfluss hat die Maut auf ihre Logistik?

**Auf Logistik keinen Einfluss, man muss Ware nach wie vor transportieren, es ist einfach Kosten erhöhend. Andere Route sind zeitlich viel mehr Aufwand und somit steigen auch die Personalkosten so sehr, dass es sich nicht lohnt.**

10. Kaufen Sie trotzdem noch die Eurovignette?  
**Ja, Risiko für Bußgeldstrafen zu hoch**
11. Brauchen Sie mehr Zeit für organisatorische Bestimmungen für die belgische Maut?  
**Ja, wurde aber im eigenen Unternehmen über ein Wochenende in allen Fahrzeugen angebracht durch einen Mechaniker. Unternehmen war auch gut vorbereitet. Anbringung in jedem Lkw, denn jeder Lkw muss bereit sein in Belgien auszuliefern oder nach England zu fahren.**
12. Hatten Sie Probleme mit der Installation von der OBU Box? (Wenn ja bitte erläutern Sie die Probleme)  
**Keine Probleme**
13. Hat die Maut die Kosten für Ihr Unternehmen gesenkt oder erhöht?  
**Unternehmen hat 115 Lkw. Hohe Anschaffungskosten 115Lkw \*€ 135= € 15.525.**
14. Haben Sie seit der Einführung des neuen Mautsystems in Belgien die Kosten für Ihre Kunden erhöht?  
**Teilweise, bei neuen Kunden auf jedenfall, oder wenn neue Preise verhandelt werden.**
15. Denken Sie, dass die belgische Maut eine gute oder eine schlechte Entscheidung von Belgien war?  
**Eine schlechte Entscheidung, weil jedes Land seine eigenen Vorschriften und Geräte hat. Außerdem sind die Auswirkungen auf die verschiedenen Geräte untereinander nicht bekannt.**
16. Was denken Sie, was die langfristigen und kurzfristigen Effekte von dem neuen System sind?  
**Dass die Kosten Stück für Stück auf die Kunden verteilt werden über die Zeit. Auf einmal ist dies nicht möglich, weil die Konkurrenz es auch nicht macht und somit die Kunden verloren gehen würden.**
17. Was würden Sie gerne am belgischen Mautsystem ändern, wenn Sie könnten?  
**Ein Gemeinsames Mautsystem für Europa**



Appendix 6 – Interview with Spedition Ziegler GmbH

1. Transportieren Sie durch Belgien? **Ja**
2. Wie oft transportieren Sie durch Belgien? **Täglich**
3. Wohin transportieren Sie genau, wenn Sie durch Belgien transportieren?  
**Nur nach England**
4. Fahren Sie seit der Mauteinführung in Belgien öfter oder weniger durch Belgien?  
**Nein genauso wie vorher**
5. Nutzen Sie seit der Mauteinführung andere Routen als zuvor? Bitte vergleichen Sie den Unterschied von den alten und neuen Routen. (Längere Wege/ vermeiden Sie Autobahnen/ vermeiden Sie es durch Belgien zu fahren? / welchen Grenzübergang wählen Sie?  
**Nein genauso wie vorher, über Brüssel danach Calais und dann nach Dover**
6. Wenn Sie Frage 5 mit **Ja** beantwortet haben:
  - a) Welche Route nehmen Sie jetzt?  
Welche Route haben Sie vorher genommen?
  - b) Wie viele Kilometer hat die neue Route? Wie viele Kilometer hatte die alte Route?
  - c) Wie viel Zeit brauchen Sie für die neue Route? Wie viel Zeit haben Sie für die alte Route gebraucht?
  - d) Wie viel kostet eine one-way Route? Wie viel hat sie vorher gekostet? (Nur im Bezug auf die Maut)
  - e) Wie viel kostet eine one-way Route insgesamt? Wie viel hat sie vorher gekostet?
7. Wenn Sie Frage 5 mit **Nein** beantwortet haben:  
Wie viel kostet eine One-way Route? Wie viel hat sie vorher gekostet? (Nur im Bezug auf die Maut)  
**Zusätzlich € 50 zu vorher. Vorher nur die Vignette.**
8. Was sagen Sie zu dem neuen Mautsystem in Belgien?  
**Ist halt wie in den anderen Ländern. Ist einfach in jedem Land mittlerweile ein eigenes System.**
9. Welchen Einfluss hat die Maut auf ihre Logistik?  
**Gar keinen**
10. Kaufen Sie trotzdem noch die Eurovignette?  
**Ja für die anderen Länder**
11. Brauchen Sie mehr Zeit für organisatorische Bestimmungen für die belgische Maut?  
**Nein, alles geht automatisch**

12. Hatten Sie Probleme mit der Installation von der OBU Box? (Wenn ja bitte erläutern Sie die Probleme)  
**Nein gab gar keine Probleme**
13. Hat die Maut die Kosten für Ihr Unternehmen gesenkt oder erhöht?  
**Nur erhöht**
14. Haben Sie seit der Einführung des neuen Mautsystems in Belgien die Kosten für Ihre Kunden erhöht?  
**Ja, die Kosten werden komplett auf die Kunden umgerechnet.**
15. Denken Sie, dass die belgische Maut eine gute oder eine schlechte Entscheidung von Belgien war?  
**Eine gute Idee, wie auch in den anderen Ländern.**
16. Was denken Sie, was die langfristigen und kurzfristigen Effekte von dem neuen System sind?  
**Bessere Straßen und verbesserte Wirtschaft**
17. Was würden Sie gerne am belgischen Mautsystem ändern, wenn Sie könnten?  
**Gar nichts.**

Appendix 7 – Interview with Matthiesen & Warnt GmbH & Co. KG

1. Transportieren Sie durch Belgien? **Ja**
2. Wie oft transportieren Sie durch Belgien? **Täglich**
3. Wohin transportieren Sie genau, wenn Sie durch Belgien transportieren?  
**Hauptsächlich durch Frankreich vom Rheinruhrgebiet überall zum Festland in Frankreich.**
4. Fahren Sie seit der Mauteinführung in Belgien öfter oder weniger durch Belgien?  
**Genauso wie vorher**
5. Nutzen Sie seit der Mauteinführung andere Routen als zuvor? Bitte vergleichen Sie den Unterschied von den alten und neuen Routen. (Längere Wege/ vermeiden Sie Autobahnen/ vermeiden Sie es durch Belgien zu fahren? / welchen Grenzübergang wählen Sie?  
**Die gleichen Routen wie vorher. Wir transportieren ja nur nach Frankreich und der Weg über Luxemburg ist einfach viel zu lang.**
6. Wenn Sie Frage 5 mit **Ja** beantwortet haben:
  - a) Welche Route nehmen Sie jetzt?  
Welche Route haben Sie vorher genommen?
  - b) Wie viele Kilometer hat die neue Route? Wie viele Kilometer hatte die alte Route?
  - c) Wie viel Zeit brauchen Sie für die neue Route? Wie viel Zeit haben Sie für die alte Route gebraucht?
  - d) Wie viel kostet eine one-way Route? Wie viel hat sie vorher gekostet? (Nur im Bezug auf die Maut)
  - e) Wie viel kostet eine one-way Route insgesamt? Wie viel hat sie vorher gekostet?
7. Wenn Sie Frage 5 mit **Nein** beantwortet haben:  
Wie viel kostet eine One-way Route? Wie viel hat sie vorher gekostet? (Nur im Bezug auf die Maut)  
**Zurzeit ca. 25 Euro vorher halt nur die Vignette**
8. Was sagen Sie zu dem neuen Mautsystem in Belgien?  
**Es ist halt Pflicht und muss akzeptiert werden damit wir unsere Kunden bedienen können.**
9. Welchen Einfluss hat die Maut auf ihre Logistik?  
**Nur Mehrkosten**
10. Kaufen Sie trotzdem noch die Eurovignette?  
**Klar, für die anderen Länder ist es ja trotzdem Pflicht**
11. Brauchen Sie mehr Zeit für organisatorische Bestimmungen für die belgische Maut?  
**Nein**

12. Hatten Sie Probleme mit der Installation von der OBU Box? (Wenn ja bitte erläutern Sie die Probleme)  
**Nein, es ist ja ähnlich wie die Systeme von den anderen Ländern mit einer Mautbox**
13. Hat die Maut die Kosten für Ihr Unternehmen gesenkt oder erhöht?  
**Nur erhöht**
14. Haben Sie seit der Einführung des neuen Mautsystems in Belgien die Kosten für Ihre Kunden erhöht?  
**Ja auf jedenfall, irgendwer muss ja für die Kosten letztendlich aufkommen. Und die Unternehmen an die wir liefern erhöhen natürlich dann die Kosten für ihre Produkte auch und somit sind die Endverbraucher nachher die, die auch für die Kosten aufkommen müssen.**
15. Denken Sie, dass die belgische Maut eine gute oder eine schlechte Entscheidung von Belgien war?  
**Für Belgien auf jedenfall gut. Denn die Straßen sind in Belgien so schlecht und die Raststätten und Sanitären Anlagen sollte man meiden, wenn es möglich ist und erst wieder in Frankreich anhalten. Da kommen einem teilweise Ratten entgegen.**
16. Was denken Sie, was die langfristigen und kurzfristigen Effekte von dem neuen System sind?  
**Wünschenswert wären neue Autobahnen oder Raststätten. Aber ich glaube, dass das Geld nur in die Kassen des Landes fließen und sich nichts an der Infrastruktur in dem Land ändern wird.**
17. Was würden Sie gerne am belgischen Mautsystem ändern, wenn Sie könnten?  
**Nichts, aber das Geld soll auch wirklich in die Straßen und Raststätten fließen. Dann lohnt es sich auch das Geld zu bezahlen.**



**Appendix 8 – Interview with Hans Sturm Internationale Spedition**

1. Transportieren Sie durch Belgien? **Ja**
2. Wie oft transportieren Sie durch Belgien? **Zwei Mal die Woche**
3. Wohin transportieren Sie genau, wenn Sie durch Belgien transportieren?  
**Direkt nach Belgien hinein. Meistens Antwerpen oder Brüssel direkt und drum herum.**
4. Fahren Sie seit der Mauteinführung in Belgien öfter oder weniger durch Belgien?  
**Genauso**
5. Nutzen Sie seit der Mauteinführung andere Routen als zuvor? Bitte vergleichen Sie den Unterschied von den alten und neuen Routen. (Längere Wege/ vermeiden Sie Autobahnen/ vermeiden Sie es durch Belgien zu fahren? / welchen Grenzübergang wählen Sie?  
**Wir fahren die gleichen Routen wie vorher. Wir fahren immer über Antwerpen und benutzen den Grenzübergang von Holland nach Belgien. Manchmal fahren wir auch runter bis nach Brüssel. Aber hauptsächlich Antwerpen selber.**
6. Wenn Sie Frage 5 mit **Ja** beantwortet haben:
  - a) Welche Route nehmen Sie jetzt?  
Welche Route haben Sie vorher genommen?
  - b) Wie viele Kilometer hat die neue Route? Wie viele Kilometer hatte die alte Route?
  - c) Wie viel Zeit brauchen Sie für die neue Route? Wie viel Zeit haben Sie für die alte Route gebraucht?
  - d) Wie viel kostet eine one-way Route? Wie viel hat sie vorher gekostet? (Nur im Bezug auf die Maut)
  - e) Wie viel kostet eine one-way Route insgesamt? Wie viel hat sie vorher gekostet?
7. Wenn Sie Frage 5 mit **Nein** beantwortet haben:  
Wie viel kostet eine One-way Route? Wie viel hat sie vorher gekostet? (Nur im Bezug auf die Maut)  
**12 Euro und ein paar Zerquetschte**
8. Was sagen Sie zu dem neuen Mautsystem in Belgien?  
**Ist schlecht, kostet nur sehr viel und das Geld sieht man nie wieder. Aber man fährt halt dahin, wo der Kunde möchte.**
9. Welchen Einfluss hat die Maut auf ihre Logistik?  
**Keine**
10. Kaufen Sie trotzdem noch die Eurovignette?  
**Ja für Holland**

11. Brauchen Sie mehr Zeit für organisatorische Bestimmungen für die belgische Maut?  
**Nein**
12. Hatten Sie Probleme mit der Installation von der OBU Box? (Wenn ja bitte erläutern Sie die Probleme) **Die Installation selber war kein Problem. Aber die Boxen kamen erst 2 Tage vor Beginn der Maut und am Tag an dem sie gestartet ist, hatten ein paar LKW immer noch keine Boxen und konnten somit nicht den geplanten Weg nach Belgien fahren. Das war sehr schlecht!**
13. Hat die Maut die Kosten für Ihr Unternehmen gesenkt oder erhöht?  
**Nur erhöht**
14. Haben Sie seit der Einführung des neuen Mautsystems in Belgien die Kosten für Ihre Kunden erhöht?  
**Nein, das funktioniert leider nicht. Ich sag das mal ganz salopp. Es gibt immer Geier an der nächsten Ecke die die Kunden dann bedienen und denken sie schaffen es dann über die Menge die Kosten wieder rauszuholen. An die dürfen wir unsere Kunden nicht verlieren.**
15. Denken Sie, dass die belgische Maut eine gute oder eine schlechte Entscheidung von Belgien war?  
**Für Belgien aufjedenfall gut, denn die haben ja richtig schlechte Straßen und das schon seit 20 Jahren. Das schadet nicht nur den LKW sondern auch den PKW's**
16. Was denken Sie, was die langfristigen und kurzfristigen Effekte von dem neuen System sind? **Ich denke das ist eine Möglichkeit von Belgien die Wirtschaft über Wasser zu halten. Das Land ist ja schon lange pleite und die Einnahmequelle wird bestimmt nicht in den Straßenbau fließen, sondern wird dazu dienen die Schulden des Landes abzubezahlen.**
17. Was würden Sie gerne am belgischen Mautsystem ändern, wenn Sie könnten?  
**Abschaffen, oder ein gemeinsames System für Europa, aber da wird Frankreich und Deutschland auch nicht mitmachen, jeder will sein eigenes Ding machen und seine eigenes Geld verdienen. Aber man hat ja mittlerweile so viele verschiedene Mautboxen im LKW hängen.**

Appendix 9 – Interview with Gebrüder Sauels GmbH & Co. KG

1. Transportieren Sie durch Belgien? **Ja**
2. Wie oft transportieren Sie durch Belgien? **1 Mal die Woche**
3. Wohin transportieren Sie genau, wenn Sie durch Belgien transportieren?  
**West Belgien, Grenzübergang Aachen wird benutzt**
4. Fahren Sie seit der Mauteinführung in Belgien öfter oder weniger durch Belgien?  
**Genauso**
5. Nutzen Sie seit der Mauteinführung andere Routen als zuvor? Bitte vergleichen Sie den Unterschied von den alten und neuen Routen. (Längere Wege/ vermeiden Sie Autobahnen/ vermeiden Sie es durch Belgien zu fahren? / welchen Grenzübergang wählen Sie?  
**Genauso wie vorher**
6. Wenn Sie Frage 5 mit **Ja** beantwortet haben:
  - a) Welche Route nehmen Sie jetzt?  
Welche Route haben Sie vorher genommen?
  - b) Wie viele Kilometer hat die neue Route? Wie viele Kilometer hatte die alte Route?
  - c) Wie viel Zeit brauchen Sie für die neue Route? Wie viel Zeit haben Sie für die alte Route gebraucht?
  - d) Wie viel kostet eine one-way Route? Wie viel hat sie vorher gekostet? (Nur im Bezug auf die Maut)
  - e) Wie viel kostet eine one-way Route insgesamt? Wie viel hat sie vorher gekostet?
7. Wenn Sie Frage 5 mit **Nein** beantwortet haben:  
Wie viel kostet eine One-way Route? Wie viel hat sie vorher gekostet? (Nur im Bezug auf die Maut)  
**7% mehr pro Fracht**
8. Was sagen Sie zu dem neuen Mautsystem in Belgien?  
**Kann ich verstehen, es gibt ja auch eine deutsche Maut.**
9. Welchen Einfluss hat die Maut auf ihre Logistik?  
**Preise pro Fracht sind teurer**
10. Kaufen Sie trotzdem noch die Eurovignette?  
**Ja für die Niederlande muss man ja**
11. Brauchen Sie mehr Zeit für organisatorische Bestimmungen für die belgische Maut?  
**Nein**

12. Hatten Sie Probleme mit der Installation von der OBU Box? (Wenn ja bitte erläutern Sie die Probleme)

Nein

13. Hat die Maut die Kosten für Ihr Unternehmen gesenkt oder erhöht?

Erhöht

14. Haben Sie seit der Einführung des neuen Mautsystems in Belgien die Kosten für Ihre Kunden erhöht?

Ja zum Teil, da wo man es kann. Nicht alle Kunden lassen eine Erhöhung zu. Dann überlegen wir uns, ob wir diese Kunden unterstützen. Wir entscheiden das individuell.

15. Denken Sie, dass die belgische Maut eine gute oder eine schlechte Entscheidung von Belgien war?

Gut, aufgrund von Verbesserungen für das Land.

16. Was denken Sie, was die langfristigen und kurzfristigen Effekte von dem neuen System sind?

Veränderungen wie in Deutschland, Investitionen in die Renten und Wirtschaft. Aber ich glaube nicht daran, dass sich was an den Straßen verbessern wird, das ist ja auch nicht in Deutschland passiert.

17. Was würden Sie gerne am belgischen Mautsystem ändern, wenn Sie könnten?

Das man auch ohne Boxen fahren kann in anderen Ländern, wie auch in Deutschland.

**Appendix 10 – Interview with Dsts Jürgen Senz GmbH**

1. Transportieren Sie durch Belgien? **Ja**
2. Wie oft transportieren Sie durch Belgien? **Jeden Tag**
3. Wohin transportieren Sie genau, wenn Sie durch Belgien transportieren?  
**Von Düsseldorf nach Beveren bei Antwerpen, oder Antwerpen selber oder nach Zeebrügge selber und wieder zurück nach Düsseldorf**
4. Fahren Sie seit der Mauteinführung in Belgien öfter oder weniger durch Belgien?  
**Unverändert**
5. Nutzen Sie seit der Mauteinführung andere Routen als zuvor? Bitte vergleichen Sie den Unterschied von den alten und neuen Routen. (Längere Wege/ vermeiden Sie Autobahnen/ vermeiden Sie es durch Belgien zu fahren? / welchen Grenzübergang wählen Sie? **Wir haben nicht drauf reagiert und fahren die gleichen Strecken wie vorher. Immer der direkte Weg.**
6. Wenn Sie Frage 5 mit **Ja** beantwortet haben:
  - a) Welche Route nehmen Sie jetzt?  
Welche Route haben Sie vorher genommen?
  - b) Wie viele Kilometer hat die neue Route? Wie viele Kilometer hatte die alte Route?
  - c) Wie viel Zeit brauchen Sie für die neue Route? Wie viel Zeit haben Sie für die alte Route gebraucht?
  - d) Wie viel kostet eine one-way Route? Wie viel hat sie vorher gekostet? (Nur im Bezug auf die Maut)
  - e) Wie viel kostet eine one-way Route insgesamt? Wie viel hat sie vorher gekostet?
7. Wenn Sie Frage 5 mit **Nein** beantwortet haben:  
Wie viel kostet eine One-way Route? Wie viel hat sie vorher gekostet? (Nur im Bezug auf die Maut)  
**Keine Auskunft aber die Eurovignette hat vorher im Jahr 1250 Euro gekostet und die wird auch weiter als Jahresticket gekauft**
8. Was sagen Sie zu dem neuen Mautsystem in Belgien?  
**Arbeitsbeschaffungsmaßnahme für Alle**
9. Welchen Einfluss hat die Maut auf ihre Logistik?  
**Auf die Logistik selber hat sie keine**
10. Kaufen Sie trotzdem noch die Eurovignette?  
**Ja**



11. Brauchen Sie mehr Zeit für organisatorische Bestimmungen für die belgische Maut?  
**Ja viel mehr Zeit. Für die Rechnungsprüfung und die Weiterbelastung an unsere Spediteure und noch viel mehr.**
12. Hatten Sie Probleme mit der Installation von der OBU Box? (Wenn ja bitte erläutern Sie die Probleme)  
**Nein gar nicht, es fallen höchstens mal welche aus die ausgetauscht werden müssen.**
13. Hat die Maut die Kosten für Ihr Unternehmen gesenkt oder erhöht?  
**Nur erhöht**
14. Haben Sie seit der Einführung des neuen Mautsystems in Belgien die Kosten für Ihre Kunden erhöht?  
**Soweit es ging. Nicht alle Spediteure lassen das zu.**
15. Denken Sie, dass die belgische Maut eine gute oder eine schlechte Entscheidung von Belgien war?  
**Absolut eine schlechte. Für Alle bedeutet die Maut ein größerer Aufwand. Bei einem Ausfall einer Box kann der LKW nicht durch Belgien fahren oder muss eben an der Grenze warten und das Problem beheben lassen. Das führt dann zu großen Ausfällen der Fahrer und der LKW**
16. Was denken Sie, was die langfristigen und kurzfristigen Effekte von dem neuen System sind?  
**Haben wir uns noch keine Gedanken drüber gmacht. Abgesehen von besseren Straßen.**
17. Was würden Sie gerne am belgischen Mautsystem ändern, wenn Sie könnten?  
**Gute Frage. Abschaffen. Bei einem Bestehen gibt es meiner Meinung nach kein Optimierungsbedarf mehr.**

**Appendix 11 – Interview with IV Niederrheinlogistik GmbH**

1. Transportieren Sie durch Belgien? **Ja**
2. Wie oft transportieren Sie durch Belgien? **Wöchentlich ca. 1-2 Ladungen**
3. Wohin transportieren Sie genau, wenn Sie durch Belgien transportieren?  
**Nach Oostende und Meulebeke**
4. Fahren Sie seit der Mauteinführung in Belgien öfter oder weniger durch Belgien?  
**Genauso**
5. Nutzen Sie seit der Mauteinführung andere Routen als zuvor? Bitte vergleichen Sie den Unterschied von den alten und neuen Routen. (Längere Wege/ vermeiden Sie Autobahnen/ vermeiden Sie es durch Belgien zu fahren? / welchen Grenzübergang wählen Sie?  
**Nein wir nutzen die gleichen wie vorher.**  
**Zur Route: Start in Viersen, über Holland und in Belgien über E17**
6. Wenn Sie Frage 5 mit **Ja** beantwortet haben:
  - a) Welche Route nehmen Sie jetzt?  
Welche Route haben Sie vorher genommen?
  - b) Wie viele Kilometer hat die neue Route? Wie viele Kilometer hatte die alte Route?
  - c) Wie viel Zeit brauchen Sie für die neue Route? Wie viel Zeit haben Sie für die alte Route gebraucht?
  - d) Wie viel kostet eine one-way Route? Wie viel hat sie vorher gekostet? (Nur im Bezug auf die Maut)
  - e) Wie viel kostet eine one-way Route insgesamt? Wie viel hat sie vorher gekostet?
7. Wenn Sie frage 5 mit **Nein** beantwortet haben:  
Wie viel kostet eine One-way Route? Wie viel hat sie vorher gekostet? (Nur im Bezug auf die Maut) **€ 35 ca.**
8. Was sagen Sie zu dem neuen Mautsystem in Belgien?  
**Dass das Problem ist, dass die Kunden nicht bereit sind die Mehrkosten zu bezahlen und die Logistik und Speditionsunternehmen auf den Kosten sitzen bleiben und somit geringere Marge haben.**
9. Welchen Einfluss hat die Maut auf ihre Logistik?  
**Weniger Gewinn**
10. Kaufen Sie trotzdem noch die Eurovignette?  
**Ja, für die anderen Länder natürlich**
11. Brauchen Sie mehr Zeit für organisatorische Bestimmungen für die belgische Maut?  
**Nein alles automatisch**

12. Hatten Sie Probleme mit der Installation von der OBU Box? (Wenn ja bitte erläutern Sie die Probleme)  
**Zu Beginn hatten einige Fahrer Probleme mit der Bedienung, aber das hat sich jetzt gelegt.**
13. Hat die Maut die Kosten für Ihr Unternehmen gesenkt oder erhöht?  
**Nur erhöht**
14. Haben Sie seit der Einführung des neuen Mautsystems in Belgien die Kosten für Ihre Kunden erhöht?  
**Wir haben es bei allen versucht, aber nur ca. 75% sind dazu bereit auch die Kosten zu tragen. Der Rest hat sich geweigert.**
15. Denken Sie, dass die belgische Maut eine gute oder eine schlechte Entscheidung von Belgien war?  
**Auf jedenfall eine Gute aus der Sicht von Belgien, weil sie damit viel Geld verdienen.**
16. Was denken Sie, was die langfristigen und kurzfristigen Effekte von dem neuen System sind? **Hoffentlich bessere Autobahnen**
17. Was würden Sie gerne am belgischen Mautsystem ändern, wenn Sie könnten?  
**Gar nichts eigentlich. Jedes Land sollte sein Mautsystem haben, aber es wäre schöner nicht so viele Mautgeräte aus verschiedenen Ländern im LKW zu haben. Außerdem wäre ein einheitliches System in Europa von Vorteil.**

Appendix 12 – Interview with Grueters Logistik GmbH

1. Transportieren Sie durch Belgien? **Ja**
2. Wie oft transportieren Sie durch Belgien? **Insgesamt 80 Fahrzeuge. 5-15 Transporte pro Tag**
3. Wohin transportieren Sie genau, wenn Sie durch Belgien transportieren?  
**Alle Postleitzahlen in Belgien in Frankreich. Transit.**
4. Fahren Sie seit der Mauteinführung in Belgien öfter oder weniger durch Belgien?  
**Kommt auf den Kunden an. Von manchen Kunden kommen weniger Aufträge als vorher.**
5. Nutzen Sie seit der Mauteinführung andere Routen als zuvor? Bitte vergleichen Sie den Unterschied von den alten und neuen Routen. (Längere Wege/ vermeiden Sie Autobahnen/ vermeiden Sie es durch Belgien zu fahren? / welchen Grenzübergang wählen Sie?  
**Die gleichen Routen. Wir haben noch nicht getestet ob es sich lohnt Umwege zu fahren. Das Einzige worauf wir achten ist Brüssel zu umfahren. Da sind sowohl die Kosten, als auch der Verkehr hoch. Darüber sind auch alle Fahrer informiert und angehalten Brüssel zu umfahren, wenn es möglich ist.**
6. Wenn Sie Frage 5 mit **Ja** beantwortet haben:
  - a) Welche Route nehmen Sie jetzt?  
Welche Route haben Sie vorher genommen?
  - b) Wie viele Kilometer hat die neue Route? Wie viele Kilometer hatte die alte Route?
  - c) Wie viel Zeit brauchen Sie für die neue Route? Wie viel Zeit haben Sie für die alte Route gebraucht?
  - d) Wie viel kostet eine one-way Route? Wie viel hat sie vorher gekostet? (Nur im Bezug auf die Maut)
  - e) Wie viel kostet eine one-way Route insgesamt? Wie viel hat sie vorher gekostet?
7. Wenn Sie frage 5 mit **Nein** beantwortet haben:  
Wie viel kostet eine One-way Route? Wie viel hat sie vorher gekostet? (Nur im Bezug auf die Maut)  
**Im Schnitt € 30 - € 40**
8. Was sagen Sie zu dem neuen Mautsystem in Belgien?  
**Ärgerlich, dass es für jedes europäische Land unterschiedliche Mauten und Boxen gibt.**
9. Welchen Einfluss hat die Maut auf ihre Logistik?  
**Keinen**
10. Kaufen Sie trotzdem noch die Eurovignette?  
**Ja, für Luxemburg und NL**

11. Brauchen Sie mehr Zeit für organisatorische Bestimmungen für die belgische Maut?‘  
1-1,5 Stunden pro Monat. Anfangs war es viel länger, jetzt brauchen wir nur Zeit für die Auswertung, aber es gab ja auch vorher die Deutsche Maut die ausgewertet werden musste.
12. Hatten Sie Probleme mit der Installation von der OBU Box? (Wenn ja bitte erläutern Sie die Probleme) **Problemlos, wir haben Boxen durch die man auch durch Frankreich fahren kann und die dort die Maut auch brech**
13. Hat die Maut die Kosten für Ihr Unternehmen gesenkt oder erhöht?  
**Nur erhöht**
14. Haben Sie seit der Einführung des neuen Mautsystems in Belgien die Kosten für Ihre Kunden erhöht?  
**Alle die belgischen Touren betreffen haben wir erhöht. Es wird hier auch immer der Rückweg mit berechnet (Sprit- und Mautkosten)**
15. Denken Sie, dass die belgische Maut eine gute oder eine schlechte Entscheidung von Belgien war?  
**Aufjedenfall für uns Spediteure sehr schlecht.**
16. Was denken Sie, was die langfristigen und kurzfristigen Effekte von dem neuen System sind?  
**Keine Änderungen am Straßenbau. Die Kosten landen auf dem Produkt und somit bei dem Endverbraucher. Steuern sollten ja auch in den Straßenbau fließen, werden aber dazu nicht genutzt und zusätzlich eine Maut eingeführt.**
17. Was würden Sie gerne am belgischen Mautsystem ändern, wenn Sie könnten?  
**Ein vereinheitlichtes System in Europa. Dann sind die Preise auch nachvollziehbar für alle Spediteure und für alle die gleichen Bedingungen.**



Appendix 13 – Interview with Beurskens Allround Cargo B.V.

(Speditionsunternehmen, kennt die Routen nicht)

1. Transportieren Sie durch Belgien? **Ja**
2. Wie oft transportieren Sie durch Belgien?  
**Täglich ca. 20 Sendungen direkt nach Belgien hinein und 60 bis 70 Sendungen durch Belgien hindurch in andere Länder**
3. Wohin transportieren Sie genau, wenn Sie durch Belgien transportieren?  
**Frankreich, Italien, Spanien, Portugal und England**
4. Fahren Sie seit der Mauteinführung in Belgien öfter oder weniger durch Belgien?  
**Etwas weniger wir versuchen bei Sendungen nach Italien zum Beispiel durch Deutschland und Schweiz zu fahren. Das dauert dann länger, ist aber eine Route die sich lohnt zu fahren.**
5. Nutzen Sie seit der Mauteinführung andere Routen als zuvor? Bitte vergleichen Sie den Unterschied von den alten und neuen Routen. (Längere Wege/ vermeiden Sie Autobahnen/ vermeiden Sie es durch Belgien zu fahren? / welchen Grenzübergang wählen Sie? Wir geben das an die Unternehmen weiter, kann mir aber vorstellen andere
6. Wenn Sie Frage 5 mit **Ja** beantwortet haben:
  - a) Welche Route nehmen Sie jetzt?  
Welche Route haben Sie vorher genommen?
  - b) Wie viele Kilometer hat die neue Route? Wie viele Kilometer hatte die alte Route?
  - c) Wie viel Zeit brauchen Sie für die neue Route? Wie viel Zeit haben Sie für die alte Route gebraucht?
  - d) Wie viel kostet eine one-way Route? Wie viel hat sie vorher gekostet? (Nur im Bezug auf die Maut)
  - e) Wie viel kostet eine one-way Route insgesamt? Wie viel hat sie vorher gekostet?
7. Wenn Sie Frage 5 mit **Nein** beantwortet haben:  
Wie viel kostet eine One-way Route? Wie viel hat sie vorher gekostet? (Nur im Bezug auf die Maut)  
**ca. 35-40 Euro für ein komplett Lkw hängt aber von der Strecke ab**
8. Was sagen Sie zu dem neuen Mautsystem in Belgien?  
**Eigentlich sollte man das nicht machen aber alle Länder haben es, Holland macht das bestimmt auch bald. Wir sind das einzige Land was keine eigene Maut hat.**

9. Welchen Einfluss hat die Maut auf ihre Logistik?  
Alles wird teurer und die Maut kann man nicht immer auf den Kunden berechnen. Der bezahlt eh schon viel und wir können nicht jedes Jahr die Preise ändern. Provit für uns Spediteure und Transporteure wird immer geringer.
10. Kaufen Sie trotzdem noch die Eurovignette?  
Ja müssen die Transporteur Unternehmen machen, sie müssen ja auch noch durch andere Länder durch
11. Brauchen Sie mehr Zeit für organisatorische Bestimmungen für die belgische Maut? **Nein**  
für uns als Spediteur Unternehmen nicht
12. Hatten Sie Probleme mit der Installation von der OBU Box? ( Wenn ja bitte erläutern Sie die Probleme)  
Nein, weil das machen auch die Transportunternehmen
13. Hat die Maut die Kosten für Ihr Unternehmen gesenkt oder erhöht?  
Nur erhöht
14. Haben Sie seit der Einführung des neuen Mautsystems in Belgien die Kosten für Ihre Kunden erhöht?  
Haben wir versucht, aber nicht jeder Kunde akzeptiert das, die kleinen ja damit wir auch Profit machen, aber die großen Firmen wie zum Beispiel Bayer akzeptieren das nicht, deshalb können wir auf sie die Mehrkosten nicht umrechnen. Dass bedeutet für uns ein viel geringeren Profit. Wir wollen unsere Großkunden halten, aber wenn sie nicht die mehr Kosten akzeptieren wird es teurer für uns, sonst gehen sie zur Konkurrenz.
15. Denken Sie, dass die belgische Maut eine gute oder eine schlechte Entscheidung von Belgien war?  
Schlecht, weil die Fahrer versuchen andere Routen zu nehmen um die Mehrkosten zu senken, das bedeutet aber das die LKW's länger fahren und somit mehr die Umweltverschmutzen als vorher. Außerdem werden die Straßen, wo vorher keine LKW gefahren sind viel voller.
16. Was denken Sie, was die langfristigen und kurzfristigen Effekte von dem neuen System sind?  
Dass die Transport und Speditionsunternehmen weniger verdienen können, weil sie alle mitmachen müssen bei der Maut, ob sie das wollen oder nicht.
17. Was würden Sie gerne am belgischen Mautsystem ändern, wenn Sie könnten?  
Entweder alle Mautsysteme abschaffen oder ein einheitliches Mautsystem. Wir sind schließlich in Europa, da sollte man doch ein gemeinsames System wählen und nicht jeder sein eigenes.

**Appendix 14 – Interview with Jac de Kievit en Zn B.V.**

1. Transportieren Sie durch Belgien? **Ja**
2. Wie oft transportieren Sie durch Belgien? **Ein mal in zwei Monaten**
3. Wohin transportieren Sie genau, wenn Sie durch Belgien transportieren?  
**Leuk in Brüssel, ans Meer, Antwerpen**
4. Fahren Sie seit der Mauteinführung in Belgien öfter oder weniger durch Belgien?  
**Gleich**
5. Nutzen Sie seit der Mauteinführung andere Routen als zuvor? Bitte vergleichen Sie den Unterschied von den alten und neuen Routen. (Längere Wege/ vermeiden Sie Autobahnen/ vermeiden Sie es durch Belgien zu fahren? / welchen Grenzübergang wählen Sie?  
**Nein für diese Anzahl an Transporten ist das nicht nötig**
6. Wenn Sie Frage 5 mit **Ja** beantwortet haben:
  - a) Welche Route nehmen Sie jetzt?  
Welche Route haben Sie vorher genommen?
  - b) Wie viele Kilometer hat die neue Route? Wie viele Kilometer hatte die alte Route?
  - c) Wie viel Zeit brauchen Sie für die neue Route? Wie viel Zeit haben Sie für die alte Route gebraucht?
  - d) Wie viel kostet eine one-way Route? Wie viel hat sie vorher gekostet? (Nur im Bezug auf die Maut)
  - e) Wie viel kostet eine one-way Route insgesamt? Wie viel hat sie vorher gekostet?
7. Wenn Sie Frage 5 mit **Nein** beantwortet haben:  
Wie viel kostet eine One-way Route? Wie viel hat sie vorher gekostet? (Nur im Bezug auf die Maut)  
**Kann ich Ihnen nicht genau sagen. Ich glaube bis zu 30 Euro.**
8. Was sagen Sie zu dem neuen Mautsystem in Belgien?  
**Gut für Belgien aber nicht gut für uns, weil es teurer wird. Aber wenn die Wege besser werden ist es okay, weil die Wege im Moment sehr schlecht sind.**
9. Welchen Einfluss hat die Maut auf ihre Logistik?  
**Keine**
10. Kaufen Sie trotzdem noch die Eurovignette? **Ja**
11. Brauchen Sie mehr Zeit für organisatorische Bestimmungen für die belgische Maut? **Ja, aber das ist vielleicht eine Stunde pro halbes Jahr**

12. Hatten Sie Probleme mit der Installation von der OBU Box? (Wenn ja bitte erläutern Sie die Probleme)  
**Nein war gar kein Problem**
13. Hat die Maut die Kosten für Ihr Unternehmen gesenkt oder erhöht?  
**Nur erhöht**
14. Haben Sie seit der Einführung des neuen Mautsystems in Belgien die Kosten für Ihre Kunden erhöht?  
**Ja auf die Kunden wird das komplett umgerechnet, deshalb haben wir keine Mehrkosten**
15. Denken Sie, dass die belgische Maut eine gute oder eine schlechte Entscheidung von Belgien war?  
**Keine Meinung dazu, habe mich nicht damit beschäftigt, weil wir so selten durch Belgien fahren**
16. Was denken Sie, was die langfristigen und kurzfristigen Effekte von dem neuen System sind?  
**Hoffentlich bessere Straßen**
17. Was würden Sie gerne am belgischen Mautsystem ändern, wenn Sie könnten?  
**Nichts das ist so in Ordnung, weil wir nicht viel durch Belgien transportieren und deshalb die Kosten ganz gut auf unsere Kunden umrechnen können.**

Appendix 15 – Interview with KLG Europe Venlo B.V.

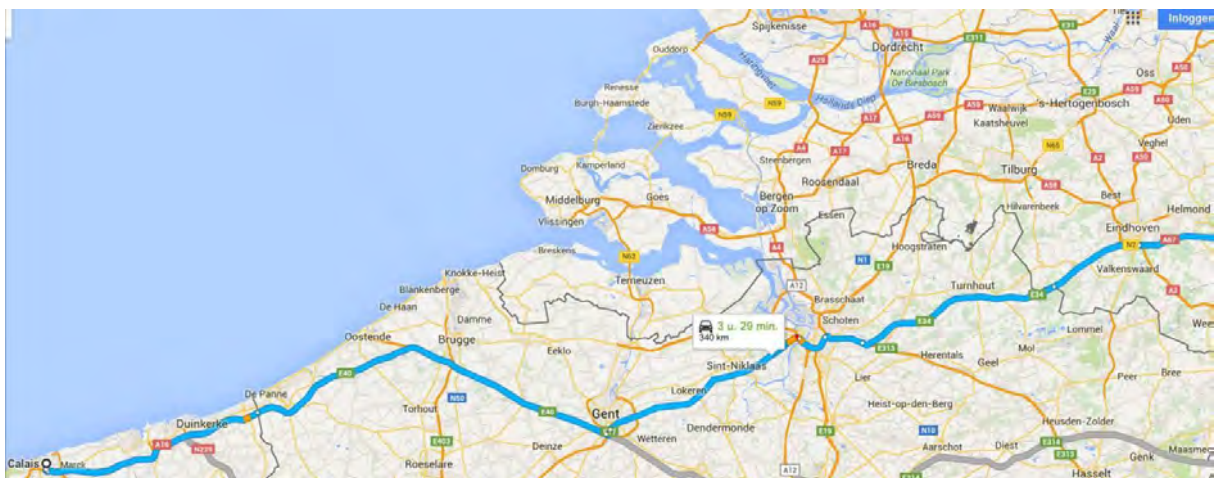
1. Do you transport to/through Belgium?  
**Yes**
2. How often do you transport to or through Belgium?  
**Daily base**
3. Where exactly do you transport to when transporting to/through Belgium?  
**Throughout Belgium, local distribution. Also transit traffic to UK.**
4. Since the new Belgian toll system was introduced, do you drive less/more to/through Belgium?  
**More or less the same.**
5. Did you take different routes before the new toll system was introduced? (now longer/avoid motorways/avoid Belgium)  
-> compare old + new routes on a map  
**No, we use the same routes. We have revised our transport rates to compensate for the cost impact.**
6. If yes: For the most important places:
  - a. Which route do you take now?  
Which route did you take before the new toll system?
  - b. How long is the new route in terms of kilometres? How long was the old one? (one-way route)
  - c. How much time does it take now? How much time did it take before? (one-way route)?
  - d. How much does a one-way route cost? How much did it cost before? (toll only)
  - e. What are the total costs for a one-way route? What were they before?
7. If no: How much does a one-way route cost? How much did it cost before? (toll only)  
**Before, only the cost of a Eurovignette. Now, besides the Eurovignette (for NL) Transit to UK. Costs are around € 30.**
8. What do you think about the new toll system in Belgium?  
**Again it affects the costs for the logistics sector. In my opinion, one uniform European solution would be better. Also, we don't believe that all the revenue will be re-invested in the infrastructure.**
9. How has it affected your logistics?  
**The costs are higher. It's always difficult to sell a cost increase to your customer.**
10. Do you still buy the Eurovignette?  
**Yes, for Dutch motorways.**



11. Do you spend more/less time on organizational formalities for the Belgian toll?  
The main impact was before the introduction. This was to get all rates raised. Now it only affects checking the invoices of our subcontractors (KLG Europe Venlo doesn't have its own fleet).
12. Did you have problems installing the OBU box? (If yes: be specific)  
No, as KLG Europe we don't have our own fleet. Subcontractors had problems, but we don't know all details.
13. Has the new Belgian toll system increased/reduced the costs for your company?  
Increased.
14. Have you increased/reduced the rates for your customers since the introduction of the new Belgian toll system?  
Yes, we increased the rates on the introduction date of the Belgian toll.
15. Do you think that the new toll system was a good or bad decision made by Belgium?  
Bad, as mentioned earlier in the case of tolls. One method would have been better.
16. What do you think are the long and short term effects of the new system?  
Fewer goods will be imported by Antwerp in both the long and short term.
17. What would you like to change about the new Belgian toll system if you could?  
To reduce daily experience with the OBU and invoices to assess operational changes.

Fast alle Autobahnen in Belgien.

Aber die Transit LKWs nach Groß Britannien werden meistens die folgende Straße nutzen (in Blau).



**Appendix 16 – Interview with Cabooter Holding B.V.**

1. Transportieren Sie durch Belgien? **Ja**
2. Wie oft transportieren Sie durch Belgien? **Jeden Tag**
3. Wohin transportieren Sie genau, wenn Sie durch Belgien transportieren?  
**In die Niederlande und nach Deutschland**
4. Fahren Sie seit der Mauteinführung in Belgien öfter oder weniger durch Belgien? **Gleich wie vor der Einführung**
5. Nutzen Sie seit der Mauteinführung andere Routen als zuvor? Bitte vergleichen Sie den Unterschied von den alten und neuen Routen. (Längere Wege/ vermeiden Sie Autobahnen/ vermeiden Sie es durch Belgien zu fahren? / welchen Grenzübergang wählen Sie? **Nein, keine andere Route**
6. Wenn Sie Frage 5 mit **Ja** beantwortet haben:
  - a) Welche Route nehmen Sie jetzt?  
Welche Route haben Sie vorher genommen?
  - b) Wie viele Kilometer hat die neue Route? Wie viele Kilometer hatte die alte Route?
  - c) Wie viel Zeit brauchen Sie für die neue Route? Wie viel Zeit haben Sie für die alte Route gebraucht?
  - d) Wie viel kostet eine one-way Route? Wie viel hat sie vorher gekostet? (Nur im Bezug auf die Maut)
  - e) Wie viel kostet eine one-way Route insgesamt? Wie viel hat sie vorher gekostet?
7. Wenn Sie Frage 5 mit **Nein** beantwortet haben:  
Wie viel kostet eine One-way Route? Wie viel hat sie vorher gekostet? (Nur im Bezug auf die Maut)  
**Abhängig davon, wie viele KM durch Belgien gefahren werden**
8. Was sagen Sie zu dem neuen Mautsystem in Belgien?  
**Schlecht**
9. Welchen Einfluss hat die Maut auf ihre Logistik?  
**Transport wird teurer**
10. Kaufen Sie trotzdem noch die Eurovignette?  
**Ja**
11. Brauchen Sie mehr Zeit für organisatorische Bestimmungen für die belgische Maut? **Nein**
12. Hatten Sie Probleme mit der Installation von der OBU Box? (Wenn ja bitte erläutern Sie die Probleme) **Nein**
13. Hat die Maut die Kosten für Ihr Unternehmen gesenkt oder erhöht?  
**Erhöht**

14. Haben Sie seit der Einführung des neuen Mautsystems in Belgien die Kosten für Ihre Kunden erhöht?  
**Ja, bei manchen Kunden**
15. Denken Sie, dass die belgische Maut eine gute oder eine schlechte Entscheidung von Belgien war?  
**Schlecht**
16. Was denken Sie, was die langfristigen und kurzfristigen Effekte von dem neuen System sind?  
**Fast kein Unternehmer gewöhnt sich daran**
17. Was würden Sie gerne am belgischen Mautsystem ändern, wenn Sie könnten?  
**Ab sofort rückgängig machen**

Appendix 17 – Interview with Finsterwalder Transport & Logistiek

1. Transportieren Sie durch Belgien? **Ja**
2. Wie oft transportieren Sie durch Belgien?  
**Täglich mit mehreren LKW Transit oder Zustellungen oft mit Sattelzug (wichtig wegen den Kosten)**
3. Wohin transportieren Sie genau, wenn Sie durch Belgien transportieren?  
**Frankreich, Italien, Roosendaal in Südwest Holland**
4. Fahren Sie seit der Mauteinführung in Belgien öfter oder weniger durch Belgien?  
**Nein genauso wie vorher, man muss ja den Kundenwünschen nachgehen**
5. Nutzen Sie seit der Mauteinführung andere Routen als zuvor? Bitte vergleichen Sie den Unterschied von den alten und neuen Routen. (Längere Wege/ vermeiden Sie Autobahnen/ vermeiden Sie es durch Belgien zu fahren? / welchen Grenzübergang wählen Sie? **Nein die gleichen, weil Personalkosten höher sind, mehr Sprit, höhere Abnutzung, schnellste Strecken damit die Lkw produktiver sind**
6. Wenn Sie Frage 5 mit **Ja** beantwortet haben:
  - a) Welche Route nehmen Sie jetzt?  
Welche Route haben Sie vorher genommen?
  - b) Wie viele Kilometer hat die neue Route? Wie viele Kilometer hatte die alte Route?
  - c) Wie viel Zeit brauchen Sie für die neue Route? Wie viel Zeit haben Sie für die alte Route gebraucht?
  - d) Wie viel kostet eine one-way Route? Wie viel hat sie vorher gekostet? (Nur im Bezug auf die Maut)
  - e) Wie viel kostet eine one-way Route insgesamt? Wie viel hat sie vorher gekostet?
7. Wenn Sie Frage 5 mit **Nein** beantwortet haben:  
**Wie viel kostet eine One-way Route? Wie viel hat sie vorher gekostet? (Nur im Bezug auf die Maut) Abhängig von der Strecke natürlich. für Transit so um € 20 - 21 inkl. Provisi für Vorfinanzierung von der Maut. Wir haben aber eine Firma die das für uns zusammen mach, sodass wir eine Rechnung bekommen. Pro Land unterschiedliche Prozentzahlen für die Provisi. Für Belgien sind es dann Insgesamt zwischen 20 und 35 Euro pro Strecke. Im Monat kostet das für uns zwischen € 5000 bis € 10000 Euro. Je nachdem wie viel wir Fahren. Es kommt aber auch auf das Gewicht, Länger und den Euromotor des LKW's an. Vorher hatten wir nur die Kosten für die Eurovignette. Die kommen aber ja jetzt auch noch dazu. Wir kaufen aber das Jahresticket für € 1250 Euro im Jahr, das ist billiger als das Tagesticket.**

8. Was sagen Sie zu dem neuen Mautsystem in Belgien?  
Vielen Dank. Ist aber halt vorgeschrieben und man muss sich daran halten und das bezahlen. Aber mittlerweile ist es halt implementiert.
9. Welchen Einfluss hat die Maut auf ihre Logistik?  
Nur die Kostenerhöhung
10. Kaufen Sie trotzdem noch die Eurovignette?  
Ja, siehe Frage 7
11. Brauchen Sie mehr Zeit für organisatorische Bestimmungen für die belgische Maut?  
Nein, geht alles Automatisch. Alles wird auf die Kennzeichen berechnet, natürlich muss das verarbeitet werden und auch die Rechnungen gezahlt werden, aber das ist nur ein bisschen Zeit.
12. Hatten Sie Probleme mit der Installation von der OBU Box? (Wenn ja bitte erläutern Sie die Probleme)  
Ja, es war ein sehr großer Aufwand. Das Einbauen war nicht schwer. Man steckt es nur in den Zigarettenanzünder, das ist auch vorher schon programmiert auf das Kennzeichen mit der passenden Boxnummer. Aber die Ausgabe war sehr kurzfristig. Man hat aber gehofft, dass es sich weiter verschiebt mit dem Beginn der Maut. Wir haben uns damals entschieden die Boxen kommen zu lassen, es war aber schwierig für Belgien alle auf einmal auszuliefern. Uns wurden die Boxen geliefert ohne die Liste, durch die man die Boxen den Kennzeichen zuordnen konnte. In der letzten Woche vom März haben wir die Liste zu den Boxen bekommen und mussten in unserem Fall noch 52 Boxen in den Autos installieren. Am Wochenende vor dem 1. April gab es eine Fehlermeldung an allen Geräten, weil der Gerätevertreiber erneut eine Lieferung senden wollte. Somit hat in der ersten Woche das System nicht funktioniert und somit ist auch der Stau an den Grenzen entstanden.
13. Hat die Maut die Kosten für Ihr Unternehmen gesenkt oder erhöht?  
Nur erhöht
14. Haben Sie seit der Einführung des neuen Mautsystems in Belgien die Kosten für Ihre Kunden erhöht?  
Ja, wir bringen die meisten Kosten den Kunden in Rechnung. Das Problem war, dass am 1. April die Kosten noch gar nicht bekannt waren und diese den Kunden noch nicht in Rechnung gebracht werden konnten.
15. Denken Sie, dass die belgische Maut eine gute oder eine schlechte Entscheidung von Belgien war? Für Belgien bestimmt gut, weil es eine große Einnahmequelle ist. Für uns natürlich schlecht, weil sich die Kosten erhöht haben und diese nicht alle gedeckt sind.



16. Was denken Sie, was die langfristigen und kurzfristigen Effekte von dem neuen System sind?

Wir hoffen natürlich, dass die Straßen verbessert werden und es weniger Stau gibt. Denn über diese Strecke Brüssel oder Antwerpen gibt es zurzeit viel Stau. Vielleicht können die jetzt mehr Autobahnen bauen.

17. Was würden Sie gerne am belgischen Mautsystem ändern, wenn Sie könnten?

Einfach stornieren. Eurovignettenkosten anpassen, weil warum sollen wir denn den belgischen Anteil der Eurovignettenkosten weiterzahlen, wenn diese gar nicht mehr mit inbegriffen ist?



Gemeente Maastricht

EUREGIO



Zuyd  
Hogeschool



Maastricht University



provincie limburg

gesubsidieerd door de Provincie Limburg



ITEM is an initiative of Maastricht University (UM), the Dutch Centre of Expertise and Innovation on Demographic Changes (NEIMED), Zuyd Hogeschool, the city of Maastricht, the Meuse-Rhine Euregio (EMR) and the (Dutch) Province of Limburg.

Institute for Transnational and Euregional  
cross border cooperation and Mobility / ITEM

Mailing address:

Postbus 616, 6200 MD Maastricht, The Netherlands

Visitors:

Bouillonstraat 1-3, 6211 LH Maastricht, The Netherlands

Avenue Céramique 50, 6221 KV Maastricht, The Netherlands

T: 0031 (0) 43 388 32 33

E: [item@maastrichtuniversity.nl](mailto:item@maastrichtuniversity.nl)

[www.twitter.com/ITEM\\_UM](http://www.twitter.com/ITEM_UM)



[www.maastrichtuniversity.nl/item](http://www.maastrichtuniversity.nl/item)