

**Deutscher Bundestag**

Ausschuss für Verkehr  
und digitale Infrastruktur

**Ausschussdrucksache**

**19(15)106-C**

Stellungnahme zur 21. Sitzung  
Öffentl. Anhörung am 10.10.2018



Bundesverband der Deutschen Industrie · 11053 Berlin

**Leiter der Abteilung  
Mobilität und Logistik**

Abgeordnete des Verkehrsausschusses im  
Deutschen Bundestag

*Datum*  
8. Oktober 2018

*Seite*  
1 von 1

**Aktualisierte Stellungnahme des BDI zum Fünften BFStrMG (Lkw-  
Maut)**

Sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete,

im Vorfeld der Anhörung zum Bundesfernstraßenmautgesetz an diesem  
Mittwoch, den 10. Oktober 2018 übersenden wir Ihnen die beigefügte  
aktualisierte Stellungnahme des Bundesverbandes der Deutschen Industrie  
(BDI).

Der BDI begrüßt die Entscheidung des Ausschusses für Verkehr und digi-  
tale Infrastruktur sehr, zur geplanten Änderung des Fernstraßenmautgesetz-  
es eine öffentliche Anhörung durchzuführen. Für die jetzt beginnende par-  
lamentarische Beratung haben wir unsere bereits im Mai 2018 vorgelegte  
Stellungnahme noch einmal aktualisiert: Neben dem Hinweis auf die aus  
unserer Sicht zentralen kritischen Punkte des Entwurfs war uns wichtig, in  
Form konkreter Empfehlungen auch die Handlungsspielräume aufzuzeigen.

Mit freundlichen Grüßen

Jürgen Hasler

Jonas Fritz

Anlage

**Bundesverband der  
Deutschen Industrie e.V.**  
Mitgliedsverband  
BUSINESSEUROPE

*Hausanschrift*  
Breite Straße 29  
10178 Berlin

*Postanschrift*  
11053 Berlin

*Telekontakte*  
T: +493020281436  
F: +493020282436

*Internet*  
www.bdi.eu

*E-Mail*  
J.Hasler@bdi.eu

## Aktualisierte Stellungnahme

zum Entwurf eines fünften Gesetzes zur Änderung  
des Bundesfernstraßenmautgesetzes (BFStrMG)  
(Bundestagsdrucksache 19/3930)

---

*Dokumenten-Nr.*  
D 0930

*Datum*  
10. Oktober 2018

*Seite*  
1 von 9

### Präambel

Der Bundesverband der Deutschen Industrie (BDI) erneuert sein Bekenntnis zu einer nutzerabhängigen Infrastrukturfinanzierung für alle Verkehrsträger und betont hierbei die Notwendigkeit einer sachgerechten Beteiligung aller Nutzer an den Kosten der Bereitstellung und des Unterhalts der von ihnen genutzten Verkehrsinfrastruktur. Ungeachtet dessen spricht sich der BDI auch dafür aus, aus ökologischen Gründen diejenigen Verkehrsträger temporär zu stärken, die im Falle einer Anlastung der Vollkosten möglicherweise an Attraktivität einbüßen oder bisher Anteile am Modal Split verlieren.

Vor dem Hintergrund der bereits angekündigten Einführung einer Pkw-Maut ist nicht nachvollziehbar, weshalb Nutzfahrzeuge über 3,5 Tonnen bis unter 7,5 Tonnen sowie Fernbusse von der Mautpflicht ausgenommen sein sollen und dadurch in diesem Fahrzeugsegment keinerlei Anreize für umweltfreundliche Fahrzeuge gesetzt werden. Der BDI macht darauf aufmerksam, dass die geplante Anhebung der Lkw-Maut gerade dadurch an Akzeptanz verliert, dass vergleichsweise umweltfreundliche Euro-VI-Lkw die höchsten prozentualen Steigerungsraten verkraften müssen.

### I. Unternehmen brauchen Verlässlichkeit

Der im Juni 2017 vorgelegte Entwurf für den Bundeshaushalt 2018 bezifferte die Einnahmen aus der Lkw-Maut auf rund 5,7 Milliarden Euro. Auch sah die mittelfristige Finanzplanung zum gleichen Zeitpunkt noch vor, im Jahr 2019 lediglich Ausgaben in der Höhe von 6,5 Milliarden Euro durch Lkw-Mauteinnahmen zu decken.

Das im April 2018 vorgelegte Wegekostengutachten (WKG) sieht für das Jahr 2019 jedoch Einnahmen in der Höhe von 7,6 Milliarden Euro vor. Damit steige die Belastung der auf den Straßengüterverkehr angewiesenen Wirtschaft im Jahr 2019 gegenüber dem Jahr 2018 statt um rund 0,8 Milliarden um 1,9 Milliarden Euro. Im Vergleich zum Jahr 2017 steigen die Mauteinnahmen sogar von 4,7 Milliarden auf 7,6 Milliarden Euro. Dies entspricht einer Mehrbelastung von rund 2,9 Milliarden Euro pro Jahr, von der gut eine Milliarde Euro vor Bekanntgabe des ersten Entwurfs im Mai 2018 nicht erwartbar waren.

**Bundesverband der  
Deutschen Industrie e.V.**  
Mitgliedsverband  
BUSINESSEUROPE

*Telekontakte*  
T: +493020281436

*Internet*  
[www.bdi.eu](http://www.bdi.eu)

*E-Mail*  
[J.Hasler@bdi.eu](mailto:J.Hasler@bdi.eu)

## **II. Methodik der Wegekostenberechnung verlässlich gestalten**

Die Verlässlichkeit des politischen Handels definiert sich im Fall der Lkw-Maut wesentlich als methodische Kontinuität der Wegekostenberechnung. Dafür muss diese zukunftssicher festgelegt werden. Verlässlichkeit ist weiter dann gegeben, wenn die durch das WKG ermittelten Wegekosten in Einklang mit dem gegenwärtigen wie dem zukünftigen tatsächlichen Aufwand des Bundes für Betrieb, Ausbau und Erhaltung des Fernstraßennetzes stehen.

Mit der Erhöhung des durchschnittlichen kalkulatorischen Zinses von 2,5 Prozent im WKG 2013-2017 auf 3,3 Prozent im neuen WKG sind die Zinskosten mit rund 8 Milliarden Euro inzwischen der entscheidende Hebel für die Mauthöhe. Der Zinssatz für Kuponzahlungen 10-jähriger Bundesanleihen beträgt dagegen heute nur 2,3 Prozent und im Durchschnitt refinanziert der Bund seine Schulden gegenwärtig sogar nur mit 1,9 Prozent.

Daher sollten sich die für die Bestimmung der Wegekosten zu veranschlagenden kalkulatorischen Zinsen zukünftig dauerhaft am Realzins der sozialen Präferenzrate orientieren. Dies würde auch dazu beitragen, einen in Zukunft unerwünscht starken Anstieg der Wegekosten zu beschränken, ohne erneut Anpassungen in Bezug auf die Berücksichtigung der Kapitalkosten vornehmen zu müssen.

Durch eine entsprechende Entschließung des Deutschen Bundestages ließen sich bereits heute die Weichen in Richtung Kontinuität und höhere Verlässlichkeit stellen.

## **III. Umweltbonus für Euro-VI-Lkw nicht aufgeben**

Durch die geplante Struktur der Erhöhung wird die intramodale Lenkungswirkung der Lkw-Maut vermindert. Der Regierungsentwurf sieht vor, dass die Differenz zwischen Lkw der umweltfreundlichsten Euro-VI- und der nachfolgenden Euro-V-Klasse nahezu halbiert wird – sie schrumpft von 2,1 Cent/km auf 1,1 Cent/km (s. Abb. 4).

Um die heute bestehende ökologische Lenkungswirkung fortzuschreiben, sollte die Befreiung der umweltfreundlichsten Fahrzeuge der Euro-VI-Klasse von dem Mautzuschlag für Luftverschmutzung in der Höhe von 1,1 Cent/km erhalten bleiben, bei Beibehaltung der Lärmabgabe in der Höhe von 0,2 Cent/km. Den entsprechenden Spielraum räumt die europäische Wegekostenrichtlinie den Mitgliedsstaaten nach wie vor ausdrücklich ein.

Im Gegensatz zur vollständigen Mautbefreiung für elektrisch betriebene Lkw kann diese Maßnahme zudem bereits heute eine Lenkungswirkung entfalten, da eine Modernisierung der Fahrzeugflotte im Nah- und Regionalverkehr noch aussteht.

#### **IV. Umwelt- und Innovationsanreize technologieneutral setzen**

Eine Blindstelle hat der Entwurf bezüglich Lkw mit LNG-Antrieb. Diese Fahrzeuge emittieren im Durchschnitt 60 Prozent weniger Stickoxide und im Durchschnitt 90 Prozent weniger Feinstaub als Euro-VI-Lkw. Anreize für diese Fahrzeuge sind im Gegensatz zu Elektrofahrzeugen nicht vorgesehen. Eine ausschließliche Befreiung der elektrisch betriebenen Lkw von der Mautpflicht erscheint vor dem Hintergrund einer ökologischen Lenkungswirkung nicht überzeugend, wenn andere Technologien vollständig ausgeklammert werden.

#### **V. Bei Gegenfinanzierung Mautgerechtigkeit im Blick haben**

Durch die Ausweitung und die Erhöhung der Lkw-Maut wird es ab 2019 zu einer in ihrer Höhe unerwarteten Mehrbelastung der Unternehmen und Konsumenten von gut einer Milliarden Euro jährlich kommen. Die empfohlene Beibehaltung des Umweltbonus in der Höhe von 1,1 Cent/km für Euro-VI-Lkw würde nach Schätzungen des BDI rund 270 Mio. Euro pro Jahr „kosten“, die allerdings durch Schließen der Mautlücke kompensiert werden könnten (s. Abb. 5).

Spielräume zur Gegenfinanzierung der Beibehaltung des Umweltbonus liegen bei dem nicht nachvollziehbaren Verzicht einer mautbasierten Anlastung von Infrastrukturkosten für Fernbusse und Nutzfahrzeuge zwischen 3,5 und 7,5 Tonnen (Mautlücke), die ebenso wie der gewerbliche Güterkraftverkehr einen eindeutig gewerblichen Zweck verfolgen. Darüber hinaus schafft diese Mautlücke einen Anreiz zur Nutzung kleinerer Transportfahrzeuge auch auf Langstrecken.

Mit Blick auf die von der Bundesregierung nach wie vor für diese Legislaturperiode vorgesehene Einführung einer Infrastrukturabgabe für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge bis 3,5 Tonnen wird sich Frage der Mautgerechtigkeit weiter verschärfen. Die vorgeschlagene Gegenfinanzierung des Umweltbonus könnte hier eine Lösungsperspektive eröffnen.

## Kommentierung im Einzelnen

### Methodische Schwächen des Wegekostengutachtens 2018-2022

Das Wegekostengutachten 2018-2022 ermittelt für die Bundesfernstraßen Wegekosten in Höhe von durchschnittlich rund 16 Milliarden Euro pro Jahr, die in dem Gutachtenzeitraum von 15,4 Milliarden Euro im Jahr 2018 auf 16,6 Milliarden Euro im Jahr 2022 anwachsen.

Diesen rein kalkulatorisch zustande gekommenen Wegekosten stehen Ausgaben für Bundesfernstraßen gemäß Kapitel 1201 des Einzelplans 12 von durchschnittlich rund 11 Milliarden Euro gegenüber (vgl. Abb. 1). Gemäß der mittelfristigen Finanzplanung des Bundes für die Jahre 2020 bis 2022 sind 10,2 Milliarden Euro für das Jahr 2018 und 12,2 Milliarden Euro das Jahr 2022 vorgesehen.

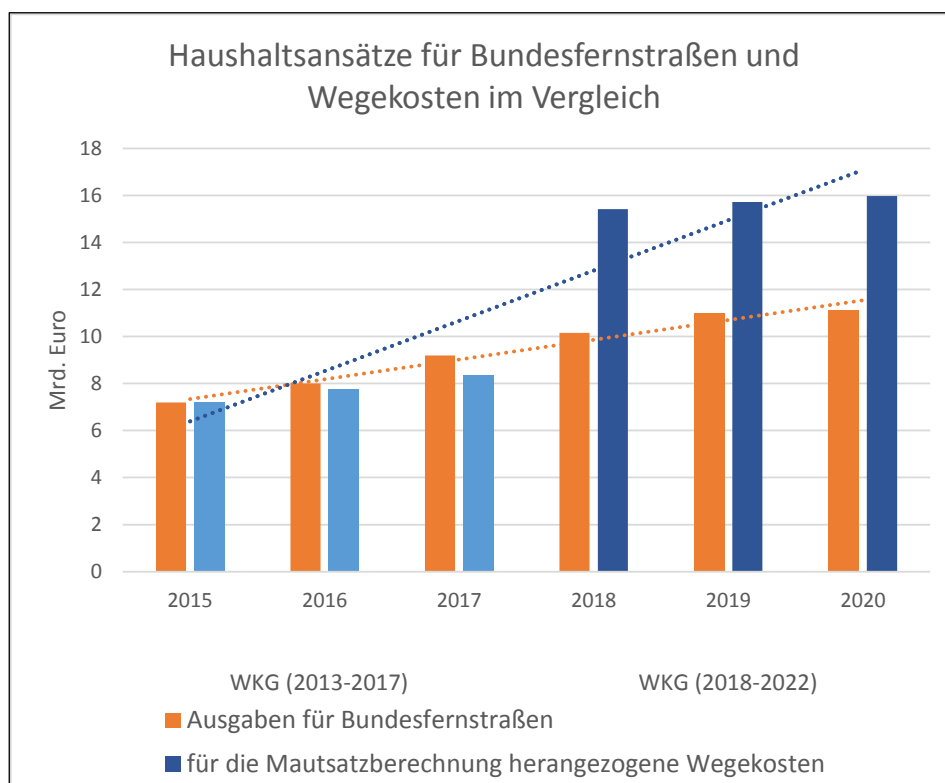


Abbildung 1 - Haushaltsansätze für Bundesfernstraßen und für die Mautsatzberechnung herangezogene Wegekosten im Vergleich

Gleichwohl sich gutachterlich ermittelte Kosten nur bedingt mit den Ansätzen des Bundeshaushalts vergleichen lassen und insbesondere bestimmte externe Kosten (wie Zinsausgaben, Länderanteile für Polizei etc.) nicht durch das Kapitel 1201 abgebildet werden, wird im Vergleich eine Tendenz zur Überzeichnung der Infrastrukturkosten für die Bundesfernstraßen deutlich. Aus dieser weit über die mittelfristige Finanzplanung hinauschießenden Wegekostenkalkulation sind die enormen Steigerungen bei der Maut (teilweise um 60 Prozent gerade für umweltfreundliche Euro-VI-Lkw) und zusätzlichen Kostenbelastungen für die Wirtschaft zu erklären.

Der hohe Umfang der jetzt vorgeschlagenen Erhöhung der Mauteinnahmen ergibt sich wesentlich aus der Erweiterung des rechnerisch zu Grunde gelegten Infrastrukturanlagevermögens, die mit der Ausweitung

der Maut auf alle Bundesstraßen ab 1. Juli 2018 einhergeht, und der Veranschlagung deutlich höherer kalkulatorischer Zinsen. Hinzu kommt die erweiterte Internalisierung externer Kosten für Emissionsbelastungen im Bereich Lärm und Luft.

1. Gemäß des WKG 2018-2022 steigt das Infrastrukturanlagevermögen von 112 Milliarden in 2017 auf 245 Milliarden Euro zu aktuellen Preisen der Neuerstellung (einschließlich Grunderwerb in Höhe von 34 Milliarden Euro) in 2018, da nunmehr neben den 13 000 km Bundesautobahnen auch das Bundesstraßennetz mit rund 38 000 km berücksichtigt wird.

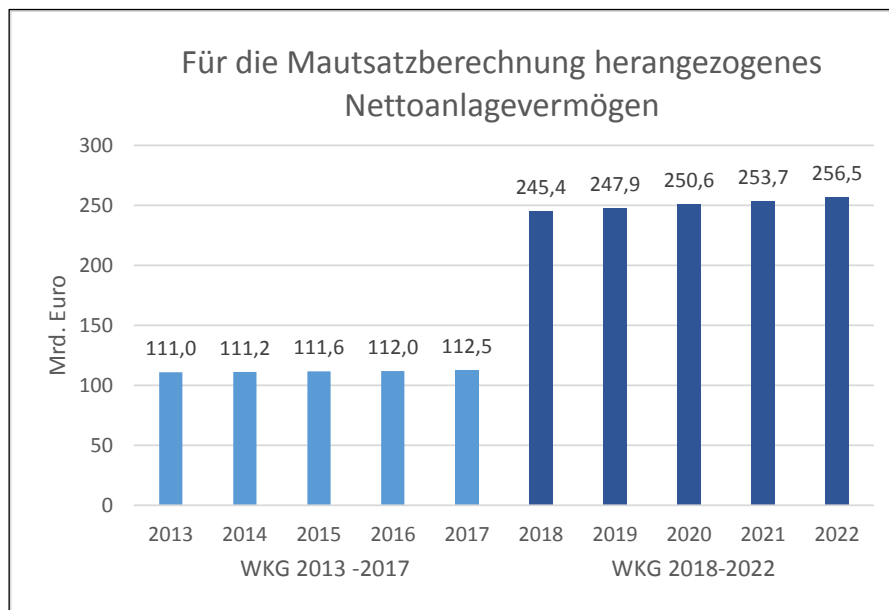


Abbildung 2 – Für die Mautsatzberechnung herangezogenes Nettoanlagevermögen

2. Im WKG wird für jedes Betrachtungsjahr der Infrastrukturbestand zu „Neuerstellungspreisen“ bzw. „Marktpreisen“ ermittelt (Bruttoanlagevermögen). Zur Bestimmung des Nettoanlagevermögens werden anschließend u.a. anhand sogenannter Tagesgebrauchtwerte Abschreibungen für Abnutzung und Alterung vorgenommen. Dabei fließen Infrastrukturelemente, die ihre Lebensdauer erreicht bzw. überschritten haben, allerdings zu Neuanschaffungspreisen in das Nettoanlagevermögen ein, selbst wenn realiter keine Investition in deren Erneuerung oder deren Erhalt stattgefunden hat oder stattfindet, d.h. Wegekosten gar nicht entstanden sind oder entstehen. Durch eine Berücksichtigung der für viele Bauwerke verfügbaren Bauwerkszustandsklassen wäre eine deutlich wirklichkeitsgetreuere und weniger expansive Bestimmung des Nettoanlagevermögens möglich.
3. Gleichzeitig wurde im neuen WKG der kalkulatorische Zins durchgängig auf 3,3 Prozent festgelegt, während der durchschnittliche kalkulatorische Zinssatz im WKG 2013-2017 noch bei rund 2,5 Prozent lag – und das bei einem zuvor deutlich geringeren Anlagevermögen. Mit der Erhöhung des kalkulatorischen Zinses machen die Zinskosten mit rund 8 Milliarden Euro inzwischen rund 50 Prozent der Wegekosten aus und sind damit der entscheidende Hebel für die Höhe der Maut.

4. Zur Plausibilisierung des ermittelten kalkulatorischen Zinssatzes in der Höhe von 3,3 Prozent weisen die Autoren des neuen WKG darauf hin, dass dieser der nominalen Zeitpräferenzrate des aktuellen Bundesverkehrswegeplanes entspreche.

Hierzu ist kritisch anzumerken, dass die Zeitpräferenzrate jedoch aus der Addition der sozialen Präferenzrate für Infrastrukturprojekte in Höhe von 1,7 Prozent (die im Grunde genommen eine renditeunabhängige und dem Gemeinwohl verpflichtete Verzinsung simulieren soll) und der indexierten Baukostensteigerung in Höhe von 1,6 Prozent errechnet wird. Da die Baukostensteigerung jedoch bereits in der jährlichen Anpassung des Infrastrukturvermögens zu „Neuerstellungspreisen“ abgebildet ist, findet hier eine doppelte Berücksichtigung dieser Kostensteigerung statt.

Würde lediglich mit der sozialen Präferenzrate von 1,7 Prozent gerechnet, so würden sich Wegekosten und Ausgabenplanung des Bundes für die Bundesfernstraßen nahezu angleichen.

## **Mauterhebung und Mauthöhe**

Der BDI begrüßt ausdrücklich die Einheitlichkeit der Mautsätze auf Autobahnen und Bundesstraßen, da eine Differenzierung der Mauthöhe einerseits zur Benachteiligung von Unternehmen im ländlichen Raum sowie abseits des Autobahnnetzes und andererseits zu einer relativen Verteuerung des Straßengüterverkehrs im Verhältnis zum Straßengüterfernverkehr geführt hätte. Ebenfalls positiv zu bewerten ist, dass weniger nach der Anzahl der Achsen und mehr nach dem Gewicht der Fahrzeuge differenziert wird. Dadurch wird der zuvor bestehende Fehlanreiz korrigiert, ein und dieselbe Last allein aus Gründen der Mautkosteneffizienz auf einem Fahrzeug mit nur vier Achsen verladen zu müssen.

Allerdings haben sich bei der Neujustierung der Mautsätze Asymmetrien eingeschlichen, die die umweltfreundlichsten konventionellen Lkw mit modernster Technik zur Abgasnachbehandlung mit deutlich höheren Mautsteigerungen belegen als beispielsweise ältere und stark schadstoffemittierende Fahrzeuge.

1. Anreizsysteme für Lkw mit LNG-Antrieb fehlen vollständig, obwohl diese Fahrzeuge im Durchschnitt 60 Prozent weniger Stickoxide und im Durchschnitt 90 Prozent weniger Feinstaub emittieren als Fahrzeuge der Euro-VI-Klasse. Eine ausschließliche Befreiung der elektrisch betriebenen Lkw von der Mautpflicht erscheint vor dem Hintergrund einer ökologischen Lenkungswirkung nicht überzeugend, wenn andere Technologien ganz ausgeklammert werden.
2. Die höchsten Mautsatz-Zuwächse (in der Höhe von 60, 58, 53 und 40 Prozent) bei den konventionellen, bereits am Markt verfügbaren Fahrzeugen innerhalb der Schadstoffklassen Euro I bis Euro VI sind ausgerechnet für Fahrzeuge der klima- und umweltfreundlichsten Schadstoffklasse VI vorgesehen (vgl. Abb. 4).

Zwischen Euro-IV- und Euro-V- bzw. Euro-VI-Fahrzeugen gelten um 43 Prozent bzw. 88 Prozent reduzierte Stickoxidwerte – diese Effekte sind im Teilmautsatz für Luftschadstoffe keinesfalls reflektiert.

Somit fehlen für Transportunternehmen, die noch vergleichsweise viele Fahrzeuge der Euro-IV-Klasse betreiben, die Anreize zur Flottenmodernisierung. Dies gilt insbesondere dann, wenn zusätzliche Kosten von rund 0,9 Cent/km für das Betanken mit Ad Blue für umweltfreundlichere Lkw eingepreist werden müssen.

3. Zudem stellt sich in systematischer Hinsicht die Frage, ob für die sauberste verfügbare Fahrzeugklasse, die Euro-VI-Lkw, überhaupt erstmals Kosten für Luftverschmutzung angelastet werden sollen, da derzeit keine umweltfreundlicheren Fahrzeuge auf dem Markt verfügbar sind. Der im WKG vorgeschlagene Zuschlag von 1,1 Cent/km für Euro-VI-Lkw sollte aus Plausibilitätsgründen entfallen.
4. Der bereits im Mai 2017 vorgelegte Vorschlag der EU-Kommission für die Novellierung der Wegekostenrichtlinie sieht bei den Referenzwerten für die Fahrzeuggruppe von Euro-IV bis Euro-VI-Lkw (28-40 Tonnen, außerstädtische Straßen) eine Spreizung von 7,7 Cent/km bis zu 0,8 Cent/km für externe Umweltkosten (Lärm- und Luftemissionen) vor. Dies entspricht einer Mautspreizung von 6,9 Cent/km in dieser Fahrzeugkategorie. Der vorliegende Gesetzesentwurf dagegen sieht eine Spreizung für Umweltkosten in Höhe von 3,4 Cent/km bis zu 1,3 Cent/km zwischen Euro-IV und Euro-IV-Lkw vor. Dies entspricht einer Mautspreizung von nur 2,1 Cent/km (vgl. Abb. 3). Durch den Vorschlag des BDI, auf die Anlastung der Kosten für Luftverschmutzung bei den modernen Euro-VI-Lkw weiterhin zu verzichten, würde die Umweltspreizung auf 3,2 Cent/km erhöht, bei Beibehaltung der Lärmkosten in der Höhe von 0,2 Cent/km.

<b>Kostenanlastungen für Luft- und Lärmemissionen in Cent/km</b>		
<b>Fahrzeug*</b>	<b>gemäß Gesetzesentwurf</b>	<b>gemäß Entwurf der EU-Wegekostenrichtlinie (Mai 2017)</b>
Euro IV	3,4	7,7
Euro V	2,4	4,0
Euro VI	1,3	0,8

Abbildung 3 - Tabelle Kostenanlastungen für Luft- und Lärmemissionen  
(\*Lkw zwischen 28 und 40 Tonnen zGG., außerstädtische Straßen)



## Zuwächse der Mautsätze im Vergleich

nach Entwurf des 5. Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes vom 27.04.2018  
sowie den Angaben des Wegekostengutachtens 2018-2022, (S.135) und BAG Mautstatistik 2017

Gewicht	Teilmaut Gewicht in Cent/km	Achsen	Schadstoff- klasse	Teilmaut Luft in Cent/km	Teilmaut Lärm in Cent/km	Mautsatz ab 1.10.15 Cent/km	Mautsatz ab 1.1.19 Cent/km	Zuwachs
<b>Achsklasse 5 (alt)</b>								
ab 18t	17,4	5	Euro 6	1,1	0,2	13,5	18,7	39%
ab 18t	17,4	5	Euro 5	2,2	0,2	15,6	19,8	27%
ab 18t	17,4	5	Euro 4	3,2	0,2	16,7	20,8	25%
ab 18t	17,4	5	Euro 3	6,4	0,2	19,8	24,0	21%
ab 18t	17,4	5	Euro 2	7,4	0,2	20,8	25,0	20%
ab 18t	17,4	5	Euro 1	8,5	0,2	21,8	26,1	20%
<b>4 und mehr Achsen &gt;18t</b>								
ab 18t	17,4	4	Euro 6	1,1	0,2	11,7	18,7	60%
ab 18t	17,4	4	Euro 5	2,2	0,2	13,8	19,8	43%
ab 18t	17,4	4	Euro 4	3,2	0,2	14,9	20,8	40%
ab 18t	17,4	4	Euro 3	6,4	0,2	18,0	24,0	33%
ab 18t	17,4	4	Euro 2	7,4	0,2	19,0	25,0	32%
ab 18t	17,4	4	Euro 1	8,5	0,2	20,0	26,1	31%
<b>bis zu 3 Achsen &gt;18t</b>								
ab 18t	16	3	Euro 6	1,1	0,2	11,3	17,3	53%
ab 18t	16	3	Euro 5	2,2	0,2	13,4	18,4	37%
ab 18t	16	3	Euro 4	3,2	0,2	14,5	19,4	34%
ab 18t	16	3	Euro 3	6,4	0,2	17,6	22,6	28%
ab 18t	16	3	Euro 2	7,4	0,2	18,6	23,6	27%
ab 18t	16	3	Euro 1	8,5	0,2	19,6	24,7	26%
<b>unabhängig von den Achsen 12t &lt;18t</b>								
ab 12t bis 18t	11,5	2	Euro 6	1,1	0,2	8,1	12,8	58%
ab 12t bis 18t	11,5	2	Euro 5	2,2	0,2	10,2	13,9	36%
ab 12t bis 18t	11,5	2	Euro 4	3,2	0,2	11,3	14,9	32%
ab 12t bis 18t	11,5	2	Euro 3	6,4	0,2	14,4	18,1	26%
ab 12t bis 18t	11,5	2	Euro 2	7,4	0,2	15,4	19,1	24%
ab 12t bis 18t	11,5	2	Euro 1	8,5	0,2	16,4	20,2	23%
<b>unabhängig von den Achsen 7,5t &lt;12t</b>								
ab 7,5t bis < 12t	8,0	2	Euro 6	1,1	0,2	8,1	9,3	15%
ab 7,5t bis < 12t	8,0	2	Euro 5	2,2	0,2	10,2	10,4	2%
ab 7,5t bis < 12t	8,0	2	Euro 4	3,2	0,2	11,3	11,4	1%
ab 7,5t bis < 12t	8,0	2	Euro 3	6,4	0,2	14,4	14,6	1%
ab 7,5t bis < 12t	8,0	2	Euro 2	7,4	0,2	15,4	15,6	1%
ab 7,5t bis < 12t	8,0	2	Euro 1	8,5	0,2	16,4	16,7	2%

Abbildung 4 - Zuwächse der Mautsätze im Vergleich

Simulation: Zuwächse bei Beibehaltung des Umweltbonus für Euro VI Fahrzeuge i.d.H.v. 1,1 Cent/km (Empfehlung des BDI)								
Gewicht	Teilmaut Gewicht in Cent/km	Achsen	Schadstoff-klasse	Teilmaut Luft in Cent/km	Teilmaut Lärm in Cent/km	Mautsatz ab 1.10.15 Cent/km	Mautsatz ab 1.1.19 Cent/km	Zuwachs
<b>Achsklasse 5 (alt)</b>								
ab <18t	17,4	5	Euro 6	0	0,2	13,5	17,6	30%
ab <18t	17,4	5	Euro 5	2,2	0,2	15,6	19,8	27%
ab <18t	17,4	5	Euro 4	3,2	0,2	16,7	20,8	25%
ab <18t	17,4	5	Euro 3	6,4	0,2	19,8	24,0	21%
ab <18t	17,4	5	Euro 2	7,4	0,2	20,8	25,0	20%
ab <18t	17,4	5	Euro 1	8,5	0,2	21,8	26,1	20%
<b>4 und mehr Achsen &gt;18t</b>								
ab <18t	17,4	4	Euro 6	0	0,2	11,7	17,6	50%
ab <18t	17,4	4	Euro 5	2,2	0,2	13,8	19,8	43%
ab <18t	17,4	4	Euro 4	3,2	0,2	14,9	20,8	40%
ab <18t	17,4	4	Euro 3	6,4	0,2	18,0	24,0	33%
ab <18t	17,4	4	Euro 2	7,4	0,2	19,0	25,0	32%
ab <18t	17,4	4	Euro 1	8,5	0,2	20,0	26,1	31%
<b>bis zu 3 Achsen &gt;18t</b>								
ab <18t	16	3	Euro 6	0	0,2	11,3	16,2	43%
ab <18t	16	3	Euro 5	2,2	0,2	13,4	18,4	37%
ab <18t	16	3	Euro 4	3,2	0,2	14,5	19,4	34%
ab <18t	16	3	Euro 3	6,4	0,2	17,6	22,6	28%
ab <18t	16	3	Euro 2	7,4	0,2	18,6	23,6	27%
ab <18t	16	3	Euro 1	8,5	0,2	19,6	24,7	26%
<b>unabhängig von den Achsen 12t &lt;18t</b>								
ab 12t bis 18t	11,5	2	Euro 6	0	0,2	8,1	11,7	44%
ab 12t bis 18t	11,5	2	Euro 5	2,2	0,2	10,2	13,9	36%
ab 12t bis 18t	11,5	2	Euro 4	3,2	0,2	11,3	14,9	32%
ab 12t bis 18t	11,5	2	Euro 3	6,4	0,2	14,4	18,1	26%
ab 12t bis 18t	11,5	2	Euro 2	7,4	0,2	15,4	19,1	24%
ab 12t bis 18t	11,5	2	Euro 1	8,5	0,2	16,4	20,2	23%
<b>unabhängig von den Achsen 7,5t &lt;12t</b>								
ab 7,5t bis < 12t	8,0	2	Euro 6	0	0,2	8,1	8,2	1%
ab 7,5t bis < 12t	8,0	2	Euro 5	2,2	0,2	10,2	10,4	2%
ab 7,5t bis < 12t	8,0	2	Euro 4	3,2	0,2	11,3	11,4	1%
ab 7,5t bis < 12t	8,0	2	Euro 3	6,4	0,2	14,4	14,6	1%
ab 7,5t bis < 12t	8,0	2	Euro 2	7,4	0,2	15,4	15,6	1%
ab 7,5t bis < 12t	8,0	2	Euro 1	8,5	0,2	16,4	16,7	2%

Abbildung 5 - Simulation: Zuwächse bei Beibehaltung des Umweltbonus für Euro VI Fahrzeuge