

## **Stichworte und Argumente zum Erhalt Agrardiesel und Kfz-Steuer**

Quelle: Deutscher Bauernverband, Dezember 2023

### **1. Eckdaten**

- Verbrauch in der Land- und Forstwirtschaft ca. 2 Mrd. Liter Diesel p.a.
- Normalsteuersatz 47,04 Cent/Liter.
- Teilerstattung: 21,48 Cent/Liter (ca. 440 Mio. Euro p.a.). Zusätzlich gilt seit 2021 die CO<sub>2</sub>-Emissionsabgabe auf Treib- und Brennstoffe von 25 Euro/t (ca. 6,7 Cent/Liter Diesel (netto)). Die Emissionsabgabe steigt auf ca. 13,4 Cent/Liter Diesel (netto)- 50 Euro/t CO<sub>2</sub> in 2025.
- Der durchschnittliche Dieserverbrauch liegt zwischen 110 und 120 Liter Diesel je Hektar und Jahr. Für einen typischen Vollerwerbs-Familienbetrieb geht es bei Agrardiesel und Kfz-Steuern schnell um deutlich fünfstelligen Beträge pro Jahr.

### **2. Steuerbelastung der Betriebe für Agrardiesel im EU-Vergleich: Deutschland im Mittelfeld**

- Europaweit gibt es eine große Spannweite der Agrardieselbesteuerung: Höchste Sätze in den Niederlanden mit 50,4 Cent/Liter; Niedrigste Sätze in Belgien und Luxemburg mit 0 Cent/Liter.
- Deutschland liegt mit 25,6 Cent/Liter im Mittelfeld der Belastung; Frankreich 37,7 Cent/Liter; Polen 36,8 Cent/Liter; Italien 13,6 Cent/Liter, Spanien 9,7 Cent/Liter; Dänemark 6,95 Cent/Liter.

### **3. Kfz-Steuerbefreiung für land- und forstwirtschaftliche Fahrzeuge**

- Auch hier gilt das Argument europäischer Wettbewerbsgleichheit in zahlreichen EU-Ländern sind land- und forstwirtschaftliche (luf)-Fahrzeuge von der Kfz-Steuer befreit.
- Sinn der Kfz-Steuer ist wie bei der Energiesteuer im Wesentlichen die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur. Landwirte setzen Diesel aber kaum im Straßenverkehr, sondern im Schwerpunkt für ihre betrieblichen Arbeiten ein. Daher ist eine Entlastung von dieser Infrastrukturlast sinnvoll und geboten.

### **4. Einschätzung zum Umstieg auf erneuerbare Antriebe in der Landwirtschaft**

- Der Verbrennungsmotor wird auf Sicht für schwere Arbeiten unverzichtbar bleiben- Elektroantriebe können derzeit nur ergänzen (leichte Hofarbeiten etc.).
- Die CO<sub>2</sub>-Emissionsabgabe für Brenn- und Treibstoffe kommt zur Energiesteuer hinzu.

- Steuerliche Rahmenbedingen für Biokraftstoffe in der LuF sind völlig inakzeptabel.
- THG-Quotengesetz im Verkehr wirkt: Investitionen in Biomethan aus Gülle/Stroh laufen an. Vermarktung des Biomethans in andere Sektoren ist wirtschaftlich attraktiver.

#### **5. Wichtigste Argumente für eine Fortgeltung der Agrardiesel-Steuererstattung**

- Der Agrardiesel ist keine „Subvention“ im klassischen Sinn, sondern eine Art Lastenausgleich, mit dem der deutsche Steuersatz für Agrardiesel auf den Durchschnitt der EU gebracht wird. Die Belastung für deutsche Landwirte liegt bisher im Mittelfeld. Die Agrardiesel-Erstattung bleibt für ein Mindestmaß an gleichen Wettbewerbsbedingungen in Europa notwendig.
- Eine Streichung der Agrardiesel-Regelung und der Steuerbefreiung für luf-Fahrzeuge (ca. 485 Mio. €) würde zusammen mit der CO<sub>2</sub>-Emissionsabgabe für die Landwirtschaft in Deutschland einen Wettbewerbsnachteil von über einer Mrd. € bedeuten – dem steht keinerlei Entlastungen gegenüber. Die Landwirtschaft würde von diesem Vorhaben der Ampelkoalition dramatisch höher belastet werden als andere Wirtschaftsbereiche.
- Landwirte setzen Diesel kaum im Straßenverkehr, aber immer für ihre betrieblichen Arbeiten ein – vergleichbar mit Arbeitsmaschinen in Industrie und Gewerbe. Daher ist Entlastung sowohl bei der Besteuerung von Agrardiesel als auch bei der Kfz-Steuer angebracht.
- Es gibt keinerlei Lenkungswirkung höherer Steuersätze, da Bodenbearbeitung, Feldarbeiten, Ernte, Transport und andere schwere Arbeiten derzeit nur durch den Einsatz von Dieselmotoren erledigt werden können.

**Das Vorhaben der Regierungskoalition läuft daher auf eine Mehrbelastung von Landwirten\*Innen und Verbrauchern\*Innen hinaus!**