

Zur vorher geplanten Streichung der Kfz-Steuerbefreiung haben unsere guten Argumente schon Früchte getragen:

Auch hinsichtlich der Kfz-Steuerbefreiung ist die europäische Wettbewerbsgleichheit in Gefahr: **in zahlreichen EU-Ländern sind land- und forstwirtschaftliche Fahrzeuge von der Kfz-Steuer befreit.**

Sinn der **Kfz-Steuer** ist im Wesentlichen die **Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur**. **Landwirte setzen Diesel aber kaum im Straßenverkehr, jedoch immer für ihre betrieblichen Arbeiten ein** – es sind Arbeitsmaschinen, vergleichbar mit Industrie und Gewerbe. Die Entlastung ist also angebracht.

Die **Kfz-Steuerbefreiung wurde seiner Zeit eingeführt, um Lebensmittel günstiger produzieren zu können**. Wird die Landwirtschaft und deren nachgelagerte Bereiche zusätzlich belastet, führt dies zu **Kostensteigerungen in der Lebensmittelkette** und damit zur **Verteuerung von Lebensmitteln**.

Reformstau begegnen und Vorschläge aus der Praxis aufgreifen

Angesichts des von Teilen scheinbar in Frage gestellten demokratischen Zusammenhaltes ist es entscheidend, dass wir als überzeugte Europäer und Demokraten zusammenstehen. Wir verteidigen aktiv unsere Werte, **streiten um die Sache und wahren klare Distanz zu jeglicher Radikalisierung in unseren Protesten**. Gleichzeitig ist eine **Politik notwendig, die praxisorientierte Vorschläge aufgreift und diese Expertise verstärkt in die Gesetzgebung integriert**. Nur so können wir die Zukunft mit praxistauglichen Maßnahmen gestalten und das Vertrauen in die Politik wiederherstellen.

Der breite **gesamtgesellschaftliche Zuspruch für unsere Anliegen verdeutlicht die dringende Notwendigkeit politischen Handelns**. Die Kürzungspläne des Agrarhaushaltes sind dringend zu überdenken und zu verwerfen. Gerade in unsicheren Zeiten bildet unsere **Branche einen wesentlichen Grundpfeiler für Wohlstand und Stabilität**. Es ist sehr gefährlich, diesen in seinem Kern zu erschüttern.

Ein trotz gesamtgesellschaftlich getragener Empfehlungen der Zukunftskommission Landwirtschaft nicht angepackter Umbau der Tierhaltung, viele offene Fragen bei der Klimafolgenanpassung oder größte Planungsunsicherheit für sich weiterentwickelnde Betriebe sind Beispiele einer ernüchternden Halbzeitbilanz der Ampel-Koalition. **Der Sektor braucht konkrete Umsetzungspläne von längst beschlossenen Wegen und keine Belastungen, die den Betroffenen alles andere als Wertschätzung vermittelt**.



Hessischer
Bauernverband

www.hessischerbauernverband.de



Hessischer
Bauernverband

Geplante Streichung der Agrardieselbeihilfe und der Kfz-Steuerbefreiung landwirtschaftlicher Fahrzeuge

Gute Argumente für die gänzliche
Rücknahme der Kürzungspläne

www.hessischerbauernverband.de

„Zu viel ist zu viel! Jetzt ist Schluss!“

Auch die am 4. Januar 2024 von der Bundesregierung angekündigten Überarbeitungen der geplanten Kürzungen der Agrardieselbeihilfe und der Kfz-Steuerbefreiung ändern nichts an unserer Forderung, **beide Kürzungsvorschläge komplett zurückzunehmen**. Im Gegensatz zu anderen Wirtschaftsbereichen, in denen auf Lohnerhöhungen oder Arbeitszeitentlastungen gedrängt wird, **kämpft die Landwirtschaft darum, erhebliche zusätzliche Belastungen abzuwenden, denen keinerlei Entlastungen entgegenstehen**.

Es geht hier um die **Zukunftsfähigkeit unserer Branche** und wir verbinden die gesamte Thematik mit der grundsätzlichen Frage, ob **heimische Lebensmittelherzeugung** überhaupt noch gewünscht ist.

Die geplanten Mehrbelastungen sind unverhältnismäßig hoch und eine enorme wirtschaftliche Belastung

Die geplanten Streichungen sind eine **überproportionale Belastung des landwirtschaftlichen Sektors**. Die ursprünglich vorgesehenen Kürzungen von über einer Milliarde Euro würden zweifellos zu hohen Einkommensminderungen führen, die in keinem Verhältnis zu vermeintlich erwarteten, positiven Umwelteffekten stehen. **Diese Bewertung ändert sich auch in keiner Weise durch einen scheinbaren Kompromiss**, die Streichung in Höhe von 440 Millionen Euro spätestens zum übernächsten Jahr sowie einem sofortigen zusätzlichen Einsparbeitrag des Sektors in Höhe von 100 Millionen Euro zu vollziehen. Den Belastungen stehen auch weiterhin keinerlei Entlastungen gegenüber.

Einen durchschnittlichen hessischen Ackerbaubetrieb mit 140 ha bewirtschafteter Fläche kosten die Streichung der **Agrardieselbeihilfe allein mindestens 3.000 Euro im Jahr**. Zusammen mit der ursprünglich geplanten Streichung der Kfz-Steuerbefreiung beliefen sich die betrieblichen Mindereinnahmen auf **mindestens zwischen 4.000 und 6.000 Euro im Jahr**. Hinzu kommen die Auswirkungen des höheren CO₂-Preises auf die Kraftstoffpreise. Übrigens sind **tierhaltende und ökologisch wirtschaftende Betriebe** durch den höheren betrieblichen Kraftstoffbedarf **generell noch deutlich stärker belastet**.

Notwendig wäre in Folge die **Erhöhung der Preise für landwirtschaftliche Produkte**. Dies ist jedoch in der Regel **nicht möglich**, da die Erzeugnisse am Weltmarkt gehandelt und deren Preise dort festgelegt werden. Trotz der steigenden Lebensmittelinflation sind die Erzeugerpreise seit Ende 2022 erheblich gesunken.

Die **Landwirtschaft soll insgesamt circa 10 Prozent der Kürzungen bis zum Jahr 2027** tragen, während das Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft insgesamt **nur circa 1,5 Prozent vom Bundeshaushalt** bekommt. Das Verhältnis normalisiert sich auch nicht durch die angepassten Pläne.

Der **landwirtschaftliche Sektor soll mit Wegfall der Agrardieselbeihilfe ein Drittel der Einsparungen bei den sogenannten „klimaschädlichen Subventionen“** tragen, während der landwirtschaftliche Anteil an diesen, laut Umweltbundesamt, **bei nur 6 Prozent** liegt. Andere Sektoren bleiben hingegen gänzlich unangetastet.

Der **Anteil der Landwirtschaft an den gesamten Treibhausgasemissionen** in Deutschland liegt **bei nur ca. 7 Prozent**. Weiter hält die deutsche Landwirtschaft schon heute ihre Klimaziele der nächsten Jahre ein.

Die **Streichung der Agrardieselbeihilfe wird voraussichtlich nicht zur Konsolidierung des Haushalts 2024 beitragen können**, weil Steuererstattungen jeweils für den Dieserverbrauch des Vorjahres erfolgen.

Wir haben keine Alternative zum Verbrennungsmotor mit Dieselkraftstoff

Ferner ignoriert die Begrifflichkeit „klimaschädliche Subvention“, dass der **Verbrennungsmotor** in der Landwirtschaft bis **auf absehbare Zeit – anders als in anderen Sektoren, unter anderem im Verkehr – alternativlos** ist.

Apropos erwartete Umwelteffekte: Es gibt somit **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 auf **schlichtes Abkassieren eines einzelnen Berufsstandes** hinaus.

Gleichzeitig sind die steuerlichen **Rahmenbedingungen für die Nutzung von alternativen Biokraftstoffen in der Land- und Forstwirtschaft gegenwärtig völlig unattraktiv und schließen den Gebrauch faktisch aus**.

Das bedeutet eine signifikante Schlechterstellung im EU-Wettbewerb – Wir brauchen ein Mindestmaß an gleichen Wettbewerbsbedingungen in der EU

Der **Agrardiesel ist keine Subvention im klassischen Sinn, sondern eine Art Lastenausgleich**, mit dem der deutsche Steuersatz auf den Durchschnitt der EU gebracht wird – denn: Europaweit gibt es eine große Spannweite der Agrardieselbesteuerung. Deutschland liegt mit 25,6 Cent/Liter Steuerbelastung gegenwärtig folglich im Mittelfeld der Belastung.

Die **Kürzungspläne schwächen die deutsche Landwirtschaft im europäischen Vergleich ein entscheidendes weiteres Mal**, da Wettbewerber weiter mit deutlich niedrigeren Steuersätzen arbeiten können.