

Abänderungsantrag

der Abgeordneten Dr.in Gabriela Moser, Freundinnen und Freunde

zum Bericht 1707 d.B. des Budgetausschusses über die Regierungsvorlage (1680 d.B.): Bundesgesetz, mit dem das Publizistikförderungsgesetz 1984, das Einkommensteuergesetz 1988, das Körperschaftsteuergesetz 1988, das Umsatzsteuergesetz 1994, das Grunderwerbsteuergesetz 1987, das Gesundheits- und Sozialbereich-Beihilfengesetz, das Mineralölsteuergesetz 1995, das Bewertungsgesetz 1955, die Bundesabgabenordnung, das Bundesgesetz über eine Abgabe von land- und forstwirtschaftlichen Betrieben, das Stabilitätsabgabegesetz, das Bausparkassengesetz und das Pensionskassengesetz geändert werden (1. Stabilitätsgesetz 2012 – 1. StabG 2012)

Antrag

Der Nationalrat wolle beschließen:

Die Regierungsvorlage (1680 d.B.) betreffend das 1. Stabilitätsgesetz 2012 in der Fassung des Berichtes des Budgetausschusses (1707 d.B.) wird wie folgt geändert:

1. In Art. 7 entfallen die Ziffern 1 und 4.
2. In Art. 7 Z.6. lautet § 64n:

„§ 64n.

(1) § 7a einschließlich der Überschrift, in der Fassung des Budgetbegleitgesetzes 2010, BGBl. I Nr. 111/2010, tritt mit Ablauf des 31. Dezember 2012 außer Kraft.

(2) Sofern der Vergütungsberechtigte für das Jahr 2011 eine Vergütung gemäß § 7a Abs. 3 Z 1 beantragt hat, ist § 7a in der Fassung des Budgetbegleitgesetzes 2010, BGBl. I Nr. 111/2010, weiterhin anzuwenden, wenn der Vergütungsberechtigte für das Jahr 2012 eine Vergütung gemäß § 7a Abs. 3 Z 1 beantragt und der tatsächliche Verbrauch vor dem 1. Jänner 2013 erfolgt.“

Begründung

Die von der Regierung zugleich mit der Agrardiesel-Abschaffung vorgesehene Streichung der bisher nach § 4 Abs 1 Z 6 bzw. § 7 des Mineralölsteuergesetzes 1995 vorgesehenen MÖSt-Befreiungen/-Rückerstattungen im öffentlichen Verkehr betrifft vor allem Bund und Länder (ÖBB, Landesbahnen, Wiener Linien) und ist somit ein Herumschieben von einer öffentlichen Hand zur anderen anstelle der behaupteten Einsparung.

In der Praxis würden die damit ausgelösten Mehrkosten bei ÖBB & Co den Druck auf Einstellung von Regionalbahnen und teurere Tickets erhöhen.

Der Ersatz von Flüssiggas- durch Dieselantrieb im städtischen Buslinienverkehr ist ökologisch zweischneidig und kostenmäßig für die betreffenden Unternehmen ebenfalls kein Vorteil.

Zugleich bleiben die zahlreichen steuerlichen Begünstigungen im PKW- und LKW-Verkehr völlig unberührt.

Dass Umweltminister Berlakovich auf diese einseitigen Nachteile für den umwelt- und klimaschonenden öffentlichen Verkehr auch noch stolz ist ("wir haben hier eine Gleichbehandlung erreicht", gemeint offenbar mit dem Agrardiesel), ist umweltpolitisch ein besonderes Armutzeugnis.

Beide Verschlechterungen für den Öffentlichen Verkehr sollen daher unterbleiben, die verbleibenden Ziffern dieses Artikels entsprechend neu gereiht und die Übergangsbestimmung angepasst werden.

Four handwritten signatures in black ink, arranged in two rows of two. The top row contains two signatures: the first appears to be 'PF' and the second appears to be 'Rahs'. The bottom row contains two signatures: the first appears to be 'Ley R' and the second appears to be 'Moser'.