

Erläuternde Bemerkungen

Allgemeiner Teil

Hauptgesichtspunkte des Entwurfes:

Die vorgeschlagenen Regelungen stehen in engem Zusammenhang mit dem Bundesgesetz, mit dem ein nationaler Zertifikatehandel für Treibhausgasemissionen geschaffen wird (Nationales Emissionszertifikatehandelsgesetz 2022, BGBl. I Nr. xxx/202x (NEHG 2022)).

Sie dienen zur Sicherstellung der im Regierungsprogramm 2020 – 2024 vorgesehenen sektoral differenzierten Entlastungsmaßnahmen für Privatpersonen, welche sich durch die Implementierung eines nationalen Zertifikatehandels zur Herstellung von Kostenwahrheit bei den CO₂-Emissionen in den Sektoren, die nicht dem EU ETS unterworfen sind, ergeben. Durch den nationalen Emissionshandel sollen CO₂-Emissionen aus Sektoren bepreist werden, die nicht dem europäischen Emissionshandelssystem (vgl. RL 2003/87/EG) unterworfen sind.

Mehrbelastungen für Haushalte durch diese Bepreisung ergeben sich insbesondere aufgrund von Preissteigerungen im Bereich Mobilität (Benzin, Diesel), Wohnen (Heizsysteme auf Basis fossiler Brennstoffe) sowie durch entsprechende Preissteigerungen bei der Bereitstellung von Konsumgütern und Dienstleistungen durch Unternehmen, welche an Endkundinnen weitergegeben werden.

Zum Zweck der Kompensation der genannten Mehrbelastungen und zur Vermeidung sozialer Härten soll ein regionaler Klimabonus, bestehend aus einem Sockelbetrag und einem Regionalausgleich, eingeführt werden. Jede natürliche Person, welche die Voraussetzungen (vgl. § 3) erfüllt, soll den regionalen Klimabonus ausbezahlt erhalten. Dabei wird auf die Hauptwohnsitzmeldung im Sinne des Meldegesetzes 1991 abgestellt. Aus diesem Kriterium kann auch abgeleitet werden, ob eine bestimmte Person von den sich aus der CO₂-Bepreisung ergebenden finanziellen Mehrbelastungen betroffen ist. Kinder und Jugendliche, welche das 18. Lebensjahr im Jahr der Auszahlung noch nicht vollendet haben, erhalten eine Auszahlung in Höhe des halben regionalen Klimabonus. Menschen mit Behinderungen, die Mobilitätseinschränkung aufgrund dieser Behinderung entsprechend den relevanten Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung 1960 oder des Bundesbehindertengesetzes nachweisen, sollen in jedem Fall sowohl den vollen Sockelbetrag, als auch den vollen Regionalausgleich erhalten. Dies ist sachlich gerechtfertigt, da in dieser Situation selbst bei lokaler Verfügbarkeit öffentlicher Verkehrsmittel eine Benutzung derselben nicht zumutbar ist.

Zur Kompensation der sich aus den Bereichen Mobilität, Wohnen und Konsum ergebenden Mehrbelastungen, dient zunächst der Sockelbetrag. Höhere Kosten für das Heizen mit fossilen Brennstoffen, Mobilität mittels motorisiertem Verkehr mit fossilen Brennstoffen sowie die Teuerung von Konsumgütern und Dienstleistungen durch Überwälzung von Mehrkosten durch Unternehmen, sollen mit dem Sockelbetrag pauschal abgegolten werden. Der Regionalausgleich berücksichtigt zudem differenziert Mehrbelastungen, die sich durch Preissteigerungen im Bereich der Mobilität aufgrund der Wohnadresse ergeben. Neben der Kompensation von Mehrbelastungen durch die CO₂-Bepreisung wird so auch ein Anreiz gesetzt, sich klimaschonend zu verhalten. Je weniger fossile Kraft- und Brennstoffe eine Person verbraucht, desto mehr bleibt jedem vom Klimabonus übrig.

Eine regionale Differenzierung, wie durch den Regionalausgleich vorgesehen, wird als sachgerechte und treffsichere Ergänzung zum Sockelbetrag erachtet, da die Verfügbarkeit von öffentlichem Verkehr sowie notwendiger Infrastruktur, wie bspw. Krankenhäuser, Schulen oder Behörden, regional und lokal sehr unterschiedlich ausfallen kann. Diese Herangehensweise setzt die Annahme voraus, dass Personen, welche in schlechter erschlossenen Gebieten leben, stärker von einer CO₂-Bepreisung betroffen sind. Entsprechend den Kriterien der verfügbaren Infrastruktur und der Erreichbarkeit mit öffentlichem Verkehr, werden demnach die Hauptwohnsitzmeldungen in Österreich einer von vier Kategorien zugeteilt. Diese Zuordnung bestimmt die Höhe des Regionalausgleichs. Die Kategorisierung erfolgt auf Grundlage der Datensätze zur Wohnbevölkerung, der Urban-Rural-Typologie der Statistik Austria sowie den Güteklassen für den öffentlichen Verkehr (ÖV-Güteklassen), welche gemeinsam von der Österreichischen Raumordnungskonferenz und dem Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie bereitgestellt werden.

Den sich aus dem Wohnort ergebenden Unterschieden wird sohin mittels Differenzierungen in der Höhe des Regionalausgleichs Rechnung getragen. Vereinfacht gesagt kann festgehalten werden, dass je schlechter der Wohnort einer Person an den öffentlichen Verkehr angeschlossen ist und je weniger

Infrastruktur die Person lokal zur Verfügung hat, desto höher fällt der pauschale Regionalausgleich aus. Die Regelungen berücksichtigen insofern vorhandene Umstiegsmöglichkeiten, sektorale Auswirkungen, sowie regionale Unterschiede der Lebensverhältnisse um eine soziale Abfederung bei gleichzeitiger Wahrung des CO₂-Lenkungseffekts zu erreichen.

Besonderer Teil

Zu § 1 (Gegenstand des Gesetzes):

Diese Bestimmung legt den Gegenstand des Gesetzes fest. Dieser ist die Einrichtung eines regionalen Klimabonus, welcher zur pauschalen Kompensation der finanziellen Mehrbelastungen bei natürlichen Personen, sowie zur Rückverteilung von Mehreinnahmen, welche sich aus der Bepreisung von Treibhausgasemissionen beim Einsatz von Energieträgern außerhalb des EU-Emissionshandels auf Grundlage des NEHG 2022 ergeben, dient.

Zu § 3 (Regionaler Klimabonus):

Diese Bestimmung regelt die Voraussetzungen, unter welchen der regionale Klimabonus an natürliche Personen ausbezahlt wird. Abgestellt wird dabei auf die Begründung eines Hauptwohnsitzes gemäß den Vorgaben des Meldegesetzes 1991. Der Hauptwohnsitz der begünstigten Person muss zu mindestens 183 Tagen des Kalenderjahres bestanden haben, da jene Menschen begünstigt werden sollen, die auch tatsächlich von den Mehrbelastungen betroffen sind.

Klargestellt wird, dass der regionale Klimabonus jeder Person pro Kalenderjahr nur einmal ausbezahlt wird, die erste Auszahlung erfolgt für das Kalenderjahr 2022.

Im Fall von Personen, welche das 18. Lebensjahr im Jahr der Auszahlung noch nicht vollendet haben und für die Familienbeihilfe nach Familienlastenausgleichsgesetz bezogen wird, wird der regionale Klimabonus an jene Person ausbezahlt, welche die Familienbeihilfe für diese Person bezieht.

Für Personen, die nicht österreichische Staatsbürger sind, erfolgt eine Auszahlung des regionalen Klimabonus, wenn sie die entsprechenden Voraussetzungen erfüllen und sich rechtmäßig in Österreich aufhalten.

Für den Fall, dass die Hauptwohnsitzmeldung nicht entsprechend den Vorgaben des Meldegesetzes 1991 oder nur für missbräuchliche Zwecke begründet wurde, und dadurch ein regionaler Klimabonus zu Unrecht oder in falscher (höherer) Höhe ausbezahlt wurde, muss dieser zurückbezahlt oder auf zukünftige regionale Klimaboni angerechnet werden. Ein derartiger Fall liegt beispielsweise vor, wenn eine Hauptwohnsitzmeldung nur zum Zwecke der Erlangung eines (höheren) regionalen Klimabonus erfolgt, ohne dass, entsprechend den Vorgaben des Meldegesetzes, dieser Wohnsitz zum Mittelpunkt der Lebensbeziehungen gemacht wird.

Der letzte Absatz dieser Bestimmung enthält eine Verordnungsermächtigung der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie. Die Verordnung soll die Vorgaben für die Voraussetzungen zur Auszahlung, deren Überprüfung sowie die Abwicklung des regionalen Klimabonus im Detail regeln. Insbesondere sind in diesem Zusammenhang Regelungen zu Antragstellung, Verfahren und Auszahlung zu treffen.

Zu § 4 (Höhe des regionalen Klimabonus):

Die Höhe des Sockelbetrags des regionalen Klimabonus wird mit 100 Euro für das Jahr 2022 festgelegt. Hinzu kommt ein Regionalausgleich gemäß § 5, dessen Höhe sich auch nach der Höhe des Sockelbetrages richtet (vgl. § 5).

Die Höhe des Sockelbetrages soll nach dem Jahr 2022 jährlich mit Verordnung der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen, festgelegt werden. Die dafür relevanten Bezugsgrößen sind einerseits die Entwicklung des CO₂-Preises gemäß NEHG 2022 und andererseits die tatsächlichen Einnahmen aus der Bepreisung von CO₂ des jeweils vorangegangenen Jahres.

Festgelegt wird auch, dass für Personen, welche im betreffenden Auszahlungsjahr das 18. Lebensjahr noch nicht vollendet haben, eine Auszahlung des halben regionalen Klimabonus, das bedeutet Sockelbetrag und jeweils anwendbarer Regionalausgleich, erfolgt.

Menschen mit Behinderungen sollen bei entsprechendem Nachweis eingeschränkter Mobilität jedenfalls den vollen Regionalausgleich (d.h. Sockelbetrag und Regionalausgleich der Kategorie 4) erhalten. In diesem Fall erfolgt auch kein Abschlag aufgrund einer Unterschreitung der Altersgrenze nach § 4 Abs. 2.

Zu § 5 Abs. 1 und 2 (Regionalausgleich):

Diese Bestimmung legt den Regionalausgleich entlang der Kriterien der lokal verfügbaren Infrastruktur und Zugang zu öffentlichem Verkehr für vier Kategorien von Hauptwohnsitzen fest. In der ersten Kategorie (1) erfolgt kein Aufschlag, für die Kategorien 2-4 wird ein Regionalausgleich in Höhe von 33%, 66% bzw. 100% des Sockelbetrages festgelegt. Im Falle mehrerer Hauptwohnsitzmeldungen während eines Kalenderjahres kommt der Regionalausgleich für jenen Hauptwohnsitz zur Anwendung, an welchem die Person die überwiegende Anzahl von Tagen gemeldet war.

Zu Abs. 3:

Für die Kategorisierung der Hauptwohnsitze kommen zwei Datensätze zu Anwendung, welche vonseiten der Statistik Austria in einem eigenen Modellierungsschritt kombiniert werden.

Bei der Erstellung des ersten Datensatzes, der Urban-Rural-Typologie, werden zunächst rasterbasiert dicht besiedelte Gebiete abgegrenzt und dadurch urbane und regionale Zentren auf Gemeindeebene klassifiziert. Für die Festlegung von regionalen Zentren wird ebenfalls das Vorhandensein von infrastrukturellen Einrichtungen mitbewertet. In einem weiteren Schritt erfolgt dann die Klassifizierung von Gemeinden außerhalb von Zentren anhand von Pendlerverflechtungen sowie anhand der Erreichbarkeit von den Zentren. Das Ergebnis sind 4 Hauptklassen: Urbane Zentren (Stadtregionen), Regionale Zentren, Ländlicher Raum im Umland von Zentren (Außenzone), Ländlicher Raum. Diese Hauptklassen werden einerseits anhand der Einwohnerzahl (Urbane Zentren) sowie anhand der Erreichbarkeit von urbanen und regionalen Zentren in zentral, intermediär sowie peripher in insgesamt 11 Klassen unterteilt. Als zusätzliches Kriterium wird die Bedeutung des Tourismus für alle Gemeinden ausgewertet, jene Gemeinden mit überdurchschnittlichem Tourismus können dadurch extra ausgewiesen werden. Mit 1.9.2021 erfolgte eine Neuberechnung basierend auf der bestehenden Methodik mit Daten aus der Abgestimmten Erwerbsstatistik 2019.

Der zweite relevante Datensatz, die Güteklassen für den öffentlichen Verkehr, wurde entwickelt, um die Koppelung von ÖV-Erschließungsqualität mit Raumstruktur / Raumentwicklung und umgekehrt zu unterstützen. ÖV-Güteklassen koppeln die Bedienungsqualität von Haltestellen mit der fußläufigen Erreichbarkeit von Haltestellen. ÖV-Güteklassen bieten damit Informationen über die ÖV-Erschließungsqualität von Gebieten bzw. Standorten ebenso wie zum erschlossenen bzw. erschließbaren Nachfragepotenzial für das ÖV-Angebot. ÖV-Güteklassen sind daher ein wichtiges Instrument zur besseren Abstimmung von Siedlungsentwicklung und öffentlichem Verkehrssystem. Die Grundlage dafür wurde in der ÖREK-Partnerschaft „Plattform Raumordnung und Verkehr“ erarbeitet. Anschließend wurden die Austria Tech - Gesellschaft des Bundes für technologiepolitische Maßnahmen GmbH gemeinsam mit der Research Studios Austria Forschungsgesellschaft mbH beauftragt, das vorgeschlagene ÖV-Güteklassensystem gemeinsam mit den Plattformpartnern methodisch zu präzisieren und österreichweit darzustellen. Das ÖV-Güteklassensystem berücksichtigt nur den fußläufigen Einzugsbereich von Haltestellen. Die Basis für die ÖV-Güteklassen bildet eine Klassifizierung der Haltestellen. Diese erfolgt anhand von zwei Kriterien: 1. den Intervallen der Abfahrten an einer Haltestelle und 2. den Haltestellentypen für die die Intervalle ermittelt werden. Die Bildung der Haltestellenkategorien erfolgt aus der Kombination von Intervallklassen und Haltestellentypen. Insgesamt wurden acht Haltestellenkategorien (I – VIII) eingeführt, die die Qualitätsunterschiede der Haltestellen nach Intervall und höchster Verkehrsmittelkategorie beschreiben. Aufbauend auf der Klassifizierung der Haltestellen werden die ÖV-Güteklassen in zwei Schritten ermittelt: 1. Festlegung von Entfernungsklassen für den Fußweg zur Haltestelle und 2. Die Zuordnung der ÖV-Güteklassen zu Haltestellenkategorien und Distanzklassen.

Die Verschneidung der Datensätze Urban-Rural-Typologie und ÖV-Güteklassen ermöglicht eine gezielte und sachlich gerechtfertigte Zuordnung von Hauptwohnsitzen zu einer der vier Kategorien des Regionalausgleichs.

Zu Abs. 4:

Die Voraussetzungen für diese Zuordnungen wird mit Verordnung der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen zumindest alle fünf Jahre durchgeführt. Es ist nicht zu erwarten, dass eine häufige Anpassung dieser Verordnung notwendig ist, da auch die für die Zuordnung relevanten Hintergrunddaten aus Urban-Rural-Typologie und ÖV-Güteklassen keinen häufigen Schwankungen unterworfen sind.

Zu § 6 (Datenübermittlung):

Mit dieser Bestimmung werden die kompetenten Behörden und Dienststellen verpflichtet, der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie die für die Abwicklung und Auszahlung des regionalen Klimabonus notwendigen und im Gesetzestext konkretisierten Daten zur Verfügung zu stellen. Nach Möglichkeit soll dies automationsunterstützt bzw. unter Verwendung einer elektronischen Schnittstelle erfolgen.

Die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie ist berechtigt, diese Daten zum Zweck der Abwicklung und Auszahlung des regionalen Klimabonus nach Maßgabe der Vorgaben des Datenschutzgesetzes BGBl. I Nr. 165/1999 und der Verordnung (EU) 2016/679 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten, zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 95/46/EG (Datenschutz-Grundverordnung bzw. DSGVO) zu verarbeiten. Insbesondere werden personenbezogene Daten nur verarbeitet, soweit dies unter Achtung des Datenminimierungsgrundsatzes nach Art. 5 Abs. 1 lit. c Datenschutz-Grundverordnung erforderlich ist sowie nach Implementierung der gemäß Artikel 32 DSGVO erforderlichen Datensicherheitsmaßnahmen.

Die Mindest-Speicherdauer entspricht der allgemeinen Aufbewahrungspflicht von sieben Jahren.

Zur näheren Konkretisierung des technischen Verfahrens der elektronischen Übermittlung der relevanten Daten, insbesondere um technische Entwicklungen berücksichtigen zu können, wird die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie ermächtigt, im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen, dem Bundesminister für Soziales, Gesundheit, Pflege und Konsumentenschutz sowie dem Bundesminister für Inneres, eine entsprechende Verordnung zu erlassen.

Zu § 7 (Eigenes Einkommen):

Mit dieser Bestimmung wird klar geregelt, dass der regionale Klimabonus kein eigenes Einkommen darstellt. Die Festlegung, dass der Klimabonus kein eigenes Einkommen darstellt, ist darüber hinaus jedoch notwendig, damit dieser auch für Zuverdienstgrenzen, die im Zusammenhang mit der beispielsweise im Zusammenhang mit der Familienbeihilfe, der Waisenpension oder dem Alleinverdiener- und Alleinerzieherabsetzbetrag, vorgesehen sind, unbeachtlich bleibt und nicht angerechnet werden kann.

Zu § 8 (Deckung eines Sonderbedarfs):

Diese Bestimmung legt fest, dass der regionale Klimabonus der Deckung eines Sonderbedarfs dient, der sich aus der Bepreisung von CO₂ gemäß NEHG 2022 ergibt, und gilt als nicht anrechenbare Leistung gemäß § 7 Abs. 5 des Sozialhilfe-Grundsatzgesetzes, BGBl. I Nr. 41/2019 gilt.