

Das sollten Sie wissen

Ein neues Berichtswesen stiftet Verwirrung in der Fuhrparkbranche. Dabei ist die neue EU-Erfindung nicht auf Fuhrparks beschränkt. Was steckt dahinter?



Fotos: wutzkoh/stock.adobe.com | pcess609/stock.gettyimages

CSRD und ESG sind Schlagworte, die bei manch einem Schweiß auf der Stirn entstehen lassen (werden).

Die CSRD (Corporate Sustainability Reporting Directive) ist eine EU-Richtlinie über die Nachhaltigkeits-Berichterstattung von Unternehmen. Es handelt sich um eine neue Gesetzgebung, die eine Reihe von Unternehmen erstmalig verpflichtet, in der Zukunft über ihre ESG-Themen zu berichten. ESG steht dabei für die Bereiche Umwelt (Environment), gesellschaftliche Aspekte (Social) und verantwortungsvolle Unternehmensführung (Governance). Anhand der unterschiedlichen Kriterien aus diesen drei Bereichen kann die Nachhaltigkeit

eines Unternehmens beurteilt und bewertet werden – so der Plan. Entsprechend der NFRD (Non-Financial Reporting Directive) ist die Prüfung für die meisten Unternehmen optional.

Was kommt auf Fuhrparks zu?

Was bedeutet das alles für das einzelne Unternehmen und dessen Fuhrpark? Hierzu liest man bislang eher allgemein gehaltene Formulierungen dahin gehend, dass die betroffenen Unternehmen Informationen über die Umweltauswirkungen ihrer Fahr-

zeuge bereitstellen müssen, zum Beispiel über den Kraftstoffverbrauch und die Effizienz und ihre Planungen zur Verringerung des CO₂-Fußabdrucks. Für wen und ab wann gelten die mit einem enormen bürokratischen Aufwand für die betroffenen Unternehmen verbundenen Berichtspflichten? Die Frage von Aufwand und Nutzen bleibt hier bei der Beantwortung dieser Fragen bewusst außen vor. **Es geht um die Rechtslage.**

Laut Pressemitteilung des Bundesjustiz-Ministeriums (Mitteilung Nr. 69/2024) hat die Bundesregierung am

24. Juli 2024 einen Gesetzesentwurf beschlossen, mit dem verbindliche europäische Vorgaben zur Nachhaltigkeits-Berichterstattung von Unternehmen verpflichtend in deutsches Recht umgesetzt werden sollen. Die neue Pflicht zur Nachhaltigkeits-Berichterstattung soll in Deutschland schrittweise in Kraft treten. Für 2024 gilt die Berichterstattung nur für große kapitalmarktorientierte Unternehmen mit mehr als 500 Arbeitnehmern. In den nachfolgenden Geschäftsjahren werden bis 2028 stufenweise weitere Gruppen von Unternehmen einbezogen. Kleinstunternehmen sind vom Anwendungsbereich ausgenommen. Die sukzessive Ausweitung und Geltung im Detail:

- Für Geschäftsjahre beginnend ab dem 1. Januar 2024: Unternehmen von öffentlichem Interesse mit mehr als 500 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, einer Bilanzsumme über 20 Millionen Euro sowie Nettoerlösen von 40 Millionen Euro.
- Für Geschäftsjahre beginnend ab dem 1. Januar 2025: alle anderen bilanzrechtlich großen Unternehmen mit Mitarbeiterzahlen über 250.
- Für Geschäftsjahre beginnend ab dem 1. Januar 2026: kapitalmarktorientierte KMU, sofern sie nicht von der Möglichkeit des Aufschubs bis 2028 Gebrauch machen. Betroffen sind dann Unternehmen mit mehr als zehn Beschäftigten, einer Bilanzsumme von mehr als 350.000 Euro und Nettoumsatzerlösen von mehr als 750.000 Euro.

Sind zwei der jeweils genannten Merkmale erfüllt, ist die Richtlinie anzuwenden.

Der zu erwartende Zuwachs im neuen Geschäftszweig von CSRD-Beratern ist also bezogen auf Fuhrparks entweder derzeit noch verfrüht oder bereits klug vorausschauend, je nach Sichtweise. In Hinblick auf notwendige Vorbereitungen in den Unternehmen sollten erforderliche Strukturierungsmaßnahmen frühzeitig in Angriff genommen werden.

Betroffene Unternehmen müssen künftig umfassend und nach einheitlichen Maßstäben berichten. Durch



Damit es keine Luftbegriffe bleiben: früh informieren.

eine stärkere Quantifizierung der Berichtsinhalte im Wege von Kennziffern sollen außerdem die Messbarkeit und Vergleichbarkeit der Angaben gestärkt werden. Erste Entwürfe der noch durch die EU-Kommission zu erlassenden Standards werden aktuell durch die EFRAG (European Financial Reporting Advisory Group) unter Einbeziehung von Interessengruppen und Expertenteams entwickelt. Dabei sollen bereits bestehende Standards und Regelwerke einbezogen werden. Es muss zukünftig sowohl über die Auswirkungen des eigenen Geschäftsbetriebs auf Mensch und Umwelt als auch über die Auswirkungen von Nachhaltigkeitsaspekten auf das Unternehmen berichtet werden. Die Nachhaltigkeits-Berichterstattung muss dabei ebenso wie die Finanzberichterstattung extern geprüft werden. Hierfür legt die EU-Kommission erst noch Prüfstandards fest. Darüber hinaus soll dann sukzessive die Prüfungstiefe erweitert werden.

Im Ergebnis bedeutet dies alles, dass betroffene Unternehmen ihre Konzernberichte um einen Nach-

haltigkeitsbericht erweitern müssen. Dieser wiederum wird künftig auch Gegenstand der Prüfung des Abschlussprüfers des Jahresabschlusses sein. Alternativ kann die Abschlussprüfung auch durch einen gesonderten Prüfer des Nachhaltigkeitsberichts erfolgen. Nachhaltigkeitsaspekte sind – wie bereits erwähnt – Umwelt-, Sozial- und Menschenrechtsfaktoren sowie Governance-Faktoren.

Für all das sind noch Änderungen im Handelsgesetzbuch, Aktiengesetz und Wertpapierhandelsgesetz erforderlich. Auch in der Wirtschaftsprüferordnung bedarf es Anpassungen, damit sichergestellt wird, dass bei der Prüfung der Nachhaltigkeitsberichte diese durch sachkundige, unabhängige und für diese Aufgabe qualifizierte Prüfer erfolgt, die strengen Berufsgrundsätzen, einer fortlaufenden Qualitätskontrolle und der Berufsaufsicht unterliegen.

Was muss nun zukünftig im Nachhaltigkeitsbericht alles enthalten sein? Artikel 19a der Richtlinie enthält Vorschriften zur Nachhaltigkeits-Berichterstattung. Laut Artikel

19a müssen dabei z. B. folgende Themenfelder im Bericht enthalten sein:

- Beschreibung der Umwelt-Strategie des Unternehmens, eine grundsätzliche Nachhaltigkeitspolitik.
- Unternehmenschancen durch gelebte Nachhaltigkeit.
- Pläne des Unternehmens in Hinblick auf Klimaziele 2050.
- Erstellung und Umsetzung einer Strategie zur Nachhaltigkeit.
- Ziele für die Verringerung der Treibhausgas-Emissionen, versehen mit einer Zeitschiene.
- Aufgaben der Geschäftsführungs- und Aufsichtsorgane in Hinblick auf Nachhaltigkeitsfragen.

Was kann dies im Fuhrpark bewirken? Eine wesentliche Auswirkung könnte sein, dass in Fuhrparks durch das direktere Erkennen von Umweltauswirkungen noch bewusster Fahrzeuge mit geringerem Energiebedarf angeschafft werden, bis hin zu einer weitgehenden Elektrifizierung des gesamten Fuhrparks. Auch eine Optimierung bei der Routenplanung und der Fahrzeugnutzung – etwa im Vergleich zur möglichen Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln – könnte die Folge der Berichtserstattungspflicht sein. In eingeschränktem Maße wären auch Änderungen im Schadenmanagement eines Fuhrparks denkbar, etwa bei Reparaturen ein Wechsel von Austausch durch Neuteile hin zu überarbeiteten Teilen oder ein genereller Wechsel weg vom Teileaustausch hin zu mehr Reparaturen.

Formelle Anforderungen

Auch bestehen formelle Anforderungen an den Nachhaltigkeitsbericht. Der Lagebericht des Unternehmens wird einen Abschnitt „Nachhaltigkeitserklärung gemäß CSRD“ enthalten müssen. Ein Lagebericht ist nach dem HGB ein eigenständiger Bestandteil der Rechnungslegung, der zeitgleich mit dem Jahresabschluss vorzulegen ist.

Nicht zuletzt muss die Geschäftsführung eines Unternehmens klären, welche Unternehmenseile und welche Verantwortlichen für ihre Bereiche in der Pflicht stehen. So ist fest davon

auszugehen, dass die jeweils Fuhrparkverantwortlichen für diesen Unternehmensteil die Berichtspflicht innerhalb des Unternehmens treffen wird.

Neue Aufgaben kommen

Auf Fuhrparkleiter kommen mit CSRD neue Aufgabenfelder zu. In der neuen CSRD-Welt müssen sie die Auswirkungen, die das Unternehmen auf den Klimawandel hat, darlegen. Sie trifft eine neue **CO₂-Berichtspflicht**.

Faktisch läuft dies alles auf ein unternehmerisches Kennzahlensystem hinaus, das Berechnungen bis hin zu den CO₂-Emissionen ermöglicht. Die Frage, die sich dabei allerdings aufdrängt, ist: Wie wird dieses „Umweltmanagement“ deutschlandweit ausgewertet und wie kann es dann im Interesse der Umwelt umgesetzt werden? Von einer europaweiten Auswertung einmal ganz abgesehen. Immer mehr Daten zu sammeln, ist eine Sache; was damit wie in Lenkungsmaßnahmen konkreten Eingang findet, eine ganz andere. Es erschließt sich nicht ohne weiteres, ob und wie durch CSRD etwa ein Wechsel hin zur Elektromobilität beschleunigt wird. Berichtspflichten allein führen nicht zum Austausch ganzer Fuhrparks. Allein hier fehlt es noch an Überzeugungsarbeit. Warum sollten aus dem „CO₂-Bericht“ im Unternehmen Folgen erwachsen, wenn es keine Grenzwerte oder Ähnliches gibt? Umweltgesetze haben schon einmal gezeigt, dass der Bürger, hier die Unternehmen, argumentativ mitgenommen werden wollen. Der wohlgemeinte Zweck des Ganzen bedarf einer verständlichen Nachvollziehbarkeit bezogen auf die Sinnhaftigkeit.

Nach jetzigem Stand wurde gegenwärtig zur CSRD keine Aussage hinsichtlich einheitlicher Sanktionen bei Verstößen getroffen. Daraus folgt, dass etwaige Strafen bzw. Geldbußen bei Verstößen nach wie vor von den Mitgliedsländern bei Umsetzung in nationales Recht in Eigenregie festzulegen sind. Doch bereits jetzt wird innerhalb der EU angemahnt, Sanktio-

nen mit deutlichem Abschreckungscharakter bei Nichteinhaltung der Pflichten zu schaffen. **Auch heute schon sieht das HGB vor, dass mit Freiheitsstrafe von bis zu drei Jahren bestraft wird, wer als Mitglied des vertretungsberechtigten Organs oder des Aufsichtsrates eines berichtspflichtigen Unternehmens unrichtige Angaben macht.** Hinzu kommt noch ein erhebliches Bußgeldrisiko nach dem HGB. Ordnungswidrig handelt nämlich, wer als Mitglied des vertretungsberechtigten Organs oder Aufsichtsrats einer Kapitalgesellschaft Verstöße gegen die nationalen Vorschriften zur nichtfinanziellen Berichterstattung begeht, die u. a. der Umsetzung der CSR-Richtlinie dienen. Welche konkreten Folgen dies alles für einen klassischen Fuhrpark – eingebettet in einem entsprechend großen Unternehmen – hat und was daraus folgt, ist größtenteils noch offen.

Fazit

Auch wenn es noch viele offene Fragen gibt und abhängig von der Größe der Unternehmen noch gewisse Schonfristen bestehen, sollte bei betroffenen Unternehmen mit der internen Planung kurzfristig begonnen werden.

Es ist müßig, darüber zu diskutieren, ob mit der neuen Berichtspflicht ein weiteres, möglicherweise sogar aus Umweltsicht weniger geeignetes bürokratisches Monster erschaffen wurde. Die EU jedenfalls meint es ernst.

Dr. Michael Ludovisy



Dr. Michael Ludovisy
Rechtsanwalt und Rechtsexperte
der Autoflotte

01. Oktober 2024 in der Geleefabrik Dreieich (bei Frankfurt)

Fleet Forward Autoflotte X Polestar

Die Zukunft der Unternehmensmobilität wird eine bestimmte Richtung einschlagen: eine elektrifizierte. Fuhrparkverantwortliche sollten sich bereits jetzt mit den Themen CSRD, ESG und „Wie elektrifiziere ich die Firmenflotte?“ beschäftigen, um geforderte Nachhaltigkeitsziele schneller zu erreichen. Beim Fleet Forward in Dreieich erfahren Sie, wie Sie in die Umsetzung gehen oder den gestarteten Wandel vorantreiben können.

- Fuhrparkexperten wie Immanuel Schneeberger (Carmacon), Michael Gergen (Dataforce) und Pierre Mehlem sowie Frank Mäling (beide Polestar) erklären Ihnen, worauf bei der Elektrifizierung Ihrer Flotte zu achten ist.
- Sie gehören zu den Ersten, die das neue Elektro-SUV Polestar 3 und das SUV Coupé Polestar 4 ausgiebig fahren können.



Scan mich!

**JETZT
KOSTENFREI
ANMELDEN!**



In Kooperation mit

Polestar