

# Was heißt Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) für die emissionsfreie Transportlogistik?

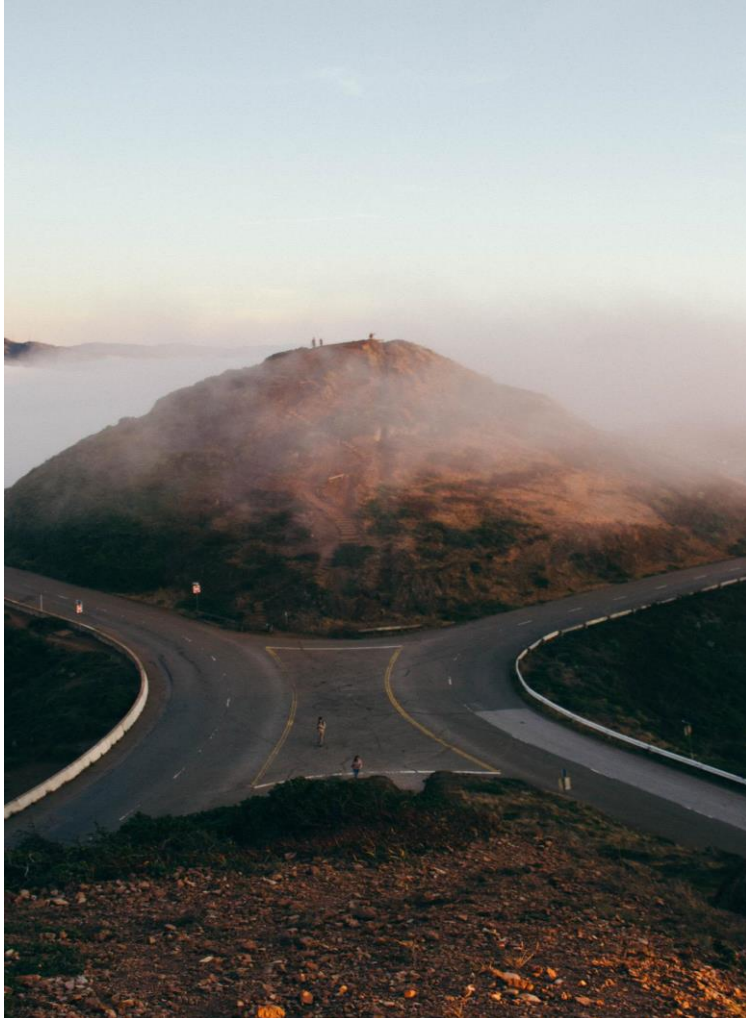
Fachkonferenz „Klimafreundliche Nutzfahrzeuge“ des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV)

RA Christian A. Mayer

12. November 2024



# CSRD – Hintergrund



- Die Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) ist eine EU-Richtlinie zur Unternehmens-Nachhaltigkeitsberichterstattung.
- Sie ergänzt als Änderungsrichtlinie die Bilanzrichtlinie, RL 2013/34/EU
- Die CSRD erweitert sog. Non-Financial Reporting Directive (NFRD; RL 2014/95/EU) und weitet den Anwendungsbereich deutlich aus.
- Mit der Ausweitung der Berichtspflicht steigt die Zahl der berichtspflichtigen Unternehmen Schätzungen zufolge EU-weit von 11.600 auf 49.000.
- Die CSRD trat am 5. Januar 2023 in Kraft und muss innerhalb von 18 Monate von den Mitgliedstaaten umgesetzt werden.
- Für die Umsetzung der CSRD sieht das Bundesjustizministerium in einem Referentenentwurf eine 1:1 Umsetzung der Regelungen in den §§ 289 ff. HGB vor.
- Nach dem LkSG verpflichtete Unternehmen sollen nicht zwei Berichte erstellen müssen: ein Unternehmen, welches gesetzlich verpflichtet ist oder freiwillig nach der CSRD berichtet, soll keinen LkSG-Bericht erstellen müssen. Es soll stattdessen einen CSRD-Nachhaltigkeitsbericht auf der Internetseite für einen Zeitraum von sieben Jahren kostenfrei öffentlich zugänglich machen.

# Sachlicher Anwendungsbereich der CSRD

## Große Unternehmen

**Große Unternehmen** sind Unternehmen mit die am Bilanzstichtag mindestens zwei der drei folgenden Größenmerkmale überschreiten:

- **Bilanzsumme:** EUR 25.000.000;
- **Nettoumsatzerlöse:** EUR 50.000.000;
- durchschnittliche Zahl der während des Geschäftsjahres **Beschäftigten:** 250

## Mittlere Unternehmen

**Mittlere Unternehmen** sind Unternehmen, bei denen es sich nicht um Kleinstunternehmen oder kleine Unternehmen handelt und die am Bilanzstichtag die Grenzen von mindestens zwei der drei folgenden Größenmerkmale nicht überschreiten:

- **Bilanzsumme:** EUR 25.000.000;
- **Nettoumsatzerlöse:** EUR 50.000.000;
- durchschnittliche Zahl der während des Geschäftsjahres **Beschäftigten:** 250

## Kleine Unternehmen

**Kleine Unternehmen** sind Unternehmen, die am Bilanzstichtag die Grenzen von mindestens zwei der drei folgenden Größenmerkmale nicht überschreiten:

- **Bilanzsumme:** EUR 5.000.000;
- **Nettoumsatzerlöse:** EUR 10.000.000;
- durchschnittliche Zahl der während des Geschäftsjahres **Beschäftigten:** 50.

**Kleine und mittlere Unternehmen im öffentlichen Interesse** sind Unternehmen deren übertragbare Wertpapiere zum Handel an einem **geregelten Markt eines Mitgliedstaats** zugelassen sind.

**Unternehmen aus Drittstaaten** im Anwendungsbereich, wenn kapitalmarktorientiert in der EU oder Niederlassungen in der EU (Schwellenwerte)

# Wesentliche Pflichten nach der CSRD

Die CSRD legt die Angaben, die Unternehmen hinsichtlich der Nachhaltigkeitsberichterstattung zu machen haben fest:

- Kurze Beschreibung von **Geschäftsmodell und Strategie** des Unternehmens (u.a. Widerstandsfähigkeit, Chancen, Art und Weise, wie das Unternehmen beabsichtigt sicherzustellen, dass Geschäftsmodell und Strategie mit dem Pariser Klimaschutzabkommen und der Klimaneutralitätszielsetzung bis 2050 in Einklang stehen)
- Beschreibung der **zeitgebundenen Nachhaltigkeitsziele** (einschließlich absoluter CO<sub>2</sub>-Emissionsreduktionsziele für 2030 und 2050 und inwiefern wissenschaftsbasierte Klimaziele einbezogen werden)
- Beschreibung der Rolle der Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane im Zusammenhang mit Nachhaltigkeitsaspekten und der Expertise und Fähigkeiten zur Erreichung dieser Rolle oder Zugang zu dieser Expertise und diesen Fähigkeiten
- Beschreibung der **Nachhaltigkeitskonzepte** des Unternehmens
- Beschreibung des mit Blick auf Nachhaltigkeitsaspekte umgesetzten Due-Diligence-Prozesses (unter Berücksichtigung der Corporate Sustainability Due Diligence Directive – (**CSDDD**)), der wichtigsten tatsächlichen oder potenziellen negativen Auswirkungen, die mit der eigenen Geschäftstätigkeit und der Wertschöpfungskette verbunden sind (unter Berücksichtigung der CSDDD), und jeglicher Maßnahmen zu deren Verhinderung, Minderung, Behebung oder Beendigung
- Beschreibung der **wichtigsten Risiken**, denen das Unternehmen im Zusammenhang mit Nachhaltigkeitsaspekten ausgesetzt ist
- Indikatoren, die für die vorstehend genannten Offenlegungen relevant sind

# Auswirkungen von emissionsfreier Transportlogistik auf den Nachhaltigkeitsbericht nach der CSRD



- Die Nutzung von emissionsfreier Transportlogistik ist hinsichtlich der Elemente der Treibhausgase für die Nachhaltigkeitsberichterstattung relevant
- Die **konkrete Darstellung** der Pflichtangaben der CSRD wird in einer delegierten Verordnung, den **European Sustainability Reporting Standards (ESRS)** festgelegt
- Hinsichtlich der Erfassung der Treibhausgase verweist die ESRS auf die **Scope 1-3 Emissionen nach dem GHG Protokoll**
  - Das GHG Protocol ist der am weitesten verbreitete Rahmen für die Erfassung und Meldung von Treibhausgasemissionen von Unternehmen.
  - Dabei handelt es sich um einen internationaler Standard für die Erfassung von Emissionen, der in Zusammenarbeit zwischen dem World Resources Institute (WRI) und dem World Business Council for Sustainable Development (WBCSD) entwickelt wurde und sich auf die Bilanzierung und die Berichterstattung über sieben im Kyoto-Protokoll enthaltene Treibhausgase bezieht.
- Emissionsfreie Transportlogistik wirkt sich nicht nur im Nachhaltigkeitsbericht des Logistikunternehmens aus (falls berichtspflichtig) sondern ebenso auf die **Berichterstattung der Auftraggeber!**

# Scope 1 bis 3 nach GHG Protocol

## Scope 1: Direct Emissions

*“Direct GHG emissions occur from sources that are owned or controlled by the company, for example, emissions from combustion in owned or controlled boilers, furnaces, vehicles, etc.; emissions from chemical production in owned or controlled process equipment.”*

**Direkte Emissionen aus eigener Tätigkeit des Unternehmens**

## Scope 2: Electricity indirect GHG emissions

*“Scope 2 accounts for GHG emissions from the generation of purchased electricity consumed by the company. Purchased electricity is defined as electricity that is purchased or otherwise brought into the organizational boundary of the company. Scope 2 emissions physically occur at the facility where electricity is generated.”*

**Indirekte Emissionen durch leitungsgebundenen Energieverbrauch**

## Scope 3: Other indirect GHG Emissions

*“Scope 3 is an optional reporting category that allows for the treatment of all other indirect emissions. Scope 3 emissions are a consequence of the activities of the company, but occur from sources not owned or controlled by the company. Some examples of scope 3 activities are extraction and production of purchased materials; transportation of purchased fuels; and use of sold products and services.”*

**Indirekte Emissionen aus der Wertschöpfungskette**

# Anwendung auf den Einsatz einer emissionsfreien Flotte

## Nutzung der Fahrzeuge

Die Emissionen der Flotte werden in Scope 1 aufgenommen. Die **Differenz an Emissionen** zur Verbrennung von Kraftstoff **wirkt sich im Scope 1 aus**.

*“Direct GHG emissions are principally the result of the following types of activities undertaken by the company:*

*Transportation of materials, products, waste, and employees. These emissions result from the combustion of fuels in company owned/controlled mobile combustion sources (e.g., trucks, trains, ships, airplanes, buses, and cars)”*

## Strombasierte Fahrzeuge

Der Strom mit dem die elektrische Flotte betrieben wird, **wird in Scope 2 berücksichtigt**:

*“Companies report the emissions from the generation of purchased electricity that is consumed in its owned or controlled equipment or operations as scope 2. (...) Companies can reduce their use of electricity by investing in energy efficient technologies and energy conservation. Additionally, emerging green power market provide opportunities for some companies to switch to less GHG intensive sources of electricity.”*



# Konkrete Auswirkungen der Umstellung auf eine Elektroflotte



Mobile Combustion  
GHG Emissions Calculation Tool  
Version 2.6

## Introduction

This tool calculates the CO<sub>2</sub>, CH<sub>4</sub> and N<sub>2</sub>O emissions from:

- Vehicles that are owned/controlled by you, including freight lorries.
- Public transport by road, rail, air and water.
- Mobile machinery, such as agricultural and construction equipment.

### What data do I need?

Fuel use data are most accurate for calculating CO<sub>2</sub> emissions, while distance-traveled data are most accurate for calculating CH<sub>4</sub> and N<sub>2</sub>O emissions. So, for non-public transport sources, the recommended approach is to provide both fuel use and distance data. Where one type of data is unavailable, the tool uses fuel economy information (where available) to convert between these data types. Because CO<sub>2</sub> contributes most to GHG emissions (>95%), companies should first strive to improve their fuel use records.

Please note that the emission from on-road freight transport can be calculated using vehicle distance or weight-distance data.

## Start Here

Select the action that you'd like to perform below:

Enter Activity Data

Set Up GWP & Custom Emission Factor

View Summary

## Notes

Multipliers or other corrections to account for radiative forcing may be applied to the GWP of emissions arising from aircraft transport. If used, this should be documented in the inventory report.

The emission factors used in this tool come from the UK Dept. for Environment, Food and Rural Affairs (DEFRA), the US Environmental Protection Agency (EPA) and the Intergovernmental Panel on Climate Change's (IPCC) 2006 Guidelines for National Greenhouse Gas Inventories. The tool was developed by Clear Standards Inc. in collaboration with WRI.

Please cite this tool using the following format:  
World Resources Institute (2015). GHG Protocol tool for mobile combustion. Version 2.6.

While the worksheets are largely self explanatory, for questions or suggestions on its contents, please contact the GHG Protocol at: [ghgquestions@wri.org](mailto:ghgquestions@wri.org)

Other tools can be downloaded from the GHG Protocol website.

## Beispielrechnung der Umstellung auf eine Elektroflotte:

### Vor Umstellung auf eine Flotte mit Elektrofahrzeugen

Antriebsart	Stückzahl	Scope-1 Emissionen	Scope-2 Emissionen
Verbrenner	100	142,5 Tonnen CO <sub>2</sub>	keine
Elektrofahrzeuge	0	-	-

### Nach der Umstellung auf eine elektrische Flotte

Antriebsart	Stückzahl	Scope-1 Emissionen	Scope-2 Emissionen
Verbrenner	0	0	-
Elektrofahrzeuge	100	0	Je nach Stromart



# Vorteilhafte Effekte der emissionsfreien Logistik nach CSRD



- **Direkte Verbesserung** der CO<sub>2</sub>-Bilanz &
- **Direkte** Auswirkung in der **Nachhaltigkeitsberichterstattung**
- **Gesteigerte Attraktivität nachhaltiger Unternehmen** für Finanzinvestoren
  - Finanzmarktteilnehmende müssen auf ihrer Internetseite angeben, ob sie die wichtigsten nachteiligen Auswirkungen von Investitionsentscheidungen auf Nachhaltigkeitsfaktoren berücksichtigen. (Sustainable Finance Disclosure Regulation)
  - Finanzprodukte, die mit ökologischen Merkmalen beworben werden, haben eine Taxonomie-Quote auszuweisen (EU-Taxonomieverordnung)
- **Einfache Verbesserung der Bilanz**, da ein Wechsel zur emissionsfreien Logistik das operative Geschäft der Auftraggeber wenig beeinflusst.

# Ihr Ansprechpartner



**Christian Alexander Mayer**

Rechtsanwalt  
Partner

+49 89 28628233

christian.mayer@noerr.com

Christian Mayer ist Co-Leiter der Praxisgruppe Automotive & New Mobility und auf die Beratung nationaler & internationaler Unternehmen zu regulatorischen Fragestellungen in den Bereichen Verkehr, Energie und Umwelt spezialisiert. Er publiziert und referiert regelmäßig zu seinen Tätigkeitsschwerpunkten und begleitet diverse Forschungsinitiativen. Christian Mayer ist Lehrbeauftragter für Umweltrecht und Regulierung in den Master-Studiengängen „Elektromobilität“, „Nachhaltige elektrische Energieversorgung“ und „Elektrotechnik und Informationstechnik“ an der Universität Stuttgart sowie Lehrbeauftragter für "Urban Planning & Mobility Law" im MBA Studiengang "Building Sustainability" an der Technischen Universität Berlin. Er ist Mitglied des Beirats Mobilitätsdaten des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg.

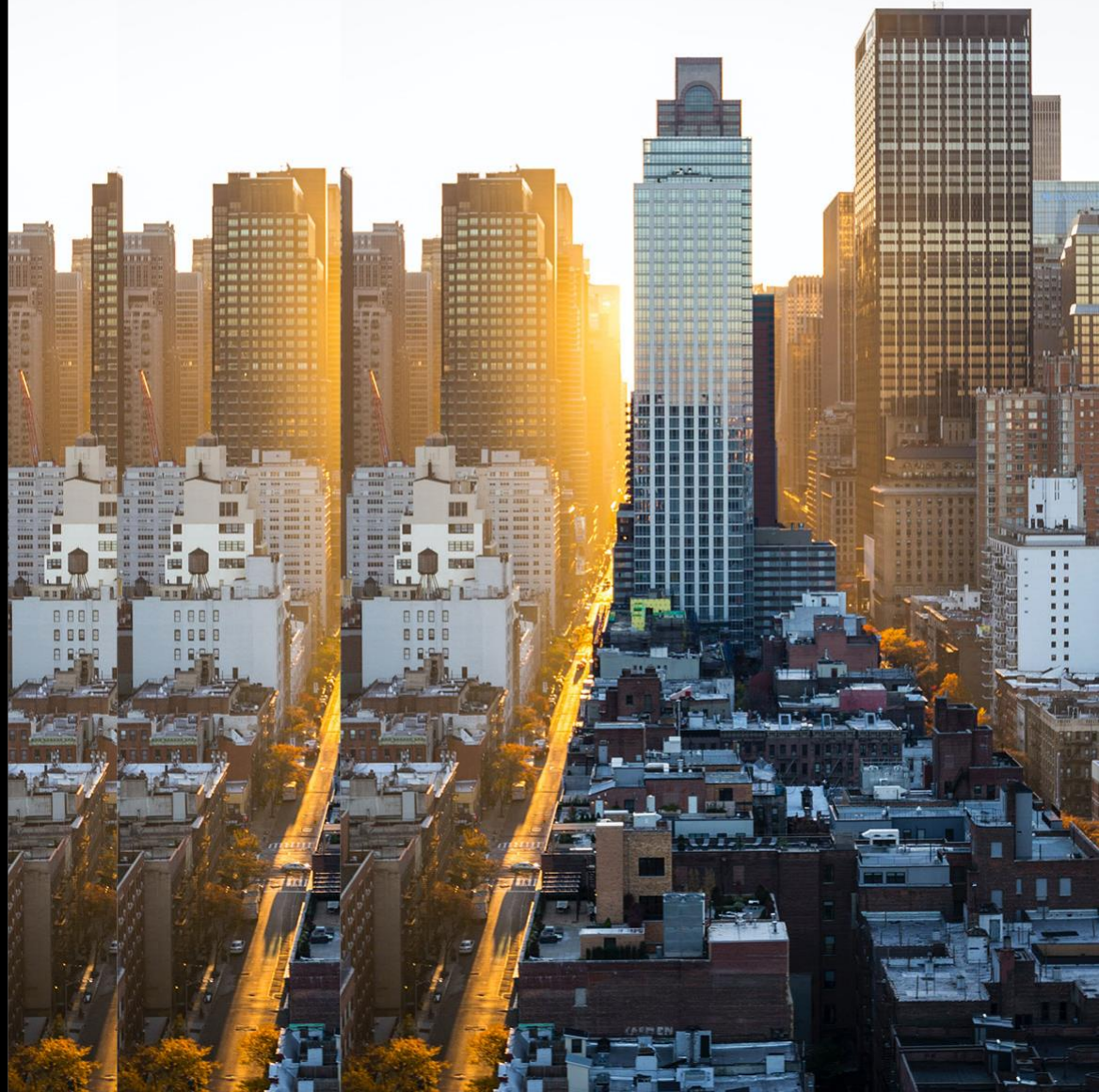
## Kompetenzen

Öffentliches Wirtschaftsrecht // Umwelt- und Planungsrecht // Verkehrs- und Energierecht // ESG // Verfassungs- und Europarecht

## Pressestimmen

- Ausgezeichnet als „Anwalt des Jahres 2023, Handelsblatt/Best Lawyers 2023“ für Öffentliches Wirtschaftsrecht
- Oft empfohlener Anwalt für den Verkehrssektor („sachl. u. kompetent“, Wettbewerber; „professionell u. unaufgeregt“, Wettbewerber; „Experte für Ladeinfrastruktur bei E-Autos“, Mandant), JUVE Handbuch seit 2020
- Als einer der „Namen der nächsten Generation“ im Energiesektor ausgewählt. „Der in München ansässige Christian Mayer spezialisiert sich vor allem auf Energieprojekte in den Bereichen Mobilität und Infrastruktur,“ Legal 500 Deutschland (seit 2018)
- Als einer der „Namen der nächsten Generation“ im Umwelt- und Planungsrecht ausgewählt. „seine Expertise zu Verkehr und alternativer Mobilität ist hervorzuheben“ Legal 500 Deutschland (seit 2022)

# ||| NOERR



info@noerr.com  
noerr.com  
© Noerr PartGmbB