allane mobility consulting

Ein Leitfaden zur Orientierung im CO2-Reporting

EU-Taxonomie, CSRD und die Rolle des Fuhrparks verstehen

EU-Taxonomie, CSRD und die Rolle des Fuhrparks verstehen

Im Zeitalter von zunehmendem Umweltbewusstsein hat die Europäische Union (EU) die EU-Taxonomie-Verordnung eingeführt. Dieses Whitepaper dient dazu, vorrangig Mitarbeitende im Fuhrparkmanagement durch die komplexen Aspekte der EU-Taxonomie zu führen. Ziel ist es, die Fachexpertinnen und Fachexperten in die Lage zu versetzen, informierte und nachhaltige Entscheidungen beim Fahrzeugleasing zu treffen.

Aus Sicht des Fuhrparkmanagements kann die betriebliche Mobilität einen erheblichen Beitrag zum EU-Taxonomie-Reporting leisten. Die EU-Taxonomie ist ein Klassifizierungssystem, das darauf abzielt, wirtschaftliche Aktivitäten hinsichtlich ihrer Umweltauswirkungen zu bewerten, insbesondere im Hinblick auf die Ziele der CO2-Reduktion und des Klimaschutzes.

Die Themenfelder Nachhaltigkeit und verantwortungsvolles Handeln sind unverzichtbare Bestandteile des unternehmerischen Handels geworden.
Die Europäische Union strebt sowohl die Regulierung als auch eine Förderung dieser Aspekte an. Verschiedene Bestimmungen und Rahmenbedingungen sollen Unternehmen zukünftig helfen, einen bedeutenden Beitrag zum Thema Umweltschutz leisten zu können.

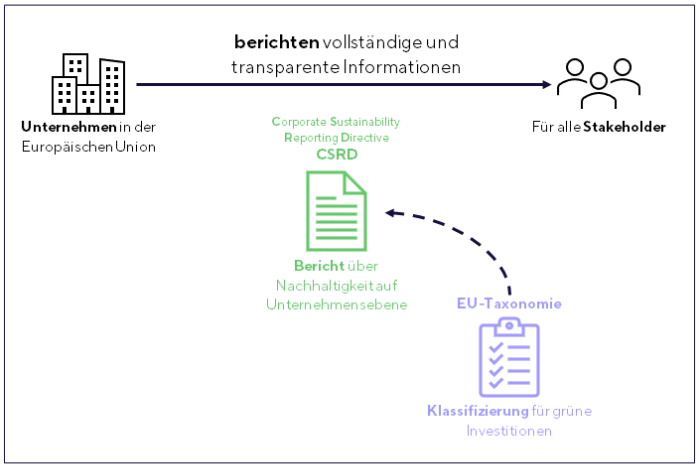

Abbildung 1: Zusammenhang zwischen Unternehmen, CSRD und EU-Taxonomie

Zielsetzung des Whitepapers

Mit dem Whitepaper möchte die Allane Mobility Group Unternehmen eine Hilfestellung dabei bieten, sich zukunftsfähig aufzustellen. Die Rolle des eigenen Fuhrparks, sowie des Fuhrparkmanagements und die Weiterentwicklung zu einem betrieblichen Mobilitätsmanagement sind in ihrer Komplexität mit der anstehenden Regulatorik in Einklang zu bringen.

Überblick über die EU-Taxonomie

Die EU-Taxonomie-Verordnung ist ein Regelwerk, das darauf abzielt, wirtschaftliche Aktivitäten hinsichtlich ihrer Umweltauswirkungen zu definieren und zu klassifizieren. Sie dient als Instrument, um nachhaltige Investitionen zu fördern und Transparenz in Bezug auf Umweltauswirkungen von Unternehmen zu schaffen.

Nachhaltigkeitsanforderungen: Die EU-Taxonomie legt Kriterien fest, die eine wirtschaftliche Aktivität erfüllen muss, um als umweltfreundlich oder nachhaltig zu gelten. Beispielsweise müssen Unternehmen sicherstellen, dass ihre betriebliche Mobilität diesen Kriterien entspricht, um als nachhaltig eingestuft zu werden.

Risikobewertung: Unternehmen könnten aufgefordert werden, ihre finanziellen und operativen Risiken im Zusammenhang mit Umweltauswirkungen offenzulegen - einschließlich solcher Umweltauswirkungen, die sich aus der betrieblichen Mobilität ergeben.

Die Taxonomie soll zudem dazu beitragen, das Risiko von "Greenwashings" zu reduzieren. So wird es Unternehmen erschwert, Investitionen umweltfreundlicher dazustellen, als sie tatsächlich sind.
Das stärkt den Fokus auf Investitionen, die vorrangig einen ökologisch nachhaltigen Effekt erzielen. Vor allem im Fuhrparkmanagement zielt die EU-Taxonomie darauf ab, unter anderem die Beschaffung und Nutzung von Fahrzeugen mit umweltfreundlichen Antrieben in den Mittelpunkt zu stellen. Diese können als nachhaltige Investitionen betrachtet werden, wenn sie die Kriterien der EU-Taxonomie erfüllen.
Darüber hinaus kann das umfassendere betriebliche Mobilitätsmanagement auch Maßnahmen initiieren, um den Betrieb der bestehenden Flotte sowie die Mobilität aller Mitarbeitenden umweltfreundlicher zu gestalten. Dazu zählen beispielsweise die Einführung von Corporate-Carsharing Programmen oder die Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs für alle Mitarbeitenden. Auch die Einführung eines Mobilitätsbudgets kann vor allem durch die Flexibilität positive Effekte erzielen.

Kategorisierung von nachhaltigen Wirtschaftstätigkeiten

Die EU-Taxonomie definiert in Bezug auf den Umweltschutz sechs Hauptziele, deren Basis eingeschätzt werden kann, welche Wirtschaftsaktivitäten ökologisch nachhaltig sind:

- Klimaschutz
- Anpassung an den Klimawandel
- Nachhaltige Nutzung und Schutz von Wasser- und Meeresressourcen
- Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft
- Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung
- Schutz und Wiederherstellung der Biodiversität und Ökosysteme

Unternehmen müssen prüfen, ob ihre betrieblichen Mobilitätsaktivitäten diesen Zielen entsprechen, um als ökologisch nachhaltig eingestuft zu werden.

Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD)

Die Instrumente EU-Taxonomie und CSRD ergänzen sich und wirken zusammen, um einen transparenten, glaubwürdigen und konsistenten Rahmen für nachhaltiges Handeln zu schaffen. Durch die EU-Taxonomie wird ein einheitliches Verständnis von Nachhaltigkeit geschaffen, während die CSRD dieses Verständnis auf Unternehmensebene durch eine umfassende Berichterstattung erweitert.

Entwicklung und Hintergrund der CSRD

Die Corporate Sustainability Reporting Directive ist eine EU-Richtlinie, welche die Anforderungen an die Nachhaltigkeitsberichterstattung von Unternehmen grundlegend verändert. Nachdem die Europäische Kommission ihren Richtlinienvorschlag im April 2021 veröffentlicht hatte, einigten sich die Verhandlungsparteien von Kommission, Rat und Europäischem Parlament im Juni 2022 auf einen Kompromiss. Die CSRD wurde formell angenommen und trat am 5. Januar 2023 in Kraft. Die Mitgliedstaaten müssen die neuen Vorschriften innerhalb von 18 Monaten umsetzen.

Bereits seit 2014 sind in der EU bestimmte Unternehmen von öffentlichem Interesse gemäß der Non-Financial Reporting Directive (NFRD) dazu verpflichtet über Nachhaltigkeit zu berichten. Diese Richtlinie ermöglicht Stakeholdern eine bessere Bewertung des Nachhaltigkeitsbeitrags von Unternehmen.

Die CSRD hat die Berichtspflichten nun erheblich erweitert, was sich EU-weit auf rund 49.000 Unternehmen auswirkt. Dazu gehören:

- große Unternehmen im bilanzrechtlichen Sinne,
- kleine und mittlere Unternehmen (KMU), die kapitalmarktorientiert sind und
- Drittstaatenunternehmen, deren Tochterunternehmen oder Zweigniederlassungen bestimmte Umsatzkriterien erfüllen.

Die erweiterten Berichtspflichten zielen darauf ab, die Transparenz und Verantwortlichkeit in Bezug auf Nachhaltigkeit zu stärken. Auf dieser Basis sind Unternehmen dazu verpflichtet, umfassend über die sozialen und ökologischen Auswirkungen ihrer Geschäftstätigkeiten zu berichten.

Zentrale Neuerungen der CSRD

Zentrale Neuerungen der Corporate Sustainability Reporting Directive bestehen in einer vereinheitlichten Berichtspflicht, einem neuens Verständnis von Wesentlichkeit, der Verpflichtung zu einer externen Prüfung sowie der Einbeziehung in den Lagebericht.

Vereinheitlichte Berichtspflicht:
Unternehmen müssen künftig umfassender und nach einheitlichen Maßstäben berichten. Durch eine stärkere Quantifizierung der Berichtsinhalte in Bezug auf Kennziffern sollen außerdem die Messbarkeit und Vergleichbarkeit der Angaben gestärkt werden.

Neues Verständnis von Wesentlichkeit:
Die CSRD verankert die sogenannte doppelte Wesentlichkeit. Demzufolge sind Unternehmen verpflichtet, sowohl über die Auswirkungen des eigenen Geschäftsbetriebs auf Menschen und Umwelt als auch über die Auswirkungen von Nachhaltigkeitsaspekten auf das Unternehmen zu berichten. Bislang musste nur dann über Sachverhalte berichtet werden, wenn eine der beiden Wesentlichkeitsaspekte zutraf.

Externe Prüfung:
Die Nachhaltigkeitsberichterstattung muss künftig ebenso wie die Finanzberichterstattung extern geprüft werden. Hierfür legt die EU-Kommission entsprechende Prüfstandards fest.
Teil des Lageberichts: Nachhaltigkeitsinformationen sollen zukünftig Teil des Lageberichts sein. Das zeigt den hohen Stellenwert der Nachhaltigkeitsberichterstattung, die schrittweise die gleiche Relevanz wie die finanzielle Berichterstattung erhalten soll.

Anwendungsbereich für betroffene Unternehmen

Eine zentrale Rolle in den vorher beschriebenen Regularien spielt die Offenlegung von Umweltkennzahlen inklusive Treibhausgasemissionen (THG-Emissionen). Unternehmen werden dazu verpflichtet, ihre THG- Emissionen untergliedert nach Scope 1, 2 und 3 zu quantifizieren und entsprechend zu berichten. Die Offenlegung dieser Kennzahlen ermöglicht es Unternehmen, ihre Geschäftsstrategien auf Nachhaltigkeit auszurichten und die Transformation zu einer zukunftsfähigen Wirtschaft voranzutreiben.

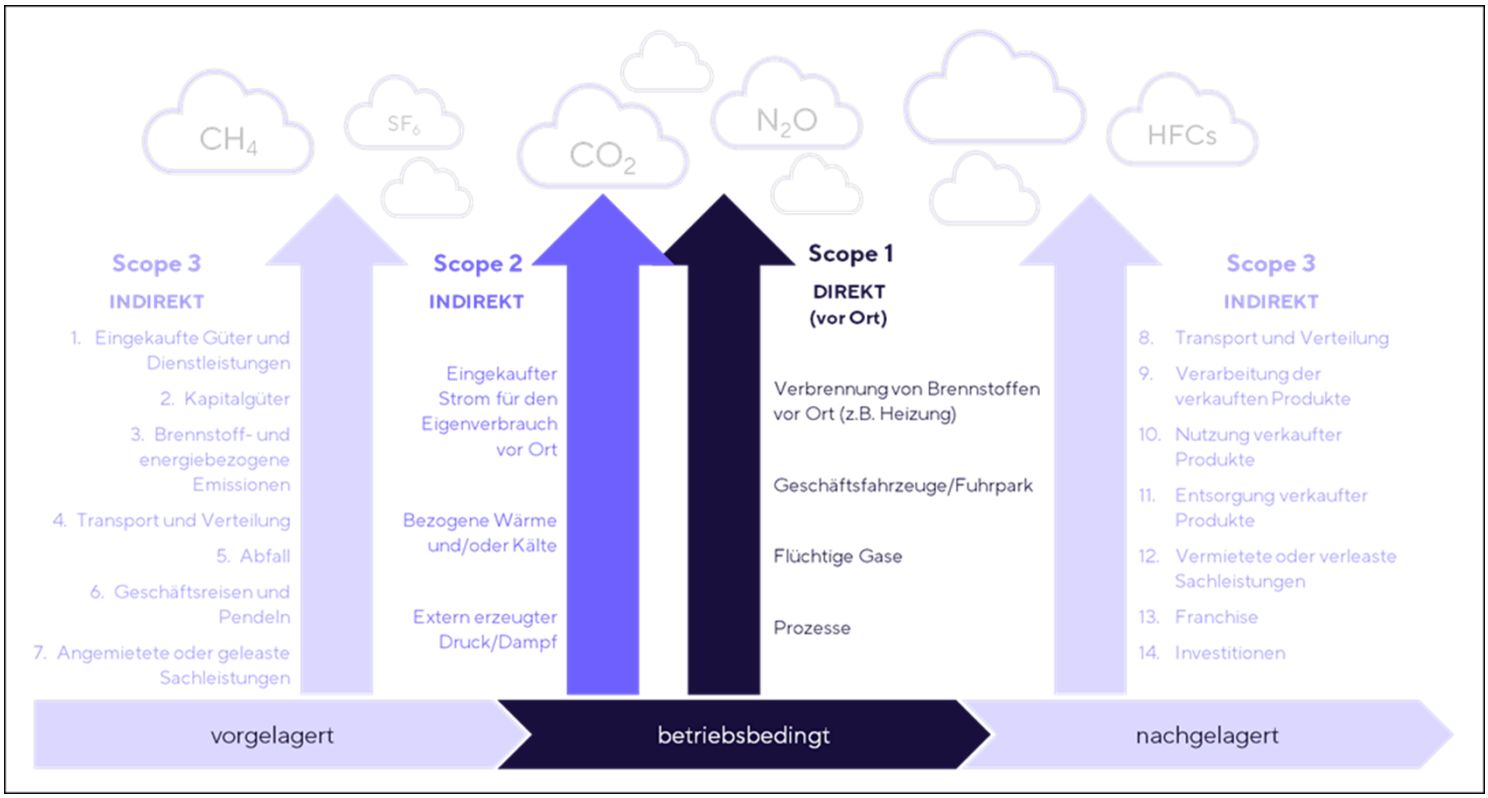

Abbildung 2: Emissionsklassifizierung in Scope 1, 2 und 3

Die THG-Bilanzierung nach Scopes erfolgt auf Organisations- bzw. Unternehmensebene. Als international anerkannte Leitlinie für die Bilanzierung privater und öffentlicher Organisationen hat sich das Greenhouse Gas Protocol (GHG) etabliert. Durch die Einteilung in drei Bereiche, sogenannte "Scopes", werden sowohl direkte als auch indirekte Quellen von THG-Emissionen erfasst.

Die Mobilität in Unternehmen findet sich je nach Ausprägung in allen Scopes wieder. In Scope 1 sind z.B. die Emissionen der Geschäftsfahrzeuge des Fuhrparks aufgeführt. Der eingekaufte Strom für den Eigenverbrauch von E-Fahrzeugen hingegen ist in Scope 2 verankert. Ferner werden THG-Emissionen von Geschäftsreisen sowie durch den Pendelverkehr aller Mitarbeitenden in Scope 3 berücksichtigt. Das verdeutlicht, dass eine Transformation hin zu einem ganzheitlichem Mobilitätsmanagement in vielen Unternehmen unumgänglich sein wird, um den weitreichenden Anforderungen gerecht werden zu können.

Auswirkungen auf die Unternehmensmobilität

Wie zuvor erläutert, wird die Offenlegung der Scope 1, 2 und 3 Emissionen für immer mehr Unternehmen relevant. Welche Schritte können eingeleitet werden, um die Aufmerksamkeit für dieses Thema zu schärfen und die neuen Regularien umzusetzen?

Die neue Rolle im Fuhrparkmanagement

Die anstehenden Anforderungen an die Unternehmen rückt die Rolle der Fuhrparkmanagerinnen und Fuhrparkmanager in ein neues Licht. Damit wandelt sich das Aufgabenfeld dieses Fachbereichs weg vom reinen Flottenmanagement hin zu einer umfassenden Mobilitätssteuerung als zentrale Aufgabe im Arbeitsalltag. Im sogenannten betrieblichen Mobilitätsmanagement wird also mehr als nur der Fuhrpark betrachtet und die Verantwortlichkeit umfasst weitere Bausteine. Neben der Fahrzeugflotte und der Car Policy bzw. Mobility Policy kann eine Dienstreiserichtline sowie die Pendelmobilität des gesamten Unternehmens die Aufgabenfelder des betrieblichen Mobilitätsmanagement ergänzen. Jeder Bereich wirkt in unterschiedlicher Art und Weise auf den betriebsbedingten Verkehr und somit auf den CO2-Fußabdruck eines Unternehmens ein.

Identifikation von Einsparpotenzialen

„Das Ganze ist mehr als die Summe seiner Teile“, sagte bereits Aristoteles. Folglich sollten sich Unternehmen nicht nur auf die Analyse des Fuhrparks, sondern auf das gesamte betriebliche Mobilitätsmanagement konzentrieren, um unterschiedliche Einsparpotenziale zu identifizieren. Dadurch kann eine nicht zu unterschätzende Hebelwirkung erzielt werden. Eine systematische Herangehensweise wird hierbei dringlich empfohlen. Zu Beginn ist es notwendig, den Status quo im Unternehmen festzustellen, um ihn in Folge gezielt analysieren zu können. Der interdisziplinäre Austausch zwischen den unterschiedlichen Fachbereichen des Unternehmens spielt für die Erfolgswahrscheinlichkeit eine zentrale Rolle. So wäre eine Zusammenarbeit zwischen der Abteilung Fuhrparkmanagement, die sich gezielt auf die Fahrzeugflotte des Unternehmens spezialisiert hat, können weitere Stakeholder aus den Fachbereichen Einkauf, Facility Management, Personal, Compensation & Benefit, Nachhaltigkeitsmanagement oder der Geschäftsführung sinnvoll, um die unterschiedlichen Anforderungen, Ziele und Wünsche an ein ganzheitliches Mobilitätsmanagement zusammenzutragen.

New Mobility Competence Center by Allane

Getreu unserer Mission: “We make Mobility easy for you in every way!“ hat sich die Allane Mobility Group das Ziel gesetzt, Flottenverantwortliche bestmöglich zur nachhaltigen Entwicklung jeglicher Mobilitätsanforderungen zu unterstützen. Mit dem Aufbau des New Mobility Competence Center wird dieses Ziel weiter konkretisiert. Die Experten aus dem Fachbereich stehen für kundenindividuelle Anfragen zur Verfügung, um eine nachhaltige Mobilitätsstrategie für Unternehmen zu entwickeln und die neue Ära der umweltbewussten Unternehmensmobilität zu gestalten

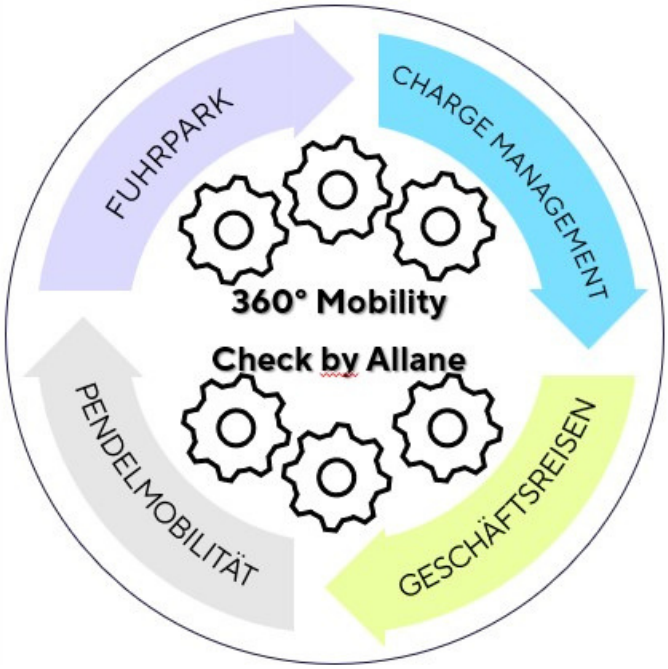

Abbildung 3 : Umfang des 360° Mobility Check by Allane

Der 360° Mobility-Check by Allane

Prüfen Sie gemeinsam mit uns Ihr Potential für New Mobility Optionen in Ihrem Unternehmen! Mit den Ergebnissen können wir Ihren Status quo in Bezug auf nachhaltige Mobilität einschätzen und darauf aufbauend konkrete Handlungsempfehlungen geben, um Ihr betriebliches Mobilitätsmanagement zukunftsfähig aufzustellen.

Quellenverzeichnis

BaFin, EU-Taxonomieverordnung, LINK
Deutscher Nachhaltigkeits Kodex, EU- Taxonomie Verordnung, LINK
CSR in Deutschland, Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD), LINK
Sustainability & Nachhaltigkeits in der europäischen Wirtschaft: EU - Taxonomie, CSRD und SFD erklärt, LINK
European Commission, EU taxonomy for sustainableactivities, LINK
VMF-Verband, EU-Taxonomie: Bedeutung für die Fuhrpark- und Mobilitätsbranche, LINK
FfE- Forschungsstelle für Energiewirtschaft e.V., Beitragsreihe Methoden der Nachhaltigkeitsbewertung: "Scope 1-3" in der Unternehmensbewertung, LINK

allane mobility group

Matthias Birkle

Ebrahim Massih-Tehrani

Daniel Thomas

Für mehr Informationen senden Sie uns eine E-Mail an: new.mobility@allane.com

Press contact:
Stefanie Fisch
stefanie.fisch@allane.com
Tel: +49 89 7080 813 23