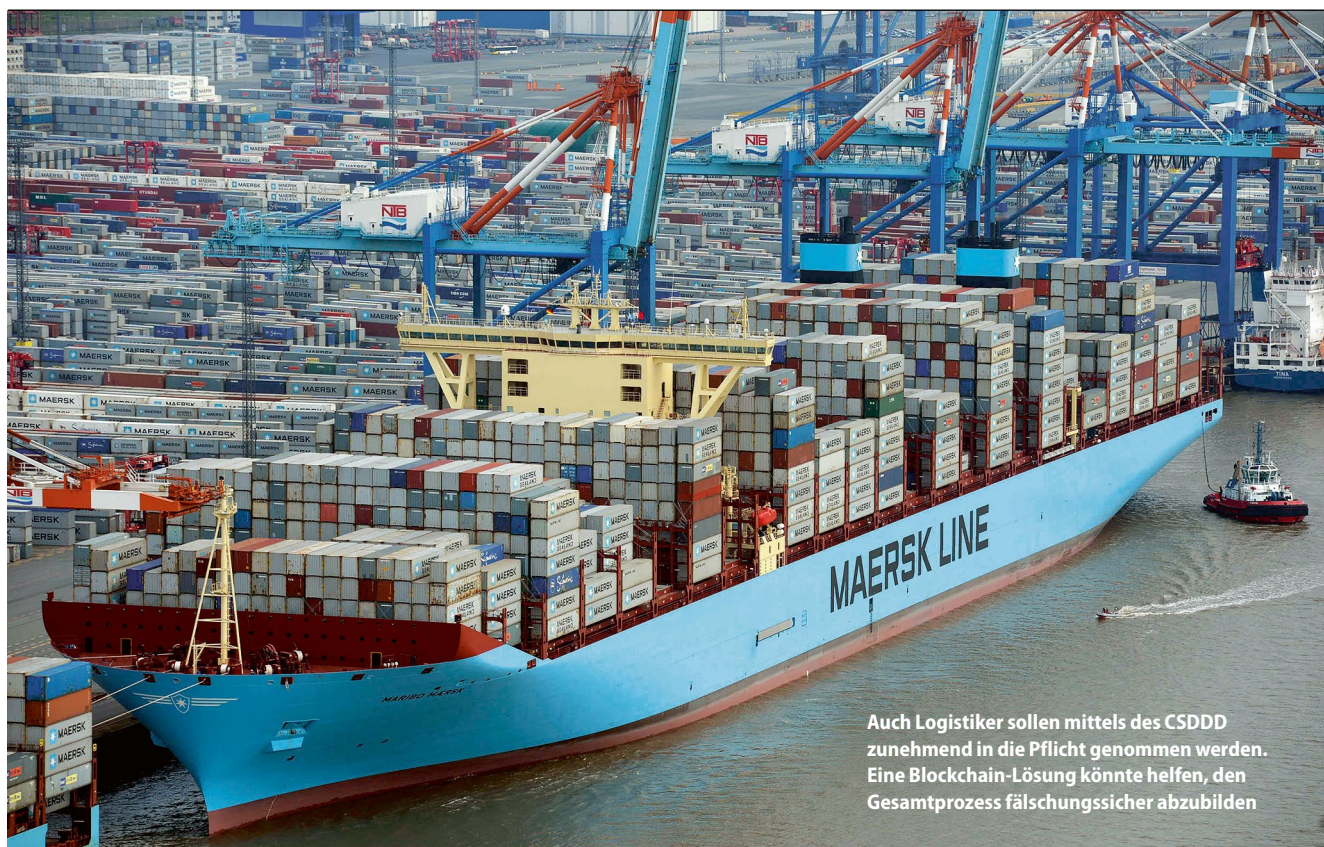




Auch Logistiker sollen mittels des CSDDD zunehmend in die Pflicht genommen werden. Eine Blockchain-Lösung könnte helfen, den Gesamtprozess fälschungssicher abzubilden

bremenports

Lieferkettengesetz 2.0

Das Europäische Parlament treibt die „Corporate Sustainability Due Diligence Directive“ (CSDDD) weiter voran – eine Verschärfung des bereits seit Jahresanfang geltenden Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz (LkSG). Auch Dienstleister wie Logistiker sind betroffen.

Ende April verabschiedete der Rechtsausschuss des Europäischen Parlaments mit neunzehn gegen drei Stimmen und drei Enthaltungen die Annahme des Entwurfs der sogenannten „Corporate Sustainability Due Diligence Directive“ (CSDDD): Unternehmen sollen so verpflichtet werden, negative Auswirkungen ihrer Aktivitäten einschließlich der ihrer Geschäftspartner auf die Menschenrechte und die Umwelt zu ermitteln und gegebenenfalls zu verhindern, zu beenden oder abzumildern. Dazu gehören Kinderarbeit, Sklaverei, Ausbeutung von Arbeitskräften, Umweltverschmutzung, Umweltzerstörung und Verlust der biologischen Vielfalt.

Sobald nun das Parlament sein Mandat im Plenum angenommen hat, können die Verhandlungen mit dem Rat über den endgültigen Wortlaut der Rechtsvorschriften beginnen. Nach dem Vorschlag des Ausschusses würden dementsprechend die neuen Verpflichtungen je nach Größe und Umsatz des Unternehmens nach drei oder vier Jahren in Kraft treten.

Mehr Unternehmen in Haftung

Die Abgeordneten des Rechtsausschusses fordern, dass Unternehmen auch ihre Partner in der Wertschöpfungskette bewerten

müssen, wenn sie ihre „Sorgfaltspflicht“ erfüllen. Dies sollte nicht nur Zulieferer, sondern auch Aktivitäten im Zusammenhang mit dem Verkauf, Vertrieb und Transport umfassen. Spätestens hier sind Logistik-Unternehmen betroffen, vor allem, wenn die Transportkette Beteiligungen an Terminals und Strukturen mit Subunternehmern beinhaltet.

Nachteilige Auswirkungen müssten durch eine Anpassung des Geschäftsmodells des Unternehmens, durch Unterstützung von kleinen und mittleren Unternehmen (KMU) oder durch vertragliche Zusicherungen gemildert und behoben werden, so die Stoßrichtung der EU-Abgeordneten.

Ganz unbekannt sind diese Anforderungen aus dem CSDDD den deutschen Unternehmern nicht, müssen sie sich doch schon seit dem ersten Januar dieses Jahres an das Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz (LKSG) oder kurz Lieferkettengesetz halten, welches schon ganz ähnliche Anforderungen an die betroffenen Unternehmen stellt. Das CSDDD geht jedoch an einigen Stellen deutlich über das aktuell gültige LkSG hinaus, und so gilt: Auch wenn die Ratifizierung und das Inkrafttreten in den Ländern noch Jahre dauern werden, sind betroffene Unternehmen gut beraten, wenn sie rechtzeitig vorbereiten.



„Die Blockchain als Wachhund in der Lieferkette könnte zumindest für Großunternehmen ein attraktiver Ansatz sein, um Ökologie, Menschenrechte und Ökonomie unter einen Hut zu bringen.“

Dr. Ulrich Franke, Director Supply Chain Projects / Ingenics

Dr. Ulrich Franke, Director Supply Chain Projects bei der Ingenics AG, beschäftigt sich schon seit Jahren mit der Digitalisierung in Unternehmen und dem Einsatz von digitalen Mitteln zur Prozessoptimierung und -kontrolle. Er sieht schon beim LkSG Probleme auf die Unternehmen zukommen: „Ein Gesetz ist nur so gut wie die praktische Umsetzung und deren Kontrolle“, sagt er. Beim Lieferkettengesetz sei dafür eine lückenlose Transparenz der Transaktionen erforderlich. Eine logistische Mammutaufgabe. „Wie wollen Sie als deutscher Kaffeegroßhändler sicherstellen, dass auf der Kaffeeplantage in Kolumbien keine Kinder arbeiten?“, fragt der Logistikexperte. Um das festzustellen, sei daher eine Art Wachhund notwendig, der sich durch nichts beeinflussen lässt und die Lage vor Ort checkt. Und einen Namen habe dieses Kontrollorgan auch schon – Blockchain. Die Blockchain habe das Potenzial, nicht nur das Management der Lieferketten erheblich zu vereinfachen, sondern auch die Nachverfolgbarkeit von Waren und Dienstleistungen fälschungssicher abzubilden. Wie Ulrich Franke ausführt, sei eine klassische Blockchain eine wachsende Liste von Datensätzen, die Blöcke genannt werden und mithilfe von Kryptografie verknüpft sind: „Jeder Block enthält einen kryptografischen Hash des vorherigen Blocks, einen Zeitstempel und

Transaktionsdaten“. Außerdem werden auf vielen Servern gleichzeitig immer dieselben verknüpften Blöcke abgelegt, die in kurzen Abständen immer wieder neu abgespeichert werden. „Vom Design her ist eine Blockchain damit resistent gegen die Veränderung ihrer Daten. Das liegt daran, dass die Daten in einem bestimmten Block, sobald sie aufgezeichnet wurden, nicht mehr rückwirkend geändert werden können, ohne dass sich alle nachfolgenden Blöcke ändern“, erläutert Ulrich Franke, „so wird eine Blockchain fälschungssicher und schafft Vertrauen, dass die dort hinterlegten Daten auch die wirkliche Wahrheit sind.“ Bis zum Einsatz einer allumfassenden Blockchain im Supply-Chain-Management werde es aber noch dauern, vermutet Franke. „Das Gesetz gilt zunächst für Unternehmen gleich welcher Rechtsform mit Sitz oder Hauptverwaltung in Deutschland, wenn sie in der Regel mehr als 3000 Arbeitnehmer beschäftigen“, sagt der Logistikexperte. „Dieser Wert sinkt ab dem 1. Januar 2024 dann auf 1000 Mitarbeiter.“ Der Gesetzgeber geht davon aus, dass mit dieser Eingrenzung zwischen 2000 und 3000 Unternehmen in Deutschland betroffen sind und man im Ergebnis also den klassischen Mittelstand daher vorerst außen vorlässt.

EU-Direktive geht über LkSG hinaus

Mit der Verschärfung seitens der EU wird sich diese Situation ändern, es wird dann die Mitarbeiterzahl in Kombination mit dem Jahresumsatz des Unternehmens zugrunde gelegt. Die EU-Abgeordneten haben den Anwendungsbereich der neuen Vorschriften auf in der EU ansässige Unternehmen mit mehr als 250 Beschäftigten und einem weltweiten Umsatz von mehr als 40 Millionen Euro sowie auf Muttergesellschaften mit mehr als 500 Beschäftigten und einem weltweiten Umsatz von mehr als 150 Millionen Euro ausgeweitet. Die Regeln würden auch für Nicht-EU-Unternehmen mit einem Umsatz von mehr als 150 Millionen Euro gelten, wenn mindestens 40 Millionen Euro in der EU erwirtschaftet wurden. Neben großen Unternehmen sind damit auch mittlere und kleine Firmen betroffen, vor allem, wenn sie ein besonderes Risiko aufweisen. Bei Letzteren hat man vor allem Unternehmen aus den Bereichen Textil, Bergbau und Agrar im Blick. Für sie werden noch niedrigere Schwellenwerte gelten.

Auch die Logistiker als Dienstleister stehen vor zunehmend großen Herausforderungen, denn dem angenommenen

Anzeige

Verladetechnik - Schiffsrampen - Gangways



ALTEC

Rudolf-Diesel-Str. 7
D-78224 Singen
Tel.: 07731/8711-0
Fax: 07731/8711-11
www.altec.de
info@altec.de



H&M Group | CTS Köln

Transporteure sollten die Lieferketten, an denen sie beteiligt sind, bestmöglich dokumentieren, um ihre Bemühenspflicht nachweisen zu können.

Text zufolge müssen die Unternehmen mit den von ihren Handlungen betroffenen Menschen einschließlich Menschenrechtsaktivisten und Umweltschützern in Kontakt treten, einen Beschwerdemechanismus einführen und die Wirksamkeit ihrer Sorgfaltspflicht überwachen. Das gilt für die gesamte Transportkette inklusive Subunternehmungen und Terminalbeteiligungen.

Ulrich Franke empfiehlt, mithilfe von KI-Tools und Supply-chain-Mapping eine möglichst umfängliche Dokumentation anzulegen: „Das Unternehmen muss glaubhaft nachweisen können, dass es seiner Bemühenspflicht nachgekommen ist“, betont er. Die Folgen bei unzulänglichem Nachweis können schwer wiegen: Unternehmen, die die Vorschriften nicht einhalten, sollen schadenersatzpflichtig sein, und die EU-Regierungen sollen Aufsichtsbehörden mit der Befugnis zur Verhängung von Sanktionen einrichten. Die Abgeordneten fordern Geldbußen in Höhe von mindestens fünf Prozent des weltweiten Nettoumsatzes und ein Verbot für Unternehmen aus Drittländern, die die Vorschriften nicht einhalten, bei öffentlichen Aufträgen.

LkSG ist nur Vorgeschmack

Schon jetzt gilt: Wer seine Pflichten aus dem LkSG nicht erfüllt, kann von der zuständigen Behörde dazu angehalten werden: „Die Behörden haben einen gut gefüllten Instrumentenkasten, um das Gesetz durchzusetzen“, merkt Ulrich Franke an. So könnten sie Personen laden und befragen, Grundstücke betreten und Unternehmen Handlungen zur Erfüllung ihrer Pflichten aufgeben. „Wer

nicht mitmacht, kann mit Zwangsgeldern dazu gezwungen werden. Zudem drohen empfindliche Bußgelder und Strafen, je nach Vergehen 100.000 bis 800.000 Euro. Übersteigt der weltweite durchschnittliche Jahresumsatz des Unternehmens 400 Millionen Euro, kann das Bußgeld sogar bis zu zwei Prozent des Umsatzes betragen“, verdeutlicht er.

Das LkSG wird nach Einschätzung von Ulrich Franke einerseits zunächst zu ökonomischen Nachteilen führen, zum Beispiel durch den erhöhten administrativen Aufwand für das geforderte Risikomanagement in der Lieferkette. Diesen Aufwand könne man jedoch durch die Verknüpfung von digitalen und rechtlichen Lösungen gut begrenzen und somit auch die zusätzlichen Kosten minimieren. Auf der anderen Seite könnten sich aber auch deutsche Unternehmen durch den Nachweis der Einhaltung von Nachhaltigkeit und menschenrechtlicher Sorgfalt in ihren Lieferketten einen Wettbewerbsvorteil erarbeiten.

Bekämpfung des Klimawandels

In Erweiterung zum LkSG will das CSDDD auch zur Bekämpfung des Klimawandels beitragen. Dazu sollen alle Unternehmensleiter verpflichtet werden, einen Übergangsplan umzusetzen, der mit einer Begrenzung der globalen Erwärmung auf 1,5°C vereinbar ist. Die Direktoren von Unternehmen mit mehr als 1000 Beschäftigten werden nach dem Willen der Abgeordneten für diesen Schritt direkt verantwortlich sein, was sich wiederum auf die variablen Teile ihres Gehalts wie etwa Boni auswirken wird.

Martin Heying

**JETZT
BESTELLEN**

DAS Fachmagazin für Hinterlandlogistik

**Achtmal jährlich alles Wissenswerte
rund um:**

- Verkehrspolitik & Verkehrsverlagerung
- Häfen & Terminals
- Schienen & Wasserwege
- Technik & Alternative Antriebe
- Kombinierte Verkehre & Intermodalverkehre
- Unternehmensportraits & Recherche „Vor Ort“

**In ganz Europa –
direkt vor Ort recherchiert**



Jetzt bestellen! www.schiffahrtundtechnik.de/abo

Service-Telefon: 089 / 20 30 43 – 1600 E-Mail: vertriebsservice@springernature.com