

WLTP KOMMT BEIM ZULIEFERER AN

Einige OEMs sind aufgrund des neuen WLTP-Prüfzyklus bei den Neuzulassungen in Verzug und streichen zudem ganze Modelle mit speziellen Motor-Getriebe-Varianten. Das merken zunehmend auch die Zulieferer, die vertraglich aber oft keinen Spielraum haben.

- VON CHRISTIAN OTTO -

Die Umstellung auf den neuen Prüfzyklus WLTP scheint Teile der Automobilindustrie immer noch in Atem zu halten. Dabei ist der Stichtag für die Einführung am 1. September schon verstrichen. Seit diesem Tag werden neue Pkws nur noch zugelassen, wenn Emissionen und Verbrauch nach dem WLTP-Messverfahren ermittelt wurden.

Doch kurz vor diesem Datum verkündete beispielsweise VW, dass man von den Behörden keine Zertifizierung für seine volumenstärksten Modelle Golf und Tiguan

erhalten habe. Allerdings liegen dem Hersteller mittlerweile für bestimmte Motor-Getriebe-Varianten der beiden Baureihen Freigaben vor. Bis wirklich alle VW-Modelle umgestellt sind, wird es aber laut den Wolfsburgern noch eine Weile dauern.

Diese Verzögerungen sowie das Aussortieren diverser Motor-Getriebe-Varianten bis zum Ende dieses Jahres bleiben nicht ohne Folgen für die Zulieferer. So vermeldete unter anderem Continental im Rahmen einer zweiten Gewinnwarnung im August, dass die WLTP-Umstellung den Ausblick

getrübt hätte. Auch Mitbewerber wie Valeo gaben sich bei ihren Prognosen vorsichtiger.

ERHEBLICHE ABWEICHUNGEN

Eine ähnliche Beobachtung hat Daniel Wuhrmann gemacht. Der Teamleader Automotive bei der Kanzlei Reuschlaw berät unter anderem Automobilzulieferer in Rechtsfragen und hatte zur WLTP-Problematik im Frühsommer Mandanten sowie weitere Lieferanten befragt. Damals zeigten sich die Entscheider noch entspannt. Doch inzwischen melden sie ihm verminderte



U. a. Continental führte bei der zweiten Gewinnwarnung negative Entwicklungen durch die Verzögerungen beim WLTP-Prüfzyklus an.

Abrufe von Zulieferteilen: „Ich habe die ersten Rückmeldungen von Mandanten, die Abweichungen von den Planzahlen sehen.“

Die Verzögerungen sowie vor allem das Streichen ganzer Modelle trifft einzelne Zulieferer laut Wuhrmann zeitversetzt stärker. Denn in den vereinbarten Liefer- und Projektverträgen sind in der Regel auch sogenannte Savings, d. h. Kostensparungen, verbindlich vorgesehen, und Amortisationen vereinbart. Sie beruhen aus Sicht des Vertragsexperten auf dem Grundgedanken, dass ein Zulieferer über die Vertragslaufzeit größere Volumina an den OEM verkauft und effizienter wird.

Hier sieht Wuhrmann den entscheidenden Haken: „Wenn Zulieferer die Abrufe nicht haben, müssen sie aufgrund der Verträge trotzdem Sparpotenziale realisieren und gegebenenfalls die vorab vereinbarten Rabatte automatisch geben. Gleichzeitig müssen sie Kapazitäten und Ressourcen vorhalten.“

RISIKO BEKANNT

Das hat die Zulieferer überrascht. Die OEMs freilich haben bereits seit Beginn des Jahres zu bedenken gegeben, dass sie die WLTP-Prüfung nicht fristgerecht schaffen würden.

Da stellt sich die Frage: Hätten die Zulieferer die Situation nicht vorhersehen können? Wuhrmann geht davon aus, dass jene Unternehmen, die sich ein gutes Risk-Management leisten, hier klar im Vorteil waren. Trotzdem hätten sich vor allem die OEMs womöglich unzureichend vorbereitet – die Beteiligten in der Lieferkette müssen es nun mit ausbaden.

Dass Zulieferer rechtliche Schritte gegen ihre Kunden erwägen, hält der Anwalt, der selbst schon in Diensten eines OEMs und

eines Zulieferers stand, für eher unwahrscheinlich: „So etwas löst man in der Branche am grünen Tisch. Der OEM sitzt zwar am längeren Hebel. Aber wer eine umfassend vorbereitete Position vertritt, hat eine gute Verhandlungsbasis.“

Die rechtlichen Grundlagen, die das Gesetz den Zulieferern gibt, sind laut Daniel Wuhrmann in diesen Fällen relativ schwach, so zum Beispiel Paragraph 242 BGB, der das treuwidrige Verhalten regelt.

Deshalb empfiehlt der Rechtsexperte seinen Mandanten, direkt mit den OEMs zu verhandeln. Dort allerdings sollten die betroffenen Zulieferer klar ansprechen, wie mit den weiterhin bestehenden Kosteneinsparpotenzialen und den fehlenden Amortisierungen umzugehen sei. Wuhrmann nennt Möglichkeiten: „Womöglich verlängert man die Savingzeiträume, korrigiert die Volumina nach unten, oder es gibt Einmalzahlungen.“ ◀