Erstattung des Umweltbonus nach Rücktritt vom Kaufvertrag über ein Elektrofahrzeug

Der Verkäufer eines Elektrofahrzeugs muss dem Käufer nach dessen wirksamem Rücktritt vom Kaufvertrag auch dann den vollen Kaufpreis erstatten, wenn der Käufer nach der Zulassung des Fahrzeugs mit Erfolg eine staatliche Förderung (Umweltbonus) beantragt hat.
LG Frankfurt (Oder), Urteil vom 23.08.2023 – 13 O 73/23
(nachfolgend: OLG Brandenburg, Urteil vom 03.09.2024 – 6 U 79/23)

Sachverhalt: Der Kläger kaufte von der Beklagten am 26.03.2021 einen Dacia Spring Electric zum Preis von 19.818 €. Für den Erwerb dieses Elektrofahrzeugs erhielt er eine Förderung (Umweltbonus) in Höhe von 6.000 €. Das Fahrzeug wurde ihm am 10.1.2022 übergeben.

Mit Schreiben vom 15.12.2022 erklärte der Kläger den Rücktritt von dem mit der Beklagten geschlossenen Kaufvertrag, da die Heizung des Fahrzeugs nicht funktionierte und sämtliche Nachbesserungsversuche der Beklagten gescheitert waren. Er forderte die Beklagte auf, ihm den Kaufpreis abzüglich einer Nutzungsentschädigung und zuzüglich der Aufwendungen für den behindertengerechten Umbau des Fahrzeugs Zug um Zug gegen dessen Rückgewähr zu erstatten. Die Beklagte lehnte eine Rückabwicklung des Kaufvertrags ab.

Mit seiner Klage hat der Kläger die Beklagte auf Zahlung von 19.855,26 € nebst Zinsen, Zug um Zug gegen Rückgewähr des streitgegenständlichen Fahrzeugs, in Anspruch genommen. Die Beklagte, der die Klageschrift am 19.04.2023 zugestellt wurde, hat am 27.04.2023 ihre Verteidigungsabsicht angezeigt. Der entsprechende Schriftsatz wurde vom Gericht wegen der Angabe eines unzutreffenden Aktenzeichens zunächst versehentlich einer anderen Akte zugeordnet. Auf den Antrag des Klägers erging daher am 11.05.2023 ein Versäumnisurteil gegen die Beklagte. Gegen dieses Urteil hat die Beklagte mit am 26.05.2023 bei Gericht eingegangenem Schriftsatz Einspruch eingelegt. Das Gericht hat die Parteien unter dem 15.06.2023 darauf hingewiesen, dass der Anspruch des Klägers bis auf 329,88 € bestehen dürfte. Daraufhin haben die Parteien in der mündlichen Verhandlung am 19.07.2023 einen Teilvergleich geschlossen, in dem sich die Beklagte verpflichtete, an den Kläger Zug um Zug gegen Rückgewähr des streitgegenständlichen Pkw 13.525,38 € zu zahlen. Weiter heißt es in dem Teilvergleich:

> „2. Die Parteien sind sich darüber einig, dass dieser Betrag unter Abzug der streitigen Umweltprämie in Höhe von 6.000 € und im Übrigen entsprechend der Berechnung im Hinweisbeschluss vom 15.06.2023 ermittelt wurde.
>
> 3. Die Parteien sind sich darüber einig, dass der Rechtsstreit in Höhe von 6.000 € (Umweltbonus) rechtshängig bleiben soll.
>
> 4. Die Kostenentscheidung bleibt dem Endurteil vorbehalten. Die Parteien sind sich jedoch darüber einig, dass die Beklagte die Kosten insoweit tragen soll, als sie sich gemäß Ziffer 1 dieses Vergleiches zur Zahlung verpflichtet hat. Die Kosten dieses Vergleiches sollen gegeneinander aufgehoben werden."

Vor diesem Hintergrund hat der Kläger beantragt, das Versäumnisurteil vom 11.05.2023 in Höhe von 6.000 € nebst anteiliger Zinsen aufrechtzuerhalten. In Höhe von 329,88 € hat er auf die Rechte aus dem Versäumnisurteil verzichtet. Für den Fall der Aufhebung des Versäumnisurteils hat er – hilfsweise – beantragt, die Beklagte zur Zahlung von 6.000 € nebst Rechtshängigkeitszinsen zu verurteilen. In Höhe von 329,88 € hat er die Klage zurückgenommen.

Die Beklagte hat beantragt, das Versäumnisurteil vom 11.05.2023 aufzuheben. Hilfsweise hat sie die Abweisung der Klage erreichen wollen, soweit diese noch rechtshängig ist, und beantragt, dem Kläger die Kosten auch insoweit aufzuerlegen, als er die Klage zurückgenommen hat. Die Beklagte ist der Auffassung, dass der Kläger die staatliche Förderung in Höhe von 6.000 € nicht erfolgreich von ihr zurückverlangen könne. Diese Förderung werde pro Fahrzeug nur einmal gewährt. Bei dem Umweltbonus handele es sich um eine fahrzeug- und nicht um eine personenbezogene Förderung. Nach Rückabwicklung des Kaufvertrags stehe dem Kläger der Förderbetrag nicht mehr zu. Andernfalls wäre es ihr, der Beklagten, oder einem künftigen Erwerber des Fahrzeugs verwehrt, dieses erneut fördern zu lassen. Dürfte der Kläger den Förderbetrag behalten, wäre er ungerechtfertigt bereichert.

Das Landgericht hat das Versäumnisurteil vom 11.5.2023 aufgehoben und die Beklagte verurteilt, an den Kläger 6.000 € nebst Rechtshängigkeitszinsen zu zahlen. Die durch den Erlass des Versäumnisurteils entstandenen Kosten hat das Gericht niedergeschlagen und ausgesprochen, dass die Kosten des am 19.07.2023 geschlossenen Vergleichs gegeneinander aufgehoben werden. Im Übrigen hat es die Kosten des Rechtsstreits der Beklagten auferlegt.

Aus den Gründen: Der Einspruch der Beklagten gegen das Versäumnisurteil vom 11.05.2023 ist zulässig, insbesondere form- und fristgerecht eingelegt worden (§§ 338, 339 I, 340 ZPO). Der Prozess wird daher in die Lage zurückversetzt, in der er sich vor Eintritt der Säumnis befand (§ 342 ZPO). Ungeachtet der Begründetheit der Klage war das Versäumnisurteil vom 11.05.2023 aufzuheben, da es nicht in gesetzlicher Weise ergangen ist. Denn die Beklagte hatte rechtzeitig innerhalb der Notfrist des § 276 I ZPO ihre Verteidigungsbereitschaft angezeigt. Der Schriftsatz wurde vom Gericht jedoch versehentlich einer anderen Akte zugeordnet.

Die Klage ist, soweit die Parteien sich noch nicht verglichen haben beziehungsweise der Kläger den Antrag zurückgenommen hat, begründet. Der Kläger hat einen Anspruch auf Rückerstattung weiterer 6.000 € gemäß § 346 I, § 437 Nr. 2 Fall 1, §§ 323, 440, 433 I 2, § 434 I BGB. Das streitgegenständliche Fahrzeug war zum Zeitpunkt der Übergabe am 10.1.2022 mangelhaft, da die elektrische Heizung nicht funktionierte. Diesen Mangel konnte die Beklagte trotz mehrfacher Nachbesserungsversuche nicht beheben. Nachdem der Kläger mit Schreiben vom 15.12.2022 den Rücktritt erklärt hat, sind gemäß § 346 I BGB die empfangenen Leistungen zurückzugewähren und die gezogenen Nutzungen herauszugeben. Hier zu gehört auch der vom Kläger an die Beklagte gezahlte Kaufpreis in Höhe von noch streitigen 6.000 €.

Ein Anspruch der Beklagten gegen den Kläger auf Einbehalt der Fördersumme ist nicht ersichtlich. Der Beklagten steht insbesondere kein Anspruch gegen den Kläger aus § 812 BGB zu. Eine Leistungskondiktion (§ 812 I 1 Fall 1 BGB) scheitert schon daran, dass die Beklagte den Förderbetrag nicht an den Kläger geleistet hat. Es handelte sich vielmehr um eine staatliche Leistung, die vom Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) direkt an den Antragsteller – hier den Kläger – ausgezahlt wurde (vgl. Ziffer 5.2 und 5.3 der Richtlinie zur Förderung des Absatzes von elektrisch betriebenen Fahrzeugen [Umweltbonus] vom 21.10.2020, BAnz AT 05.11.2020 B1). Auch eine Nichtleistungskondiktion gemäß § 812 I 1 Fall 2 BGB scheidet aus, da der Kläger nichts auf Kosten der Beklagten erlangt hat. Das ist nämlich nur dann der Fall, wenn das Erlangte bis zu dem die Bereicherung auslösenden Vorgang, also bei der Zuwendungskondiktion bis zur Zuwendung, zum Vermögen des Zuwendenden gehörte (BeckOK-BGB/ *Wendehorst,* Stand: 01.08.2023, § 812 Rn. 110). Dies ist offensichtlich nicht der Fall.

Schließlich steht dem Kläger durch die Richtlinie zur Förderung des Absatzes von elektrisch betriebenen Fahrzeugen (Umweltbonus) vom 21.10.2020 ein Rechtsgrund zur Seite. Voraussetzung dafür, dass der Erwerber des Fahrzeugs die Förderung behalten darf, ist gemäß Ziffer 3.3 der Richtlinie, dass das Fahrzeug mindestens sechs Monate auf ihn zugelassen ist. Diese Voraussetzungen sind hier erfüllt. Das Fahrzeug wurde im Januar 2022 auf den Kläger zugelassen. Anhaltspunkte, dass sich daran innerhalb von sechs Monaten etwas geändert hätte, bestehen nicht.

Ein anderes Ergebnis lässt sich auch nicht damit begründen, dass die Förderung nur einmal pro Fahrzeug gezahlt wird (Ziffer 2.2 der Richtlinie). Daraus ergibt sich nämlich nicht, dass sie im Falle der Rückabwicklung dem Fahrzeugverkäufer zugutekommen soll.

Schließlich wäre eine nochmalige Berücksichtigung der Förderung im Rahmen eines Weiterverkaufs durch die Beklagte ohnehin nicht mehr möglich. Denn in Ziffer 3.3 der Richtlinie ist geregelt, dass Voraussetzung für die Förderung unter anderem ist, dass das Fahrzeug entweder zum ersten Mal zugelassen sein muss oder im Fall der zweiten Zulassung maximal zwölf Monate erstzugelassen sein darf. Diese Zeiten sind vorliegend bereits überschritten, da das Fahrzeug bereits am 07.01.2022 erstzugelassen wurde.

Der Zinsanspruch ergibt sich aus §§ 291, 288 I 2 BGB. ...

Hinweis: Die Berufung der Beklagten gegen dieses Urteil hatte keinen Erfolg. Das Berufungsgericht hat sie mit Urteil vom 03.09.2024 zurückgewiesen und zur Begründung ausgeführt:

> II. Die Berufung der Beklagten ist statthaft und auch im Übrigen zulässig, insbesondere gemäß §§ 517 ff. ZPO form- und fristgerecht eingelegt und begründet worden. In der Sache ist die Berufung nicht begründet.
>
> 1. Zu Recht hat das Landgericht die Klageforderung nach Rücktritt vom Kaufvertrag aus dem Gesichtspunkt der von der Beklagten geschuldeten Kaufpreisrückerstattung gemäß § 346 I, § 437 Nr. 2 Fall 1, §§ 323, 440 433 f. BGB als begründet angesehen.
>
> a) Nach § 346 I BGB sind im Falle des Rücktritts die empfangenen Leistungen zurückzugewähren und die gezogenen Nutzungen herauszugeben. Diese Voraussetzungen liegen hier nach dem – wie durch Teilvergleich der Parteien geklärt ist: wirksamen – Rücktritt des Klägers vom Kaufvertrag vom 26.03.2021 (Anlage K1) auch mit Blick auf den von der Beklagten bisher nicht in Höhe von 6.000 € ausgekehrten Teilbetrag des Kaufpreises vor, den der Kläger nach dem Erwerb des streitgegenständlichen Elektroautos als staatliche Förderbeihilfe auf seinen Antrag hin erstattet erhalten hat.

aa) Die Auffassung der Beklagten, der von dem Kläger im Zusammenhang mit dem Erwerb eines Elektroautos gemäß der im Bundesanzeiger veröffentlichten Richtlinie zur Förderung des Absatzes von elektrisch betriebenen Fahrzeugen (EMobUBFördRL, hier in der Fassung vom 21.10.2021; vgl. Anlage K12) als staatliche Förderbeihilfe vereinnahmte „Umweltbonus“ sei nicht von dem von ihr zu erstattenden Kaufpreis umfasst, ist rechtsirrig. Dies ergibt sich grundlegend daraus, dass – wie bereits das Landgericht ausgeführt hat – der Kaufpreis einschließlich dieses Teilbetrags von dem Kläger an die Beklagte gezahlt worden ist und sie diesen im Zuge der Rückabwicklung des Kaufvertrags als „empfangene Leistung“ im Sinne von § 346 I BGB zurückzugewähren hat. Sie muss damit nicht etwa mehr erstatten, als sie selbst als Kaufpreis vereinnahmt hat, denn der Kläger hat den Kaufpreis in voller Höhe an die Beklagte ausgekehrt und sich den auf den sogenannten Umweltbonus entfallenden Teilbetrag entsprechend Ziffer 5.1 der Richtlinie erst nach Zulassung des Fahrzeugs auf seinen beim Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) gestellten Antrag hin erstatten lassen. Bereits aus der Abfolge der Zahlungsflüsse folgt, dass der vom Kläger erhaltene Subventionsbetrag kein Teil des Kaufvertrags war und der von ihm entrichtete Kaufpreis von der Beklagten im Abwicklungsverhältnis vollständig auszukehren ist.

bb) Soweit die Beklagte der Meinung ist, es sei unabhängig von der privatrechtlichen Beziehung der Parteien mit dem Sinn und Zweck der Förderrichtlinie nicht vereinbar, dass der Kläger den Umweltbonus behalten könne, nachdem er den Rücktritt vom Kaufvertrag kurz nach Ablauf der in Ziffer 3.3 der Richtlinie vorgesehenen Mindesthaltedauer von sechs Monaten erklärt und das Fahrzeug an sie zurückgegeben habe, spielen solche Erwägungen im Streitfall keine Rolle, sondern ist allein das öffentlich-rechtliche Rechtsverhältnis zwischen dem Kläger und dem Subventionsgeber betroffen. Es kommt, wie der Bundesgerichtshof zu von Käufern vereinnahmten staatlichen Förderleistungen mit Urteil vom 22.01.2010 – V ZR 170/08, juris (dort zur Rückabwicklung eines landwirtschaftlichen Flächenkaufvertrags im Hinblick auf Beihilfezahlungen nach dem Betriebsprämiendurchführungsgesetz) – entschieden hat, in solchen Fällen nicht darauf an, „ob sich ein Recht [des Käufers] finden lässt, die ihm zugewiesenen Zahlungsansprüche [...] zu behalten“ (Rn. 5). Denn dem Käufer sind vom Verkäufer „keine solchen Ansprüche oder andere Beihilfen, sondern nur das Eigentum und der Besitz“ am Kaufgegenstand übertragen worden. Solche Zahlungsansprüche werden weder rechtliche Bestandteile dieses Eigentums (§ 96 BGB) noch bilden sie mit dem herauszugebenden Kaufgegenstand „eine wirtschaftliche Einheit, die nur als Ganzes zurückgewährt werden könnte“ (Rn. 8). Es handelt sich vielmehr um eine „personenbezogene Beihilfe“ (Rn. 9), woran es nichts ändert, dass sie im Zusammenhang mit dem Erwerb einer bestimmten Kaufsache ausgekehrt worden ist.

bb) Soweit die Beklagte in der Berufungsbegründung ergänzend ausgeführt hat, der von dem Kläger als Umweltbonus vereinnahmte Betrag sei von ihm jedenfalls als im Sinne von § 346 I BGB „gezogene Nutzung“ der Kaufsache auszukehren, trifft dies ebenfalls nicht zu. Bei dem vom Kläger erhaltenen Umweltbonus handelt es sich nicht um Nutzungen aus dem Kaufgegenstand. Der Begriff der Nutzung umfasst neben den Früchten zwar auch die Vorteile, welche der Gebrauch der Sache gewährt (§ 100 BGB). „Allerdings fallen Vorteile, die nicht durch den Gebrauch, sondern nur mittels der Sache gewonnen werden, nicht darunter“ (BGH, Urt. v. 22.01.2010 – V ZR 170/08, juris Rn. 11). Um einen solchen, „nur mittels der Sache erzielten Vorteil“ handelt es sich bei staatlichen Förderbeihilfen schon deshalb, weil deren Gewährung regelmäßig nicht maßgeblich an den „Gebrauch“ eines Kaufgegenstands, sondern an davon unabhängige Voraussetzungen geknüpft wird (vgl. MünchKomm-BGB/*Gaier,* 9. Aufl., § 346 Rn. 79). Dementsprechend war der Gebrauch eines Elektroautos keine explizite Voraussetzung für den Erhalt des Umweltbonus als im Sinne von Ziffer 4 der Richtlinie „nicht rückzahlbarer Zuschuss“, sondern dieser an die in Ziffer 2 und 3 genannten Förder- und Zuwendungsvoraussetzungen geknüpft. Der dauerhafte Verbleib der Beihilfe bei dem das Batterieelektrofahrzeug erstzulassenden Käufer war danach, bei Erfüllung der fahrzeugbezogenen Auszahlungsvoraussetzungen, gemäß Ziffer 3.3 nur abhängig von einer „Haltedauer“, die einen Fahrzeuggebrauch nicht einmal zwingend impliziert.

cc) Ein Anspruch der Beklagten auf Einbehalt der Förderzahlung folgt schließlich nicht aus einer ergänzenden Auslegung des zwischen den Parteien geschlossenen Kaufvertrags, denn es fehlt an der hierfür notwendigen planwidrigen Regelungslücke. Eine solche kann nur angenommen werden, wenn die Parteien mit den getroffenen Regelungen ein bestimmtes Ziel erreichen wollten, dies wegen der Lückenhaftigkeit des Vereinbarten aber nicht gelungen ist. Hingegen darf die ergänzende Vertragsauslegung nicht herangezogen werden, um einem Vertrag aus Billigkeitsgründen einen zusätzlichen Regelungsgehalt zu verschaffen, den die Parteien objektiv nicht vereinbaren wollten (vgl. BGH, Urt. v. 22.01.2010 – V ZR 170/08, juris Rn. 14 m. w. Nachw.). Vorliegend fehlt jeglicher Anhaltspunkt dafür, dass die Parteien eine Verpflichtung des Käufers begründen wollten, eine im Zusammenhang mit dem Erwerb des Elektroautos erlangte staatliche Beihilfe bei einer Rückabwicklung des Kaufvertrags auf die Beklagte zu übertragen.

b) Ein anderes Ergebnis vermag die Beklagte auch nicht aus den Grundsätzen von Treu und Glauben (§ 242 BGB) für sich herzuleiten.

aa) Zwar kann ein Rücktritt vom Kaufvertrag nach Ablauf der in der Richtlinie vorgesehenen Haltedauer „zu dem *prima facie* kuriosen Ergebnis führen, dass der Käufer vom Autohändler [...] den vollen Kaufpreis abzüglich der [...] Nutzungsentschädigung zurückerhält“ (IWW Institut, VA 2022, 79). „Aber er ist eben nicht ungerechtfertigt bereichert: Der Kaufpreis ist konsequent unabhängig vom Umweltbonus zu sehen, denn der ist eine staatliche Zuwendung an den Käufer wegen umweltpolitisch erwünschten Verhaltens für mindestens sechs Monate“ (ebd.). Dem ist im Ergebnis beizutreten, wie bereits an der Überlegung deutlich wird, dass es dem Käufer eines mit dem Umweltbonus geförderten Elektroautos auch nachteilslos freistand, dieses nach Ablauf der Haltedauer als junges Gebrauchtfahrzeug zu veräußern. „Insbesondere aus Skandinavien, aber auch aus anderen europäischen Ländern, ist die Nachfrage nach sehr jungen gebrauchten Elektrofahrzeugen derzeit so hoch, dass die gebotenen Beträge nur unwesentlich unter dem nicht subventionierten Neupreis liegen“ (IWW Institut, VA 2022, 79). Die Preisdifferenzen im grenzüberschreitenden Gebrauchtfahrzeughandel haben daher, wie auch aus einschlägiger Presseberichterstattung gerichtsbekannt ist (§ 291 ZPO), in der Vergangenheit zu erheblichen Weiterverkäufen von Elektroautos unmittelbar nach Ablauf der Haltedauerfrist geführt. Dieser in der Presse als „Missbrauch“ bezeichnete Umgang mit Steuergeldern, der zu einer unfreiwilligen Subventionierung von außerhalb der Bundesrepublik Deutschland genutzten Elektroautos geführt hat, bleibt jedoch naturgemäß ohne Auswirkung auf den schuldrechtlichen Kaufpreisrückzahlungsanspruch des Klägers.

bb) Der weitere Vortrag der Beklagten, die zur Zeit des Fahrzeugerwerbs bestehende Käuferaussicht, einen Umweltbonus zu erhalten, habe einen (nur) den Marktpreis für Neufahrzeuge begünstigenden Faktor dargestellt, sodass sie nach Rückerhalt des streitgegenständlichen Elektroautos bei dessen Weiterverkauf – ohne weitere Förderfähigkeit und ohne die Möglichkeit, den vom Kläger vereinnahmten Umweltbonus an einen Neukäufer durch dessen Einbehalt weiterzureichen – voraussichtlich einen Verlust erleiden werde, ist hingegen nicht ohne Weiteres von der Hand zu weisen. Es hätte aber dem Richtliniengeber oblegen, diesen Umstand zu berücksichtigen, so etwa dadurch, dass „auch junge gebrauchte Elektrofahrzeuge, die weder als Firmenwagen noch als Dienstwagen des Ersterwerbers eine staatliche Förderung erhalten haben, bei ihrer Zweitveräußerung einen Umweltbonus erhalten“ (so zu einer Modifikation der Richtlinie: Deutscher Bundestag, Wissenschaftliche Dienste, WD 5 – 3000 – 118/19, S. 7). Ferner wäre grundsätzlich regelbar gewesen, dass der Umweltbonus dem Autohändler zugeflossen wäre und nicht dem Autokäufer. Die letztgenannte Gestaltungsoption wäre allerdings der anderen Schwierigkeit begegnet, dass sich die in der Richtlinie vorgesehene Mindesthaltedauer für den Verbleib der Beihilfe beim Empfänger dann nicht nach einem Verhalten des Subventionsempfängers gerichtet hätte und Weiterverkäufe geförderter Elektroautos ins Ausland vom Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle noch weniger zu kontrollieren gewesen wären. Deutlich wird daran vielmehr, dass die für den Verbleib des Umweltbonus beim Fahrzeugkäufer ursprünglich nur verlangte Haltedauer von sechs Monaten offenbar zu kurz bemessen war, um dem damit verfolgten Zweck gerecht zu werden (sie wurde auf zwölf Monate erst in der späteren Fassung der Richtlinie vom 01.09.2023 verlängert – kurz vor deren Auslaufen).

2. Die Nebenentscheidung zu den Kosten folgt aus § 97 I ZPO. …

3. Die Revision ist nicht zuzulassen. Zu den entscheidungserheblichen Fragen in Rechtsprechung und Schrifttum besteht kein Meinungsstreit; es ist zudem auslaufendes Subventionsrecht betroffen. Die Rechtssache hat deshalb keine grundsätzliche Bedeutung (§ 543 I-I 1 Nr. 1 ZPO), und auch die Sicherung einer einheitlichen Rechtsprechung oder die Fortbildung des Rechts (§ 543 II 1 Nr. 2 ZPO) erfordern keine Entscheidung des Bundesgerichtshofs.

Probleme beim Autokauf?

Als spezialisierter Rechtsanwalt helfe ich Ihnen gerne weiter – ganz gleich, ob Sie Käufer oder Verkäufer sind. Interessiert? Nutzen Sie das Kontaktformular auf https://autokaufrecht.info/sofortberatung/ oder rufen Sie mich unverbindlich an

(0 23 27) 8 32 59-99.