Bundesverwaltungsgericht
Tribunal administratif fédéral
Tribunale amministrativo federale
Tribunal administrativ federal

Abteilung I
A-5655/2024

Urteil vom 11. August 2026

Besetzung

Richter Stephan Metzger (Vorsitz),
Richter Jürg Marcel Tiefenthal,
Richterin Claudia Pasqualetto Péquignot,
Gerichtsschreiber Andreas Kunz.

Parteien

X._____ AG,
Beschwerdeführerin,

gegen

Bundesamt für Energie BFE,
Sektion Energieeffizienter Verkehr,
3003 Bern,
Vorinstanz.

Gegenstand

CO_2-Abgabe; Sanktionen; Verfügung vom 15. August 2024.

Sachverhalt:

A.
Ein VW Golf mit der Fahrgestell-Nr. (…) (nachfolgend: VW Golf) wurde am 18. Mai 2021 in Slowenien in Verkehr gesetzt.

B.
Kurz vor der Ausfuhr des VW Golf in die Schweiz verkaufte dessen damalige Eigentümerin, die A._____ Srl. mit Sitz in (…), Italien, diesen an die B._____ AG. Letztere war in (Schweizer Gemeinde) domiziliert und bezweckte unter anderem den Handel mit Fahrzeugen jeglicher Art (vgl. Handelsregistereintrag).

C.
Am 29. Juni 2021 stellte die B._____ AG der X._____ AG Rechnung über Fr. 23’400.-- für den Kauf des VW Golf sowie über Fr. 400.-- für die «Option Transport». Die X._____ AG handelt mit Neu- und Occasionsfahrzeugen (vgl. Handelsregistereintrag).

D.
Die C._____ AG verlangte am 9. Juli 2021 von der B._____ AG gestützt auf eine Vorkasserechnung einen Betrag von über Fr. 2'170.-- für ihre Dienstleistungen im Zusammenhang mit der Verzollung des VW Golf. Der Unternehmenszweck der C._____ AG besteht in der Erbringung von Verzollungen und Zollberatungen im Im- und Exportbereich (vgl. Handelsregistereintrag).

E.
Gleichentags übergab die A._____ Srl. dem Autotransportunternehmen D._____ in (…), Italien, den VW Golf für dessen Überführung in die Schweiz.

F.
Am 13. Juli 2021 wurde der VW Golf am Grenzübergang Chiasso verzollt. In der Zollanmeldung wurde als Versender die B._____ AG, als Importeurin und Empfängerin die X._____ AG sowie als Spediteurin die C._____ AG angegeben. Tags darauf lieferte die D._____ den VW Golf bei der X._____ AG ab.

G.
Die B._____ AG stellte der X._____ AG am 21. Juli 2021 eine

Rechnung für die Zollgebühren, Automobilsteuer und die Mehrwertsteuer über Fr. 3'000.-- aus.

H.
Das Verkehrsprüfungszentrum in (…) prüfte den VW Golf knapp ein Jahr später, am 9. Juni 2022. Im Prüfungsbericht Form 13.20 A wurde die X._____ AG als Halterin eingetragen. Am 16. Juni 2022 liess das Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt des Kantons (…) den VW Golf zum Verkehr zu.

I.
Ein Tag danach wurde der VW Golf auf einen neuen Halter, der den VW Golf von der X._____ AG gekauft hatte, im Kanton (…) eingelöst.

J.
Im Rahmen einer nachgelagerten Datenkontrolle für das Jahr 2022 stellte sich heraus, dass der besagte VW Golf ohne CO_2-Bescheinigung und ohne Begleichung der CO_2-Sanktion in Verkehr gesetzt worden war. Mit Rechnung vom 24. April 2024 forderte deshalb das Bundesamt für Strassen ASTRA die X._____ AG auf, den ausstehenden Sanktionsbeitrag in Höhe von Fr. 1'009.-- zu bezahlen.

K.
Nachdem sich die X._____ AG damit nicht einverstanden zeigte, verpflichtete das Bundesamt für Energie BFE letztere mit Verfügung vom 15. August 2024, der Schweizerischen Eidgenossenschaft für das Jahr 2022 eine CO_2-Sanktion in Höhe von Fr. 1'009.-- zu entrichten.

L.
Mit Schreiben vom 10. September 2024 erhob die X._____ AG (nachfolgend: Beschwerdeführerin) gegen die Verfügung des BFE (nachfolgend: Vorinstanz) Beschwerde beim Bundesverwaltungsgericht. Sinngemäss beantragt sie die Aufhebung der Sanktionsverfügung, da sie sich nicht als Importeurin des VW Golf erachtet.

M.
Am (…) 2024 ging die B._____ AG in Konkurs (vgl. Handelsregistereintrag).

N.
Die Vorinstanz forderte mit Vernehmlassung vom 2. Dezember 2024 die Abweisung der Beschwerde.

O.
Mit Replik vom 19. Dezember 2024 bzw. Duplik vom 23. Januar 2025 hielten die Beschwerdeführerin bzw. die Vorinstanz an ihren Anträgen fest.

P.
Die Beschwerdeführerin reichte innert Frist keine Schlussbemerkungen ein.

Q.
Auf die weiteren Vorbringen der Verfahrensbeteiligten und die sich bei den Akten befindlichen Schriftstücke wird – soweit entscheidrelevant – in den nachfolgenden Erwägungen eingegangen.

Das Bundesverwaltungsgericht zieht in Erwägung:

1.

1.1 Der angefochtene Entscheid stellt eine Verfügung im Sinne von Art. 5 VwVG dar, die von einer Vorinstanz des Bundesverwaltungsgerichts erlassen wurde (vgl. Art. 33 Bst. d VGG). Eine Ausnahme, was das Sachgebiet angeht, liegt nicht vor (vgl. Art. 32 VGG). Demnach ist das Bundesverwaltungsgericht zur Beurteilung der Beschwerde zuständig.

1.2 Das Verfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht richtet sich nach dem VwVG, soweit das VGG nichts anderes bestimmt (Art. 37 VGG).

1.3 Die Beschwerdeführerin nahm am vorinstanzlichen Verfahren teil, ist durch die ihr auferlegte Sanktion besonders berührt und hat dementsprechend ein schutzwürdiges Interesse an der Aufhebung der Sanktionsverfügung. Ihre Beschwerdelegitimation ist folglich gegeben (vgl. Art. 48 Abs. 1 VwVG).

1.4 Auf die im Übrigen frist- und formgerecht eingereichte Beschwerde (Art. 50 und Art. 52 VwVG) ist somit einzutreten.

2.
Das Bundesverwaltungsgericht überprüft den angefochtenen Entscheid auf Verletzungen von Bundesrecht – einschliesslich unrichtiger oder unvollständiger Feststellung des rechtserheblichen Sachverhalts und Rechtsfehler bei der Ermessensausübung – sowie auf Angemessenheit hin (vgl.

Art. 49 VwVG). Dabei braucht es sich nicht mit jeder tatbestandlichen Behauptung und jedem rechtlichen Einwand auseinanderzusetzen; es kann sich auf die für den Entscheid wesentlichen Gesichtspunkte beschränken (statt vieler BGE 143 III 65 E. 5.2).

3.
Vorbehältlich besonderer übergangsrechtlicher Regelungen sind in zeitlicher Hinsicht grundsätzlich diejenigen Rechtssätze massgeblich, die bei der Erfüllung des rechtlich zu ordnenden oder zu Rechtsfolgen führenden Tatbestands Geltung haben (statt vieler BGE 150 II 390 E. 4.3). Die CO_2-Sanktion bei Kleinimporteuren knüpft an den Zeitpunkt der Verkehrszulassung des einzelnen Fahrzeugs an (vgl. unten E. 4.3.1). Der VW Golf wurde am 16. Juni 2022 (bzw. 17. Juni 2022 [vgl. unten E. 4.5.1]) zum Verkehr zugelassen. Die Beurteilung der CO_2-Sanktionen erfolgt deshalb in Anwendung des Bundesgesetzes über die Reduktion der CO_2-Emissionen vom 23. Dezember 2011 (CO_2-Gesetz, SR 641.71) in der Fassung vom 1. Januar 2022 sowie der Verordnung über die Reduktion der CO_2-Emissionen vom 30. November 2012 (CO_2-Verordnung, SR 641.711) in der Fassung vom 1. Juni 2022. Bei den übrigen Rechtsgrundlagen ist ebenfalls auf die Fassungen abzustellen, die an jenem Datum in Kraft waren.

4.
Die Beschwerdeführerin beantragt sinngemäss die Aufhebung der Verfügung, da sie aus ihrer Sicht nicht Importeurin des VW Golf sei.

4.1 Dazu führt die Beschwerdeführerin aus, sie sei fälschlicherweise in der Veranlagungsverfügung des Zolls als Importeurin bezeichnet worden. Eigentlich sei sie lediglich die Empfängerin und die B._____ AG die Importeurin. Die A._____ Srl habe den VW Golf via die B._____ AG an sie geliefert. Sie habe den VW Golf lediglich von letzterer gekauft, inkl. Zollgebühren und MwSt. In der Folge habe sie nach Erhalt aller Dokumente das Fahrzeug im Juni 2022 in (…) vorgeführt und anschliessend eine «Scheinlösung» gemacht, um einen Fahrzeugausweis zu erhalten. In der Folge sei das Fahrzeug nach (…) an den neuen Besitzer verkauft worden. Dass die Veranlagungsverfügung nicht korrekt sei, ergebe sich bereits aus dem Umstand, wonach keine der aufgelisteten Parteien aus dem Ausland sei. Zudem sei es kein Import gewesen; etwas aus der Schweiz könne nicht in die Schweiz eingeführt werden.

4.2 Die Vorinstanz entgegnet, vorliegend sei die Person des Importeurs fälschlicherweise nicht erfasst worden bzw. der vorliegende Sachverhalt

sei von der hier anwendbaren Fassung der CO_2-Verordnung nicht abgedeckt. Indes gelte die Beschwerdeführerin als Importeurin gemäss der Zollgesetzgebung, auch wenn sie den Import faktisch nicht selbst vorgenommen habe. Denn sie habe nachweislich einen Dienstleister mit dem Import beauftragt und damit veranlasst, dass das Fahrzeug in die Schweiz eingeführt werde. Ausserdem sei sie zum Zeitpunkt der ersten Inverkehrsetzung des Personenwagens in der Schweiz als dessen Halterin registriert worden. Es sei folglich davon auszugehen, dass die Beschwerdeführerin das Fahrzeug in Verkehr gesetzt habe und folglich Schuldnerin der CO_2-Sanktion sei. Zum gleichen Ergebnis komme man, wenn man bezüglich der Regelungen von aArt. 17 CO_2-Verordnung von einer echten Lücke ausgehe, die gefüllt werden müsse. Der Verordnungsgeber habe zwischenzeitlich die Lücke erkannt und selbst gefüllt: Werde das Fahrzeug nicht bescheinigt und sei im Informationssystem Verkehrszulassung (IVZ) nicht ersichtlich, wer Importeur sei, so gelte gemäss dem heutigen Art. 17*g* Abs. 3 CO_2-Verordnung als Importeur, wer in der Zollanmeldung als solcher bezeichnet sei. Im Rahmen der Lückenfüllung sei auf diese Regelung abzustellen. Insofern gelte die Beschwerdeführerin auch unter diesem Gesichtspunkt als Importeurin.

4.3

4.3.1 Die CO_2-Emissionen von Personenwagen, die erstmals in Verkehr gesetzt werden, sind bis Ende 2015 auf durchschnittlich 130 g CO_2/km und bis Ende 2020 auf durchschnittlich 95 g CO_2/km zu vermindern (aArt. 10 Abs. 1 CO_2-Gesetz). Zu diesem Zweck hat jeder Importeur oder Hersteller von Fahrzeugen die durchschnittlichen CO_2-Emissionen der von ihm eingeführten oder in der Schweiz hergestellten Fahrzeuge, die im jeweiligen Jahr erstmals in Verkehr gesetzt werden, gemäss seiner individuellen Zielvorgabe (Art. 11) zu vermindern (vgl. aArt. 10 Abs. 3 CO_2-Gesetz). Werden von den eingeführten oder in der Schweiz hergestellten Fahrzeugen eines Importeurs oder Herstellers jährlich höchstens 49 Personenwagen beziehungsweise höchstens fünf Lieferwagen oder leichte Sattelschlepper erstmals in Verkehr gesetzt, so wird die individuelle Zielvorgabe für jedes einzelne Fahrzeug festgelegt (vgl. aArt. 11 Abs. 4 CO_2-Gesetz). Als erstmals in der Schweiz in Verkehr gesetzt gelten Fahrzeuge, die erstmals zum Verkehr in der Schweiz zugelassen werden und bei denen die in der erstmaligen Zulassung festgelegte Verwendung der tatsächlichen Verwendung durch die Endabnehmerin oder den Endabnehmer entspricht (Art. 17*d* Abs. 1 aCO2-Verordnung). Nicht als erstmals in Verkehr gesetzt gelten eingeführte Fahrzeuge, wenn sie vor mehr als sechs Monaten vor der

Zollanmeldung zum Verkehr im Ausland zugelassen worden sind (Art. 17*d* Abs. 3 Bst. a CO_2-Verordnung). Werden von den eingeführten oder in der Schweiz hergestellten Fahrzeugen eines Importeurs oder Herstellers jährlich höchstens 49 Personenwagen in Verkehr gesetzt, so wird die individuelle Zielvorgabe für jedes einzelne Fahrzeug festgelegt (vgl. aArt. 11 Abs. 4 CO_2-Gesetz). Diesfalls gilt er in der Regel als Kleinimporteur (vgl. aArt. 20 CO_2-Verordnung).

4.3.2 Als Importeur eines Fahrzeugs gilt, wer Inhaber der Typengenehmigung oder des Datenblatts nach den Artikeln 3 und 3*a* der Verordnung vom 19. Juni 1995 über die Typengenehmigung von Strassenfahrzeugen (TGV, SR 741.511) ist, sofern für die Zulassung des Fahrzeugs zum Verkehr dessen Typengenehmigung oder das entsprechende Datenblatt verwendet wird (vgl. aArt. 17 Abs. 2 Bst. a CO_2-Verordnung); wer gemäss der Zollanmeldung Importeur des Fahrzeugs ist, sofern für die Zulassung des Fahrzeugs die elektronische Übereinstimmungsbescheinigung nach Art. 37 der Verordnung (EU) 2018/858 (*Certificate of Conformity, COC*) verwendet wird (vgl. Bst. b); oder wer sich vom ASTRA als Importeur bescheinigen lässt, soweit für die Zulassung keines der Dokumente nach den Buchstaben a und b verwendet wird (vgl. Bst. c). Mit diesen Bestimmungen soll die für den Vollzug der CO_2-Emissionsvorschriften notwendige Verknüpfung zwischen dem Importeur und den in Verkehr gesetzten Fahrzeugen hergestellt werden (vgl. Erläuternder Bericht des BAFU vom 14. April 2021 zur Totalrevision der CO_2-Verordnung [nachfolgend: Bericht BAFU], S. 24).

4.3.3 Importeure müssen dem ASTRA vor dem erstmaligen Inverkehrsetzen eines Fahrzeugs die Daten bekannt geben, die für dessen Zuweisung zum Importeur und für die Berechnung einer allfälligen Sanktion erforderlich sind (aArt. 23 Abs. 1 CO_2-Verordnung). Diese Pflicht ist namentlich erfüllt, wenn für die Fahrzeugzulassung eine Typengenehmigung oder ein Datenblatt genutzt wird, die elektronische Übereinstimmungsbescheinigung verwendet wird oder andernfalls der Importeur die erforderlichen Daten dem ASTRA eigens für die Erfüllung der Pflichten nach diesem Abschnitt eingereicht hat (vgl. Bericht BAFU, S. 26). Überschreiten die CO_2-Emissionen eines Fahrzeugs eines Kleinimporteurs die individuelle Zielvorgabe, so verfügt das ASTRA die Sanktion (aArt. 13 Abs. 3 CO_2-Gesetz i. V. m. aArt. 35 Abs. 1 CO_2-Verordnung). Die sich aufgrund einer CO_2-Sanktion ergebenden Mehrkosten können die Importeure auf den Verkaufspreis überwälzen (vgl. Botschaft zur Volksinitiative «Für menschenfreundlichere Fahrzeuge» und zur Änderung des CO_2-Gesetzes vom 20. Januar 2010, BBl 2019 973, 1016). Ein Importeur kann mit einem

Grossimporteur vereinbaren, dass dieser Fahrzeuge von ihm übernimmt und damit in Bezug auf diese Fahrzeuge in sämtliche Pflichten nach dem 3. Kapitel der CO_2-Verordnung eintritt (vgl. Art. 22*a* Abs. 1 aCO_2-Verordnung). Er muss dies dem ASTRA vor dem erstmaligen Inverkehrsetzen der betreffenden Fahrzeuge melden. Die Meldung muss eine Einverständniserklärung des übernehmenden Grossimporteurs enthalten (aArt. 22*a* Abs. 2 CO_2-Verordnung).

4.3.4 Im Gesetz besteht eine Lücke, wenn eine Regelung unvollständig ist, weil sie jede Antwort auf die sich stellende Rechtsfrage schuldig bleibt. Hat der Gesetzgeber eine Rechtsfrage nicht übersehen, sondern stillschweigend – im negativen Sinn – mitentschieden (qualifiziertes Schweigen), bleibt kein Raum für eine gerichtliche Lückenfüllung. Eine echte Gesetzeslücke, die vom Gericht zu füllen wäre, liegt vor, wenn der Gesetzgeber etwas zu regeln unterlassen hat, was er hätte regeln sollen, und der Gesetzgebung diesbezüglich weder nach ihrem Wortlaut noch nach dem durch Auslegung zu ermittelnden Rechtssinn eine Vorschrift entnommen werden kann (statt vieler BGE 149 V 156 E. 7.2.1). Da die zu findende Norm den Charakter einer allgemein gültigen Regel tragen und sich in das Gesetz möglichst nahtlos einfügen soll, ist dabei von analogen, gesetzlich bereits geregelten Tatbeständen auszugehen (HEINRICH HONSELL, in: Geiser/Fountoulakis [Hrsg.], Basler Kommentar, Zivilgesetzbuch I, 7. Aufl. 2022, Rz. 34 zu Art. 1 ZGB). Künftig anwendbaren Normen soll der Richter bei seiner Rechtsfindung Rechnung tragen (BGE 125 II 277 E. 2e und 118 II 459 E. 4b; ferner KRAMER/ARNET, Juristische Methodenlehre, 7. Aufl. 2024, S. 248 f.). Auch echte Verordnungslücken sind nach der Regel zu füllen, welche das Gericht als Verordnungsgeber aufstellen würde (vgl. BGE 148 V 84 E. 4.4; Urteil des Bundesgerichts [BGer] 8C_849/2013 vom 19. Mai 2014 E. 4.3).

4.4

4.4.1 Es ist zu Recht unbestritten, dass der VW Golf als Personenwagen trotz der erstmaligen Immatrikulation im Ausland unter die Bestimmungen der CO_2-Gesetzgebung fällt und die Beschwerdeführerin im Referenzjahr 2022 als Kleinimporteurin galt. Weiter ist erstellt, dass die Beschwerdeführerin nicht Inhaberin einer Typengenehmigung des streitbetroffenen Fahrzeugs ist, bei der Zulassung keine elektronische COC (nachfolgend: eCOC) verwendet wurde und sich die Beschwerdeführerin nicht beim ASTRA als deren Importeurin bescheinigen liess. Wer in einem solchen Fall als Importeur gilt, wurde vom damaligen Verordnungsrecht nicht

geregelt. Die Frage lässt sich sodann nicht mittels Auslegung des Begriffs des Importeurs nach Art. 13 Abs. 1 CO_2-Gesetz beantworten, zumal sie die Anwendung dieses Artikels und des gestützt darauf erlassenen Verordnungsrechts betrifft (vgl. BGE 150 II 390 E. 5.3). Aufgrund der geltenden Bestimmungen ist zudem klar, dass der Verordnungsgeber diese Rechtsfrage übersehen hatte. Die Vorinstanz stellte daher zu Recht eine echte Verordnungslücke fest, die es zu füllen gilt.

4.4.2 Zu prüfen ist, ob es in einem solchen Fall sachgerecht ist, analog zum geltenden Art. 17*g* Abs. 3 CO_2-Verordnung auf den in der Zollanmeldung bezeichneten Importeur abzustellen (vgl. oben E. 4.2). Zwar scheint dieser Anknüpfungspunkt der zwischenzeitlich ergangenen bundesgerichtlichen Rechtsprechung zu widersprechen, wonach für die Definition des Importeurs nicht auf die in den zoll- und mehrwertsteuerrechtlichen Veranlagungsverfügung als Importeur bezeichnete Person zurückgegriffen werden kann (vgl. BGE 150 II 390 E. 5.2.7). Allerdings wollte das Bundesgericht damit den Import im Sinne des *Grenzübertritts* als einzig ausschlaggebenden Anknüpfungspunkt für die Definition des Importeurs ausschliessen (vgl. BGE 150 II 390 E. 5.2.3; vgl. ferner Urteil des Bundesverwaltungsgerichts [BVGer] A-2595/2020 vom 19. Dezember 2022 E. 3.4.3.7, wonach der auf der Veranlagungsverfügung Zoll oder MwSt. vermerkte Importeur nicht zwingend identisch mit jenem nach der CO_2-Gesetzgebung sein muss [zum alten Recht]). Die Rechtsprechung erging zudem vor dem Hintergrund typengenehmigter Fahrzeuge, deren Importeur aufgrund des Typengenehmigungsinhabercodes ermittelt wird (vgl. BGE 150 II 390 E. 5.3.1 ff.). Dies schliesst nicht aus, dass bei der Anwendung des Art. 13 Abs. 1 CO_2-Gesetz der Importeur gemäss der zoll- und mehrwertsteuerrechtlichen Veranlagungsverfügung eine Rolle spielen kann.

4.4.3 Grundlage der Zollveranlagung ist die Zollanmeldung (Art. 18 Abs. 1 des Zollgesetzes vom 18. März 2005 [ZG, SR 631.0]). Die Einfuhrzollanmeldung hat den Namen des Empfängers, die Unternehmens-Identifikationsnummer und seine Adresse mit der Postleitzahl und, sofern es sich beim Empfänger und beim Importeur um zwei verschiedene Personen handelt, den Namen, die Unternehmens-Identifikationsnummer und die Adresse des Importeurs zu enthalten. Empfänger ist diejenige natürliche oder juristische Person mit Wohnsitz oder Sitz im Zollinland, der die Ware zugeführt wird. Importeur ist, wer die Ware ins Zollinland einführt oder auf seine Rechnung einführen lässt (vgl. Art. 6 Abs. 1 der Verordnung über die Statistik des Aussenhandels vom 12. Oktober 2011 [SR 632.14]; vgl. ferner

KOCHER/CLAVADETCHER, Stämpflis Handkommentar, Zollgesetz [ZG], 2009, N. 7 zu Art. 21).

4.4.4 Bei der erstmaligen Zulassung eines Fahrzeugs schweizerischer Herkunft oder bei der Zulassung eines Fahrzeugs ausländischer Herkunft bedarf es des Prüfungsberichts (Formular 13.20 A), gegebenenfalls mit Zollstempel oder mit separater Zollbewilligung (vgl. Art. 74 Abs. 1 Bst. a Ziff. 1 der Verordnung über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr vom 27. Oktober 1976 [VZV; SR 741.51; in der Fassung vom 1. April 2022]). Besteht eine Typengenehmigung (Art. 2 Bst. b TGV) oder ein Datenblatt (Art. 2 Bst. l TGV), so wird der Prüfungsbericht vom Hersteller oder Importeur ausgefüllt (Art. 75 Abs. 1 VZV). Inhaber von Typengenehmigungen haben dabei den ihnen zugeteilten Code im Prüfbericht (Form. 13.20 A) einzutragen (vgl. Art. 6 Abs. 3 TGV, in der Fassung vom 1. April 2022). Besteht weder eine Typengenehmigung noch ein Datenblatt, so wird der Prüfungsbericht von der Zulassungsbehörde ausgefüllt (Art. 75 Abs. 2 VZV). Bei den Feldern 01 – 08 wird die Adresse des Halters eingetragen (vgl. Anhang I: Wegleitung des ASTRA für das Ausfüllen der Prüfungsberichte Formulare, Stand 1. Oktober 2023, S. 1; abrufbar unter: www.astra.admin.ch > Fachleute und Verwaltung > Fahrzeuge und Gefahrengut > Fahrzeughalterregister [zuletzt abgerufen am 11.06.2026]).

4.4.5 Im Falle des Eigengebrauchs ist der auf der Zollveranlagung deklarierte Importeur und der auf dem Formular 13.20 A bezeichnete Halter identisch (vgl. Ziff. 1.1 der Weisungen des ASTRA über die Befreiung von der Typengenehmigung vom 27. Februar 2014; abrufbar unter www.astra.admin.ch > Fachleute und Verwaltung > Fahrzeuge und Gefahrengut > Homologation von Fahrzeugen > Direkt- und Parallelimport [zuletzt abgerufen am 11.06.2026]). Es erweist sich deshalb als sachgerecht, in solchen Fällen auf die Zollanmeldung abzustellen, um den sanktionspflichtigen Importeur zu identifizieren.

4.4.6 Wenn Importeure ausserhalb des Eigengebrauchs im eigenen Namen und auf eigene Rechnung handeln, gelten sie als Eigenhändler (vgl. HONAUER/PROBST/ROHNER/FREY, Handbuch zum Mehrwertsteuergesetz, 4. Aufl. 2024, Rz. 2389). Das heisst, sie kaufen oder verkaufen Waren auf eigene und nicht auf Rechnung des Kunden (vgl. www.duden.de > Stichwort: Eigenhandel). Wird das von einer solchen Person importierte Fahrzeug in der Folge verkauft und in der Schweiz auf eine andere Person eingelöst, spricht vieles dafür, dass die in der Zollanmeldung bezeichnete Person der Importeur im Sinne der CO_2-Gesetzgebung ist. Insbesondere

nachdem der Gesetzgeber die Käufer des Autos nicht direkt mit der CO_2-Sanktion belasten wollte (vgl. oben E. 4.3.3). Die auf der Zollanmeldung als Importeure bezeichnete Person dürften auch – wie der Hersteller – über die Daten verfügen, die an das ASTRA zu liefern sind (vgl. oben E. 4.3.3).

4.4.7 Weiter ist zu beachten, dass aArt. 17 Abs. 2 Bst. b CO_2-Verordnung ebenfalls auf den in der Zollanmeldung genannten Importeur abstellt, sofern für die Zulassung die eCOC verwendet wird. Die eCOC soll ab 2026 die Typengenehmigung weitgehend ablösen (vgl. Botschaft zur Revision des CO_2-Gesetzes für die Zeit nach 2024 vom 16. September 2022, BBl 2022 2651, S. 67). Zwar kann mit dieser ein bestimmtes Fahrzeug eindeutig und einfach identifiziert werden (vgl. Art. 12 Abs. 2, Art. 36 und Art. 37 der Verordnung [EU] 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2018). Daten über den Importeur beinhaltet die eCOC – soweit ersichtlich – jedoch nicht. In der Praxis machten indes bisher die grossen Autoimporteure im Rahmen von Pilotversuchen von dieser Möglichkeit der eCOC Gebrauch (vgl. UVEK, Neues Zulassungsregime Fahrzeuge - Teilrevision von fünf Verordnungen des Strassenverkehrsrechts, Erläuternder Bericht zur Eröffnung des Vernehmlassungsverfahrens vom 14. August 2024 [nachfolgend: Bericht UVEK], S. 9). Bei dessen Verwendung dürfte deshalb der in der Zollanmeldung bezeichnete Importeur auch der Importeur im Sinne der CO_2-Gesetzgebung sein.

4.4.8 Schliesslich ist bei der Lückenfüllung zu berücksichtigen (vgl. oben. E. 4.3.4), dass der Verordnungsgeber im geltenden Recht für die Identifikation des Importeurs subsidiär auf die in der Zollanmeldung bezeichnete Person abstellt, falls sich dieser nicht anderweitig identifizieren lässt (vgl. Art. 17*g* Abs. 3 CO_2-Verordnung).

4.4.9 Nach dem oben Dargelegten zeigt sich, dass die in der Zollanmeldung bezeichnete Person mehrheitlich der Importeur im Sinne von Art. 13 Abs. 1 CO_2-Gesetz sein dürfte. Insofern würde sich die Regelung, wonach bei Fehlen anderweitiger Angaben auf die in der Zollanmeldung als Importeur aufgeführte Person abzustellen ist, um den sanktionspflichtigen Importeur zu identifizieren, grundsätzlich als sachgerecht erweisen. Sie würde zudem an ein Tatbestandsmerkmal anknüpfen, das bereits in aArt. 17 Abs. 2 Bst. aCO_2-Verordnung vorhanden ist. Zu berücksichtigen ist allerdings, dass der Importeur das Fahrzeug vor der Inverkehrsetzung an einen Grossimporteur abtreten könnte (vgl. oben E. 4.3.3). Ausserdem ist es denkbar, dass der in der Zollanmeldung bezeichnete nicht der wahre Importeur ist. Beispielsweise wenn dieser falsch erfasst, die genannte Person

nur vorgeschoben oder diese das Fahrzeug nicht auf eigene Rechnung bzw. im Auftrag einer anderen Person in die Schweiz einführte. In solchen Fällen muss daher der allenfalls zu Unrecht belangten Person der Beweis des Gegenteils offen stehen.

4.4.10 Zusammengefasst ist für den Zeitraum, in welchem aArt. 17 Abs. 2 Bstn. a–c CO_2-Verordnung in Kraft waren (vom 1. Januar 2022 [AS 2021 859] bis 31. Dezember 2023 [AS 2023 581]), im Sinne einer echten Lückenfüllung folgende ergänzende Regel zu treffen:

Sofern sich der Importeur nicht nach aArt. 17 Abs. 2 Bstn. a–c CO_2-Verordnung feststellen lässt, gilt als Importeur des Fahrzeugs, wer in der Zollanmeldung als solcher bezeichnet ist, soweit diese Person nicht das Gegenteil beweist.

4.5

4.5.1 Die Beschwerdeführerin legte selbst dar, dass die Inverkehrsetzung des VW Golf am 16. Juni 2022 lediglich eine Scheinlösung gewesen sei, um einen Fahrzeugausweis zu erhalten. Die Inverkehrsetzung des VW Golf an jenem Tag auf ihren Namen (vgl. oben Bst. H) entsprach damit nicht dessen beabsichtigten Verwendung im Sinne von Art. 17*d* Abs. 1 aCO_2-Verordnung. Vielmehr ist aufgrund der Gesamtumstände klar, dass die Einlösung des Fahrzeugs am Folgetag auf den Namen des (unbekannten) Käufers im Kanton (…) der tatsächlichen Verwendung durch den Endabnehmer entsprach (vgl. oben Bst. I). Insofern ist davon auszugehen, dass die Beschwerdeführerin den VW Golf ursprünglich zum Zweck des Weiterverkaufs von der B._____ AG kaufte.

4.5.2 Weiter ist aus der Rechnung der B._____ AG vom 29. Juni 2021 ersichtlich, dass die Parteien den Transport des Fahrzeugs in die Schweiz gesondert vereinbarten. Aus der Anmerkung «optional» lässt sich schliessen, dass grundsätzlich die Beschwerdeführerin zu entscheiden hatte, was nach dem Kauf mit dem in Italien stationierten Fahrzeug geschieht. Der VW Golf wurde deshalb einzig aufgrund des Entscheids der Beschwerdeführerin in die Schweiz eingeführt. Dies geschah zudem auf ihre eigene Rechnung, verlangte doch die B._____ AG nach der Verzollung die Zollgebühren, Automobilsteuer und die Mehrwertsteuer zurück (vgl. oben Bst. G). Vor diesem Hintergrund erweist sich auch ihre Bezeichnung als Importeurin in der Zollanmeldung als stimmig.

4.5.3 Was die Beschwerdeführerin dagegen vorbringt, vermag daran nichts zu ändern. Dass die beiden Parteien des Kaufvertrags ihren Sitz in der Schweiz haben, spielt keine Rolle. Es ist ohne Weiteres möglich, etwas zu verkaufen, das sich im Zeitpunkt des Kaufvertrags nicht in der Schweiz befindet. Zudem ist aufgrund der aktenkundigen Unterlagen erstellt, dass der VW Golf im Zeitpunkt des Kaufs im Ausland stationiert war (vgl. oben Bst. E). Inwiefern unter diesen Umständen mit dessen Einfuhr in die Schweiz kein Import stattfand, erschliesst sich dem Bundesverwaltungsgericht nicht.

4.6 Zusammengefasst wurde die Beschwerdeführerin bezüglich des VW Golf zu Recht als dessen Importeurin qualifiziert. Dementsprechend erweist sich auch die CO_2-Sanktion – deren Höhe die Beschwerdeführerin nicht bestreitet – als rechtens. Die Beschwerde ist folglich abzuweisen.

5.
Es bleibt, über die Kosten- und Entschädigungsfolgen des Beschwerdeverfahrens zu befinden.

5.1 Entsprechend dem Ausgang des Verfahrens hat die Beschwerdeführenden die Verfahrenskosten zu tragen (vgl. Art. 63 Abs.1 VwVG). Diese sind auf Fr. 1'000.-- festzusetzen. Der einbezahlte Kostenvorschuss ist zur Bezahlung der Verfahrenskosten zu verwenden.

5.2 Sowohl der unterliegenden Beschwerdeführerin (vgl. Art. 64 Abs. 1 VwVG) wie auch der Vorinstanz (vgl. Art. 7 Abs. 3 VGKE) sind keine Parteientschädigungen zuzusprechen.

(Das Dispositiv befindet sich auf der nächsten Seite.)

Demnach erkennt das Bundesverwaltungsgericht:

1.
Die Beschwerde wird abgewiesen.

2.
Der Beschwerdeführerin werden Verfahrenskosten in der Höhe von Fr. 1'000.-- auferlegt. Der einbezahlte Kostenvorschuss wird zur Bezahlung der Verfahrenskosten verwendet.

3.
Es wird keine Parteientschädigung zugesprochen.

4.
Dieses Urteil geht an die Beschwerdeführerin, die Vorinstanz und das Generalsekretariat des UVEK.

Für die Rechtsmittelbelehrung wird auf die nächste Seite verwiesen.

Der vorsitzende Richter:	Der Gerichtsschreiber:
Stephan Metzger	Andreas Kunz

Rechtsmittelbelehrung:

Gegen diesen Entscheid kann innert 30 Tagen nach Eröffnung beim Bundesgericht, 1000 Lausanne 14, Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten geführt werden (Art. 82 ff., 90 ff. und 100 BGG). Die Frist ist gewahrt, wenn die Beschwerde spätestens am letzten Tag der Frist beim Bundesgericht eingereicht oder zu dessen Handen der Schweizerischen Post oder einer schweizerischen diplomatischen oder konsularischen Vertretung übergeben worden ist (Art. 48 Abs. 1 BGG). Die Rechtsschrift hat die Begehren, deren Begründung mit Angabe der Beweismittel und die Unterschrift zu enthalten. Der angefochtene Entscheid und die Beweismittel sind, soweit sie die beschwerdeführende Partei in Händen hat, beizulegen (Art. 42 BGG).

Versand:

Zustellung erfolgt an:

– die Beschwerdeführerin (Gerichtsurkunde)
– die Vorinstanz (Ref-Nr. […]; Einschreiben)
– das Generalsekretariat des UVEK (Gerichtsurkunde)