Bundesverwaltungsgericht
Tribunal administratif fédéral
Tribunale amministrativo federale
Tribunal administrativ federal

Abteilung I
A-5704/2024

Urteil vom 11. August 2026

Besetzung

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

Parteien

X._____ AG,
vertreten durch
Dr. iur. Daniel R. Bläuer, Rechtsanwalt LL.M.,
Bläuer Anwaltskanzlei,
Schwandelstrasse 1, 8800 Thalwil,
Beschwerdeführerin,

gegen

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

Gegenstand

Nachverrechnung CO_2-Sanktion für das Jahr 2022,
Verfügung vom 15. August 2024.

Sachverhalt:

A.
Die X._____ AG bezweckt den Handel mit Fahrzeugen aller Art sowie die Erbringung damit zusammenhängender Dienstleistungen. Sie ist seit dem (…) 2021 im Handelsregister eingetragen (vgl. Handelsregisterauszug).

B.

B.a Ein Ferrari SF90 mit der Fahrgestell-Nr. (…) (nachfolgend: Ferrari) wurde am 30. Juli 2021 in Luxemburg in Verkehr gesetzt.

B.b Gemäss eigenen Angaben kaufte die X._____ AG in der Folge den Ferrari von der in Deutschland domizilierten A._____ GmbH.

B.c Am 5. August 2021 verzollte die X._____ AG den Ferrari am Grenzübergang Basel/Weil am Rhein. In der Zollanmeldung gab sich die X._____ AG als Importeurin, Empfängerin sowie Spediteurin aus.

B.d Die X._____ AG stellte der B._____ AG am 18. März 2022 eine Rechnung für den Kauf des Ferrari aus.

B.e Das Verkehrsamt des Kantons Schwyz liess den Ferrari am 29. März 2022 zum Verkehr zu. Als Halterin wurde im Prüfungsbericht Form 13.20 A die C._____ AG eingetragen. Den Prüfungsbericht sandte das Verkehrsamt anschliessend an die D._____ GmbH. Auf dem beiliegenden Schreiben gab es als Prüfungsgrund «Import 75» an. Das Zusatzblatt «Technische Änderungen» wurde ebenfalls an die D._____ GmbH adressiert.

C.

C.a Am 23. März 2022 wurde ein Porsche Cayenne Turbo GT mit der Fahrgestell-Nr. (…) (nachfolgend: Porsche) in Ungarn in Verkehr gesetzt.

C.b Die (ungarisches Unternehmen) verkaufte den Porsche der X._____ AG am 29. April 2022.

C.c Am 2. Mai 2022 stellte die X._____ AG der S._____ AG Rechnung für den Verkauf des Porsche.

C.d Die X._____ AG meldete den Porsche am 12. Mai 2022 beim Zollamt Ost an. In der Zollanmeldung bezeichnete sie sich als Importeurin, Empfängerin sowie Spediteurin.

C.e Das Strassenverkehrsamt des Kantons Aargau liess den Porsche am 3. August 2022 zum Verkehr zu. Als Fahrzeughalterin wurde in einem Begleitschreiben vom 3. August 2022 die S._____ AG bezeichnet.

D.
Im Rahmen einer nachgelagerten Datenkontrolle für das Jahr 2022 stellte sich heraus, dass die besagten Fahrzeuge von den Strassenverkehrsämtern zum Verkehr zugelassen wurden, obwohl die betreffenden CO_2-Bescheinigungen nicht beim Bundesamt für Strassen ASTRA eingereicht und die CO_2-Sanktionen nicht bezahlt worden waren. Mit Rechnung vom 24. April 2024 forderte deshalb das ASTRA die X._____ AG – die es in beiden Fällen als deren Importeurin im Sinne der CO_2-Gesetzgebung qualifiziert hatte – auf, den ausstehenden Sanktionsbeitrag in Höhe von insgesamt Fr. 21'341.-- zu bezahlen.

E.
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. 21'341.00 zu entrichten.

F.
Mit Schreiben vom 11. September 2024 liess die X._____ AG (nachfolgend: Beschwerdeführerin) Beschwerde gegen die besagte Verfügung des BFE (nachfolgend: Vorinstanz) beim Bundesverwaltungsgericht führen. Darin beantragt sie Folgendes.

1. Die Verfügung des Bundesamts für Energie BFE vom 15. August 2024 (Verfahren Nr. BFE-443.111-2/19/11/5) sei aufzuheben und es sei festzustellen, dass die Beschwerdeführerin der Schweizerischen Eidgenossenschaft für das Jahr 2022 keine CO_2-Sanktion zu entrichten hat.

   Eventualiter: Die Verfügung des Bundesamts für Energie BFE vom 15. August 2024 (Verfahren Nr. BFE-443.111-2/19/11/5) sei aufzuheben und (a) es sei die Beschwerdeführerin zu verpflichten, der Schweizerischen Eidgenossenschaft für das Jahr 2022 eine CO_2-Sanktion in der Höhe des damaligen Wertes einer solchen Sanktion an den CO_2 Börsen zu entrichten und (b) es sei die Angelegenheit an die Vorinstanz zurückzuweisen zwecks Ermittlung dieser Sanktions-Höhe, subeventualiter zu (b) sei die

Höhe der CO_2-Sanktion für das Jahr 2022 festzulegen, jedoch höchstens auf CHF 5'395.78.

2. [Kostenfolgen]

G.
Die Vorinstanz beantragte mit Vernehmlassung vom 9. Dezember 2024 die Abweisung der Beschwerde.

H.
In ihren Schlussbemerkungen vom 10. Januar 2025 hielt die Beschwerdeführerin an ihren Rechtsbegehren fest.

I.
Auf die weiteren Vorbringen der Verfahrensbeteiligten und die sich bei den Akten befindlichen Schriftstücke wird – soweit relevant – 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 (vgl. Art. 31 VGG).

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. 4.1.3.1). Vorliegend wurden die beiden Fahrzeuge am 28. März 2022 (Ferrari) bzw. 3. August 2022 (Porsche) 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 4. März 2022 (Ferrari) bzw. 1. Juni 2022 (Porsche). Nachdem sich diese beiden Fassungen, soweit sie die vorliegende Rechtstreitigkeit betreffen, inhaltlich nicht unterscheiden, wird der Einfachheit halber auf die Fassung vom 1. Juni 2022 abgestellt (nachfolgend aArt […] CO_2-Verordnung, falls nicht mit der aktuellen Fassung übereinstimmend). Ferner ist bei den übrigen Rechtsgrundlagen ebenfalls auf die Fassungen abzustellen, die in jenem Zeitpunkt in Kraft waren.

4.
In der Hauptsache beantragt die Beschwerdeführerin sinngemäss die ersatzlose Aufhebung der Verfügung, da ihr zu Unrecht die CO_2-Sanktion auferlegt worden sei.

4.1 Die Beschwerdeführerin macht zunächst geltend, sie sei nicht die Importeurin der beiden Fahrzeuge.

4.1.1 Diesbezüglich führt die Beschwerdeführerin aus, sie habe weder die beiden Fahrzeuge bescheinigen lassen, noch habe sie CO_2-Sanktionen für

diese bezahlt. Nachdem diese dennoch von den beiden Strassenverkehrsämtern zugelassen worden seien, sei sie offensichtlich nicht als Importeurin angesehen worden. Zwar sei sie in den Zollanmeldungen jeweils als Importeurin erfasst. Der damals für den Fahrzeughandel verantwortliche Mitarbeiter sei jedoch nie im Handelsregister als vertretungsberechtigte Person eingetragen gewesen. Er habe sie demnach nicht rechtsgültig als Importeurin erfassen lassen dürfen. Vielmehr sei erstellt, dass der Ferrari von der B._____ AG an die D._____ GmbH übertragen worden sei. Letztere habe es ihrerseits für die C._____ AG eingelöst. Infolgedessen sei sie (die Beschwerdeführerin) nicht als «Importeurin» des Ferrari zu qualifizieren. Den Porsche habe sodann die S._____ AG eingelöst. Insofern gelte sie auch bezüglich des Porsche nicht als dessen Importeurin.

4.1.2 Die Vorinstanz entgegnet, aus den Unterlagen gehe nicht hervor, wer die Fahrzeuge in Verkehr gesetzt habe. Fälschlicherweise seien die betreffenden Personen nicht vermerkt worden. Gleichzeitig sei die Person, die ein in Verkehr gesetztes Fahrzeug in der Folge benutze (Endkunde bzw. der Halter), nicht von Bedeutung. Der vorliegende Sachverhalt sei sodann nicht von der anwendbaren Fassung der CO_2-Verordnung erfasst. Es bestehe eine echte Lücke, 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. Damit gelte die Beschwerdeführerin als Importeurin des Ferrari und des Porsche, da sie in den Zollanmeldungen nachweislich als solche bezeichnet worden sei.

4.1.3

4.1.3.1 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 Personenwagen 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). 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 CO_2-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).

4.1.3.2 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).

4.1.3.3 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).

4.1.3.4 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).

4.1.4

4.1.4.1 Es ist zu Recht unbestritten, dass die beiden Fahrzeuge als Personenwagen trotz der erstmaligen Immatrikulationen im Ausland unter die Bestimmungen der CO_2-Gesetzgebung fallen und die Beschwerdeführerin im Referenzjahr 2022 als Kleinimporteurin galt. Weiter ist erstellt, dass die

Beschwerdeführerin nicht Inhaberin einer Typengenehmigung der streitbetroffenen Fahrzeuge ist, bei der Zulassung keine elektronische COC (nachfolgend: eCOC) verwendet wurde und sich niemand beim ASTRA als 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.

4.1.4.2 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. 4.1.2). 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.

4.1.4.3 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).

4.1.4.4 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]).

4.1.4.5 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.

4.1.4.6 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. 4.1.3.3). Die auf der Zollanmeldung als Importeur bezeichnete Person dürfte auch – wie der Hersteller – über die Daten verfügen, die an das ASTRA zu liefern sind (vgl. oben E. 4.1.3.3).

4.1.4.7 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.

4.1.4.8 Schliesslich ist bei der Lückenfüllung zu berücksichtigen (vgl. oben. E. 4.1.3.4), 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).

4.1.4.9 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 dessen Inverkehrsetzen an einen Grossimporteur abtreten könnte (vgl. oben E. 4.1.3.3). Ausserdem ist es denkbar, dass der in der Zollanmeldung bezeichnete nicht der wahre Importeur ist. Beispielsweise wenn dieser falsch erfasst wurde, die genannte Person nur vorgeschoben wurde 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.

4.1.4.10 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.

4.1.5

4.1.5.1 Die Beschwerdeführerin ist als Importeurin in der Zollanmeldung des Ferrari aufgeführt. Die aktenkundige Rechnung spricht dafür, dass sie letzteren in eigenem Namen und Rechnung einführte und in eigenem Namen an die B._____ AG verkaufte. Der Handel mit solchen Fahrzeugen entspricht denn auch ihrem Unternehmenszweck (vgl. oben Bst. A). Weiter behauptet sie nicht, lediglich im Auftrag der B._____ AG oder einer anderen Person gehandelt zu haben. Ebenso wenig macht sie geltend, dass eine Abtretung des Fahrzeugs an einen Grossimporteur im Sinne von Art. 22*a* Abs. 1 aCO_2-Verordnung stattgefunden habe. Die B._____ AG, die D._____ GmbH, die C._____ AG oder eine andere Person fallen vor diesem Hintergrund als Importeure ausser Betracht. Als unbehelflich erweist sich diesbezüglich der Verweis auf den Prüfungsgrund «Import 75» auf dem Fahrzeug-Prüfbericht des Kantons Schwyz. Mit der Vorinstanz ist davon auszugehen, dass es sich dabei um einen Vermerk im Zusammenhang mit der technischen Prüfung handelt, und nicht um einen Hinweis auf den Importeur. Jedenfalls wurde die Beschwerdeführerin zu Recht als Importeurin im Sinne der CO_2-Gesetzgebung identifiziert. Dass der besagte Mitarbeiter (vgl. oben E. 4.1.1) angeblich zur Zollanmeldung nicht befugt war, tut dem keinen Abbruch.

4.1.5.2 Auch beim Porsche ist die Beschwerdeführerin als Importeurin in der Zollanmeldung verzeichnet. Im Gegensatz zum Ferrari unterscheidet sich die Situation beim Porsche insofern, als der Verkauf an die S._____ AG erfolgte, bevor dieser in die Schweiz transportiert wurde. Es fragt sich deshalb, ob die Einfuhr – wie im Verfahren A-5655/2024 – explizit im Auftrag der S._____ AG bzw. auf deren Rechnung geschah. Die Beschwerdeführerin behauptet jedoch nichts Derartiges. Sie macht auch nicht geltend, das Fahrzeug an einen Grossimporteur abgetreten zu haben. Damit wurde die Beschwerdeführerin in Bezug auf den Porsche ebenfalls zu Recht als Importeurin qualifiziert.

4.1.5.3 An dieser Schlussfolgerung vermag der Umstand, wonach die Fahrzeuge trotz fehlender Bescheinigung im Sinne von aArt. 23 Abs. 1 CO_2-Verordnung und der ausgebliebenen Begleichung der CO_2-Sanktion zum Verkehr zugelassen wurden, nichts zu ändern. Zu jener Zeit waren die Strassenverkehrsämter von Gesetzes wegen nicht verpflichtet, zu überprüfen, ob eine allfällig geschuldete CO_2-Sanktion vollumfänglich bezahlt wurde (vgl. aArt. 71 Abs. 1 Bstn. a–e VZV). Dies sieht erst der geltende Art. 71 Abs. 1 Bst. g VZV vor, der seit 1. Januar 2026 in Kraft ist (AS 2025 650). Ebenso wenig verpflichtete die damalige VZV die Strassenverkehrsämter zu Abklärungen hinsichtlich der beim ASTRA einzureichenden CO_2-Bescheinigungen. Aus den Verkehrszulassungen kann die Beschwerdeführerin deshalb nichts zu ihren Gunsten ableiten.

4.1.6 Zusammengefasst ist die vorinstanzliche Auffassung, wonach die Beschwerdeführerin Importeurin sowohl des Porsche als auch des Ferrari ist, nicht zu beanstanden. Der in diesem Zusammenhang erhobene Vorwurf einer unrichtigen oder unvollständigen Feststellung des rechtserheblichen Sachverhalts erweist sich damit ebenfalls als unbegründet.

4.2
Die Beschwerdeführerin sieht im Weiteren das Legalitätsprinzip verletzt.

4.2.1 In ihren Schlussbemerkungen führt die Beschwerdeführerin aus, da der vorliegende Sachverhalt anerkanntermassen «*nicht von der hier anwendbaren Fassung der CO_2-Verordnung abgedeckt*» sei, werde durch die ihr auferlegte Sanktion das Legalitätsprinzip sowie das Prinzip «keine Sanktion ohne Gesetz» verletzt. Ungeachtet dessen wolle die Vorinstanz eine Art Rückwirkung der heutigen CO_2-Verordnung angewandt wissen. Allerdings lege sie nicht dar, inwiefern ausnahmsweise die Voraussetzungen für eine echte Rückwirkung erfüllt sein sollten.

4.2.2 Nach dem Grundsatz der Gesetzmässigkeit bedarf jedes staatliche Handeln einer gesetzlichen Grundlage (Art. 5 Abs. 1 BV). Inhaltlich verlangt das Legalitätsprinzip, dass staatliches Handeln insbesondere auf einem generell-abstrakten Rechtssatz von hinreichender Normstufe und genügender Bestimmtheit beruht. Besondere Bedeutung kommt dem Legalitätsprinzip im Abgaberecht zu: Die Ausgestaltung der öffentlichen Abgaben muss nach Art. 164 Abs. 1 Bst. d und Art. 127 Abs. 1 BV sowie gemäss der Rechtsprechung des Bundesgerichts in ihren Grundzügen durch ein Gesetz im formellen Sinn festgelegt werden. Zu den in den Grundzügen im Gesetz selbst zu regelnden Elementen gehören der Kreis der Abgabepflichtigen, der Gegenstand der Abgabe und deren Bemessung (vgl. BGE 143 II 87 E. 4.5 und 138 V 32 E. 3.1.1). Von der Gesetzesauslegung bzw. deren Ergebnissen zu unterscheiden sind eigentliche Gesetzesergänzungen. Diese können im Abgaberecht wegen des Legalitätsprinzips nach herrschender Lehre nur in zwei Fällen stattfinden, nämlich bei der Anwendung allgemeiner Rechtsgrundsätze wie etwa dem Verbot des Rechtsmissbrauchs sowie bei einer sog. echten Gesetzeslücke (vgl. BGE 131 II 562 E. 3.5; BVGE 2007/41 E. 4.2; zum Ganzen Urteil BVGer A-5305/2023 vom 24. Juni 2025 E. 7.4.1).

4.2.3 In Art. 13 Abs. 1 CO_2-Gesetz ist statuiert, dass der Kreis der Abgabepflichtigen die Importeure und Hersteller umfasst. Gegenstand der Abgabe sind CO_2-Emissionen, welche die individuelle Zielvorgabe für die Neuwagenflotte überschreiten. Die CO_2-Sanktion wird anhand von Gramm CO_2/km über der individuellen Zielvorgabe berechnet. Laut Gesetz werden Beträge zwischen Fr. 95.-- und 152.-- pro Gramm fällig. Der Kreis der Abgabepflichtigen (Abgabesubjekt), der Gegenstand (Abgabeobjekt) und die Bemessung der Abgabe (Bemessungsgrundlage und -tarif) sind somit – in Übereinstimmung mit den verfassungsrechtlichen Vorgaben – auf Gesetzesstufe festgelegt (vgl. Urteil A-5305/2023 E. 7.4.2).

Demgegenüber stellt sich vorliegend lediglich die Frage, wer als Importeur im konkreten Fall gilt (vgl. bereits oben E. 4.1.4.1). Mithin geht es darum, *wie* der Importeur in Anwendung von Art. 13 Abs. 1 CO_2-Gesetz identifiziert wird. Ein neuer Abgabenpflichtiger wird mit der vorgenommenen Lückenfüllung auf Verordnungsstufe nicht geschaffen. Selbst wenn aArt. 17 Abs. 2 Bstn. a–c aCO_2-Verordnung nicht erlassen worden wäre, hätte diese Frage gestützt auf Art. 13 Abs. 1 CO_2-Gesetz beantwortet werden müssen und können, wie dies bereits früher der Fall war. Bis zum Erlass von aArt. 17 Abs. 2 Bstn. a–c aCO_2-Verordnung gab es nämlich keine vergleichbare Bestimmung (vgl. dazu die CO_2-Verordnung in der Fassung vom 10. Februar

2021). Eine Verletzung des Legalitätsprinzips sowie des Grundsatzes «keine Sanktion ohne Gesetz» ist deshalb nicht ersichtlich. Überdies wird aArt. 17 Abs. 3 CO_2-Verordnung nicht rückwirkend angewandt, sondern lediglich im Rahmen der Lückenfüllung mitberücksichtigt, was zulässig ist (vgl. oben E. 4.1.3.4). Ob die Voraussetzungen für dessen rückwirkende Anwendung erfüllt wären, braucht deshalb nicht geklärt zu werden.

4.3 Sodann macht die Beschwerdeführerin geltend, die CO_2-Sanktion hätte zwingend vor dem erstmaligen Inverkehrsetzen der Fahrzeuge verfügt und entrichtet werden müssen.

4.3.1 Hierzu führt die Beschwerdeführerin aus, es gebe keine gesetzliche Grundlage, die eine nachträgliche Geltendmachung der CO_2-Sanktion zulassen würde. Die CO_2-Sanktionen verletzten damit den Grundsatz der Gesetzmässigkeit der Verwaltung.

4.3.2 Dem entgegnet die Vorinstanz, die Forderungen aus den zwei CO_2-Sanktionen würden nicht hinfällig oder anderweitig uneinbringlich, nur weil die in der CO_2-Verordnung vorgesehenen Zahlungsmodalitäten fälschlicherweise nicht eingehalten worden seien.

4.3.3

4.3.3.1 Ein Kleinimporteur muss dem ASTRA vor dem erstmaligen Inverkehrsetzen eines Fahrzeugs die Sanktion nach Artikel 13 des CO_2-Gesetzes entrichten, sofern eine solche geschuldet ist (vgl. aArt. 23 Abs. 2 CO_2-Verordnung).

4.3.3.2 Vollzugsverordnungen kommt die Funktion zu, die gesetzlichen Bestimmungen zu konkretisieren und gegebenenfalls untergeordnete gesetzliche Lücken zu füllen, soweit dies zur Vollziehung des Gesetzes erforderlich ist (BGE 124 I 127 E. 3b). Dabei dürfen sie das auszuführende Gesetz weder aufheben noch abändern. Sie müssen dessen Zielsetzung folgen und dürfen dabei lediglich die Regelung, die in grundsätzlicher Weise bereits im Gesetz Gestalt angenommen hat, aus- und weiterführen (statt vieler BGE 136 I 29 E. 3.3).

4.3.4 Es ist *gesetzlich* vorgesehen, dass jeder Kleinimporteur für jedes einzelne Fahrzeug, dessen CO_2-Emissionen die individuelle Zielvorgabe überschreitet, eine Sanktion entrichten muss (vgl. E. 4.1.4.3 f.). Die Auffassung der Beschwerdeführerin hätte zur Folge, dass diese gesetzliche Vorgabe umgangen würde. Eine zu Unrecht vor dem Inverkehrsetzen eines

Fahrzeugs nicht erhobene CO_2-Sanktion kann deshalb nachträglich geltend gemacht werden. Die entsprechende Forderung verwirkt nicht.

4.4 Die Beschwerdeführerin macht ausserdem geltend, dass sie in ihrem Vertrauen in das staatliche Verhalten geschützt werden müsse.

4.4.1 Dazu führt die Beschwerdeführerin aus, sie sei zum relevanten Zeitpunkt in ihrem ersten Jahr ihrer Existenz gewesen und habe in dieser kurzen Zeit noch keine umfassenden Erfahrungen machen können. Zudem hätten beide Strassenverkehrsämter die Fahrzeuge zugelassen, obwohl keine CO_2-Bescheinigungen vorgelegen hätten und die CO_2-Sanktionen nicht bezahlt worden seien. Dies stelle ohne Weiteres eine Auskunft der zuständigen Behörden dar. So hätten diese zum Ausdruck gebracht, dass sie entweder eine andere Person als sie als Importeurin qualifizierten oder sie ganz offensichtlich die einschlägigen Normen nicht kennen würden. Mit anderen Worten verlange die Vorinstanz von ihr im ersten Jahr ihrer Existenz mehr Kenntnisse über einschlägige Normen, als zwei Strassenverkehrsämter. Das dürfe keinen Rechtsschutz verdienen. Sie habe sich nach dem Grundsatz von Treu und Glauben auf das Verhalten der Behörden verlassen und darauf vertrauen dürfen, dass die Fahrzeuge allen Vorschriften genügten. Sie müsse nach dem Bestehen der Prüfung nicht nach allfälligen Fehlern suchen. Hinzu komme, dass sie die entsprechenden CO_2-Abgaben auf ihre Käufer hätte überwälzen können, wenn die Strassenverkehrsämter die Fahrzeuge nicht zugelassen und eine CO_2-Bescheinigung bei der Vorinstanz (recte: ASTRA) verlangt hätten. Diese Möglichkeit sei ihr genommen worden und sie werde die CO_2-Sanktion – sollte die angefochtene Verfügung Bestand haben – zu Lasten ihrer Marge entrichten müssen. Zwei Jahre nach dem Verkauf könne sie keinen Anspruch mehr gegen die Käufer durchsetzen. Dies komme einer Vermögensdisposition zu ihrem Nachteil gleich.

4.4.2 Dem hält die Vorinstanz entgegen, die kantonalen Strassenverkehrsämter seien zuständig für die Zulassung von Fahrzeugen zum Strassenverkehr. Für den Vollzug der CO_2-Vorschriften sei hingegen der Bund zuständig. Aufgrund der mangelnden Zuständigkeit für den Vollzug der CO_2-Emissionsvorschriften könne die Zulassung durch die Strassenverkehrsämter kein schützenswertes Vertrauen für Fragen des CO_2-Vollzugs begründen. Die Berufung auf den Vertrauensschutz gehe deshalb fehl.

4.4.3 Der in Art. 9 BV verankerte Grundsatz von Treu und Glauben verleiht einer Person Anspruch auf Schutz des berechtigten Vertrauens in

behördliche Zusicherungen oder sonstiges, bestimmte Erwartungen begründendes Verhalten der Behörden. Vorausgesetzt, dass die Person, die sich auf den Vertrauensschutz beruft, berechtigterweise auf diese Grundlage vertrauen durfte und gestützt darauf nachteilige Dispositionen getroffen hat, die sie nicht mehr rückgängig machen kann; schliesslich scheitert die Berufung auf Treu und Glauben dann, wenn ihr überwiegende öffentliche Interessen gegenüberstehen (statt vieler BGE 129 I 161 E. 4.1).

4.4.4 Die Beschwerdeführerin handelt vor allem mit Luxusfahrzeugen und verfügt gemäss eigenen Angaben über 20 Jahre Erfahrung in diesem Bereich (vgl. […] > über uns [zuletzt abgerufen am 12.06.2026]). Es ist gerichtsnotorisch, dass gerade Luxusfahrzeuge mit herkömmlichem Antrieb relativ viel CO_2 ausstossen. Den bei der Beschwerdeführerin beschäftigten Verantwortlichen dürfte das Konzept der CO_2-Sanktion für Personenwagen, die seit dem 1. Mai 2012 existiert (vgl. AS 2012 6989), und die diesbezüglichen Verfahren daher seit längerer Zeit bekannt gewesen sein. Die aus ihrem Gründungsdatum vom (…) 2021 abgeleitete mangelnde Erfahrung ist deshalb nicht glaubhaft. Nachdem die Beschwerdeführerin die Fahrzeuge auf eigene Rechnung und Namen einführte und verkaufte, hätte sie sich ihrer Stellung als Importeurin im Sinne der CO_2-Gesetzgebung bewusst sein müssen. Sie konnte deshalb nicht darauf vertrauen, dass mit der Zulassung der Fahrzeuge die CO_2-Sanktionen hinfällig wurden. Wie bereits erwähnt, waren die Strassenverkehrsämter zu jener Zeit von Gesetzes wegen nicht verpflichtet, zu überprüfen, ob die Bescheinigungen beim ASTRA eingereicht und allfällige CO_2-Sanktion beglichen wurden (vgl. oben E. 4.1.5.3). In der Verkehrszulassung der beiden Fahrzeuge kann deshalb von vornherein kein vertrauensbegründendes Verhalten erblickt werden. Zwar liegt ein Schreiben des ASTRA bei den Akten, in welchem die Beschwerdeführerin darüber informiert wird, dass die Strassenverkehrsämtern *gemäss Prozess* die betroffenen Fahrzeuge erst zuliessen, nachdem der Nachweis vorliege, dass die CO_2-Sanktion beglichen sei. Das Schreiben stammt allerdings vom 24. April 2024 und vermag deshalb aus chronologischen Gründen keine Vertrauensgrundlage darstellen.

4.4.5 Im Ergebnis kann sich die Beschwerdeführerin nicht auf den Vertrauensschutz berufen. Ob die weiteren Voraussetzungen dafür gegeben wären, braucht deshalb nicht weiter geprüft zu werden.

4.5 In ihren Schlussbemerkungen bringt die Beschwerdeführerin zudem vor, die Folgen der Beweislosigkeit habe der Staat zu tragen.

4.5.1 Dazu führt die Beschwerdeführerin aus, gemäss der Vorinstanz gehe aus den Unterlagen und den beigebrachten Belegen nicht hervor, wer die Fahrzeuge in Verkehr gesetzt habe und somit Importeur gemäss den CO_2-Emissionsvorschriften sei. Ausserdem habe die Vorinstanz bemerkt, dass die betreffenden Personen fälschlicherweise nicht erfasst worden seien. Damit könne sie nicht die Importeurin sein, da die Person des Importeurs gemäss der Vorinstanz ja unbekannt sei. Ausserdem wolle ihr die Vorinstanz die Beweislast auferlegen, was nicht angehe. Eine Rechtsgrundlage finde sich dafür nicht. Der Staat müsse beweisen, dass sie die Importeurin sei; dies ergebe sich auch aus der steuerrechtlichen Rechtsprechung sowie aus dem Prinzip der Unschuldsvermutung.

4.5.2 Der allgemeine Grundsatz von Art. 8 ZGB gilt auch im öffentlichen Recht (BGE 142 II 433 E. 3.2.6). Danach hat, wo es das Gesetz nicht anders bestimmt, derjenige das Vorhandensein einer behaupteten Tatsache zu beweisen, der aus ihr Rechte ableitet. Kommt die Beweiserhebung nicht zu einem eindeutigen Ergebnis, wirkt sich dies in der Regel zulasten der Person aus, die aus der unbewiesen gebliebenen Tatsache Rechte hätte ableiten können (BGE 144 II 332 E. 4.1.2).

4.5.3

4.5.3.1 Die Aussagen der Vorinstanz sind vor dem Hintergrund von aArt. 17 Abs. 2 Bstn. a–c aCO_2-Verordnung zu lesen. Nachdem die Beschwerdeführerin nicht Typengenehmigungsinhaberin ist, bei der Zulassung nicht das eCOC verwendet wurde und sich keine Person beim ASTRA als Importeur bescheinigen liess, ist es zutreffend, dass sich der Importeur nicht aus den diesbezüglich vorgesehenen Unterlagen (Typengenehmiguninhabercode auf dem Formular 13.20A, Zollanmeldung, CO_2-Bescheinigung) ergibt bzw. fälschlicherweise nicht erfasst wurde. Aus den vorinstanzlichen Ausführungen kann die Beschwerdeführerin deshalb nichts zu ihren Gunsten ableiten.

4.5.3.2 Die Vorinstanz erbrachte den Beweis, dass sich die Beschwerdeführerin selbst auf den beiden Zollanmeldungen als Importeurin deklarierte. Die Beschwerdeführerin konnte demgegenüber nicht substantiiert beweisen, dass nicht sie, sondern die D._____ GmbH und die S._____ AG die sanktionspflichtigen Importeure des Ferrari bzw. des Porsche sind (vgl. oben E. 4.1.5.1 f.). Inwiefern dadurch der Grundsatz von Art. 8 ZGB verletzt worden sein soll, ist nicht ersichtlich.

4.6 Zusammengefasst wurde der Beschwerdeführerin für den Ferrari und den Porsche zu Recht eine CO_2-Sanktion auferlegt. Die Beschwerde ist damit im Hauptantrag abzuweisen.

5.
Die Beschwerdeführerin beantragt eventualiter bzw. subeventualiter eine Reduktion des CO_2-Sanktionsbetrags.

5.1 Dazu legt die Beschwerdeführerin dar, die Höhe des Sanktionsbetrags sei unangemessen. Wenn ein Fehler passiert sei, dann auf Seiten der Strassenverkehrsämter. Hätten diese vor der CO_2-Zulassung eine CO_2-Sanktion verlangt, dann hätte sie einen deutlich tieferen Betrag entrichten müssen. So hätte sie die streitgegenständlichen Fahrzeuge an einen Grossimporteur abtreten und/oder via CO_2-Börse ein entsprechendes Zertifikat einholen können. Sie wäre so zu einer deutlich tieferen CO_2-Sanktion von höchstens Fr. 5'395.78 gekommen. Insofern sei die Verfügung äusserst unangemessen, unverhältnismässig und unfair.

5.2 Die Vorinstanz verweist auf die Verpflichtung der Beschwerdeführerin, sich beim ASTRA als Importeurin bescheinigen zu lassen. Diese habe sie nicht wahrgenommen, womit ihr die Fahrzeuge entsprechend der CO_2-Gesetzgebung angerechnet worden seien. Sie habe den Sachverhalt so zu beurteilen, wie er sich abgespielt habe und nicht, wie er sich hätte abspielen können.

5.3 Abermals ist darauf hinzuweisen, dass die Strassenverkehrsämter für die ausgebliebene Bescheinigung beim ASTRA und die ausgebliebene Bezahlung der CO_2-Sanktionen keine Schuld trifft (vgl. oben E. 4.1.5.3). Die Beschwerdeführerin hätte merken müssen, dass sie Importeurin der beiden Fahrzeuge ist. Dass letztere nicht an eine Grossimporteurin abgetreten wurden, fällt allein auf sie zurück. Der auferlegte Betrag, deren Berechnung die Beschwerdeführerin grundsätzlich nicht bestreitet, erweist sich damit von vornherein nicht als unangemessen. Weitere Erörterungen zu ihren Ausführungen erübrigen sich.

5.4 Im Ergebnis sind auch die eventualiter bzw. subeventualiter gestellten Anträge abzuweisen.

6.
Ausstehend ist die Behandlung der offerierten Befragung zweier Personen. Nachdem der Sachverhalt aufgrund der Akten zweifelsfrei erstellt ist, kann

in antizipierender Beweiswürdigung davon abgesehen werden (vgl. statt vieler BVGE 2010/20 E. 7.1).

7.
Zusammengefasst wurde die Beschwerdeführerin zu Recht nachträglich für den Import des Porsche und des Ferrari in der verfügten Höhe sanktioniert. Die Beschwerde ist dementsprechend vollumfänglich abzuweisen.

8.
Es bleibt, über die Kosten- und Entschädigungsfolgen des Beschwerdeverfahrens zu befinden.

8.1 Entsprechend dem Ausgang des Verfahrens hat die Beschwerdeführenden die Verfahrenskosten zu tragen (vgl. Art. 63 Abs.1 VwVG). Diese sind auf Fr. 3'000.-- festzusetzen. Der einbezahlte Kostenvorschuss ist zur Bezahlung der Verfahrenskosten zu verwenden.

8.2 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. 3'000.-- 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)