

06.10.2025 – 10:25 Uhr

Media Alert: E-Auto-Besteuerung: Aber bitte mit Vernunft, Herr Röstli!**E-Auto-Besteuerung: Aber bitte mit Vernunft, Herr Röstli!***Ein Kommentar von Christoph Erni, CEO der Juice Technology AG*

Strassen müssen finanziert werden – das ist unbestritten. Deshalb ist es richtig, schon heute darüber nachzudenken, wie die schwindenden Einnahmen aus der Mineralölsteuer kompensiert werden sollen, wenn der Anteil rein elektrischer Fahrzeuge weiter wächst. Die beiden Varianten, die der Bundesrat vor etwas mehr als einem Jahr angedacht und Ende September 2025 in die Vernehmlassung geschickt hat – entweder eine Abgabe pro im Inland gefahrenen Kilometer oder eine Abgabe pro geladener Kilowattstunde – sind jedoch schlicht unausgegoren. Vor einer Debatte im Parlament gehört deshalb eine Auslegeordnung über Machbarkeit, Folgen und Nebeneffekte auf den Tisch.

Warum die kilometerbasierte Option Fragen aufwirft

Die Erfassung der im Inland gefahrenen Kilometer ist technisch nur mit automatischer Fahrten-Aufzeichnung mit einem Ortungssystem zuverlässig zu bewerkstelligen. Eine staatlich verordnete Überwachung am Steuer via GPS-Tracker oder Apps wirft jedoch berechtigte Datenschutzfragen auf. Die Alternative, Selbstdeklaration, ist, gelinde gesagt, naiv bis lächerlich: Sollen Fahrer:innen allen Ernstes Buch führen, welche Strecken im Inland gefahren wurden? Und wer soll das kontrollieren? Garagisten oder Strassenverkehrsämter könnten allenfalls Total-Kilometerstände prüfen, nicht aber Inland- von Auslandsfahrten trennen. Und was ist mit Plug-in-Hybriden oder ausländischen Fahrzeugen? Der Vorschlag sieht aus, als hätte man Datenschutz, Manipulationssicherheit und Kontrollierbarkeit schlichtweg vergessen.

Warum die kWh-Abgabe undurchdacht ist

Die Idee, die Abgabe an die tatsächlich geladene Energie zu koppeln, wirkt zunächst technisch sauber. Doch Laden ist nicht Tanken. E-Autos werden da geladen, wo sie stehen – zu Hause, beim Arbeitgeber, beim Einkaufszentrum, an fixen Wallboxen, mit mobilen Chargern oder per Notladekabel. Um jede geladene kWh zuverlässig und manipulationssicher zu erfassen, bräuchte jede Ladestation einen geeichten Zähler, eine permanente Datenanbindung und ein einheitliches Backend. Woran man offenbar nicht gedacht hat: Mobile Geräte und einfache Notladekabel für Steckdosen entziehen sich leicht der Erfassung. Auch Photovoltaik-Eigenverbrauch und

bidirektionales Laden (V2G) sind in diesem Modell schlicht nicht vorgesehen. Landet das alles etwa doppelt besteuert in der Steuerfalle? Zudem: Ladeprozesse, bei denen ein und dasselbe Gerät mehreren Nutzern zur Verfügung gestellt wird, werfen komplexe Abrechnungsfragen auf. Das alles ist kein kleines Technikprojekt – es ist ein umfangreicher Infrastrukturumbau und ein bürokratisches Beschäftigungsprogramm.

Bremse für Industrie und Innovation

Zählerauflagen verteuern Ladestationen; uns als Hersteller soll's recht sein, aber die Konsumenten werden keine Freude daran haben. Gleichzeitig blockiert eine starre kWh-Abgabe auf Hardware technologische Innovationen wie bidirektionales Laden, lokales Energiesharing und dezentrale Netzdienste. Dabei würden gerade Entwicklungen wie flexible Laststeuerung zur Netzstabilität beitragen. Kurz: Instrumente, die die Elektromobilität verteuern oder verkomplizieren, reduzieren deren Attraktivität und den umweltpolitischen Nutzen.

Verwaltung, Kosten und Akzeptanz

Die angekündigte Frist, einen der genannten Vorschläge bis 2030 zu implementieren, ist in Anbetracht des Tempos von politischen Prozessen und der anschliessenden technischen und administrativen Umsetzung komplett realitätsfremd. Wer bezahlt die Entwicklung, die Infrastruktur-Aufrüstung, die laufenden Kommunikationskosten und die Verwaltung? Der Staat? Die Betreiber? Die E-Auto-Fahrer:innen? Und welche Kontrollinstanz verhindert Datenmissbrauch, Zweckentfremdung oder Fehlerverrechnungen? Bei jeder Variante stellen sich zudem Verteilungs- und Gerechtigkeitsfragen. All diese Punkte bleiben offen. Ohne klare Antworten drohen zusätzliche Bürokratie, steigende Kosten, Umgehungsmöglichkeiten und eine sinkende Akzeptanz – sowohl bei Nutzer:innen und Nutzern als auch bei Unternehmen, die Ladeinfrastruktur betreiben. Hinzu kommt: Ein Emissions- oder Verursachungsprinzip, das Fälle wie Hybride, ausländische Fahrzeuge, PV-Selbstverbrauch und bidirektionales Laden nicht sauber regelt, ist untauglich. Es schafft zwangsläufig Sonderregeln, Schlupflöcher und Ungerechtigkeiten.

Insgesamt wäre das wieder eine Schweizer Sondersteuer für einheimische E-Autos mit fragwürdiger Kosten-Nutzen-Bilanz. Auch für GLP-, Swiss e-Mobility- und Swissolar-Präsident Jürg Grossen ist der Bundesrat falsch abgebogen und befindet sich auf Geisterfahrt – er wolle den anlaufenden Motor der E-Mobilität wieder abwürgen. Thomas Rücker vom Verband der Automobil-Importeure zeigt ebenfalls Unverständnis: Nach der kürzlich eingeführten Importsteuer auf E-Autos mache die neue Steuer das emissionsfreie Fahren zusätzlich unattraktiv.

Ein pragmatischer, technologieunabhängiger Vorschlag

Anstatt Tracking-Systeme oder flächendeckende Zählerpflichten vorzuschreiben, wäre ein administrativ schlanker Ansatz ohne technologische Schlagseite wünschenswert. Wir schlagen vor, einen Quotienten aus Fahrzeugklasse, Gewicht, Leistung und Energieeffizienz (z. B. über die bestehende Energieetikette für Personenkraftwagen) zu ermitteln und über die Kfz-Steuer oder eine entsprechende pauschale Abgabe abzurechnen. Dieses Modell hätte folgende Vorteile: Keine GPS-Überwachung durch den Staat, keine Innovationsbremse, keine Diskriminierung von Technologie und heimischen Ladestationsherstellern, dafür eine planbare, unbürokratische Abwicklung über bestehende Steuerkanäle und Verursachergerechtigkeit in einem vertretbaren Rahmen. Obendrein würden die Strassenfinanzierung und das CO₂-Gesetz in einem Aufwasch geregelt.

Über Juice Technology

Die Juice Technology AG, mit Hauptsitz in Bachenbülach, Schweiz (in unmittelbarer Nähe des Flughafens Zürich), ist eine weltweit tätige Herstellerin von Ladelösungen für Elektrofahrzeuge. Das umfangreiche Produktportfolio des Unternehmens umfasst sowohl AC- als auch DC-Ladestationen und reicht von leichten mobilen Geräten bis hin zu grossen Schnellladern. Seit 2014 dominiert Juice weltweit den Markt mobiler 22-kW-Ladestationen und ist einer der wenigen Vollsortimenter der Branche.

Die Nutzerfreundlichkeit steht bei der Produktentwicklung von Juice Technology im Mittelpunkt. Alle Produkte werden mit dem Fokus auf den Anwender konzipiert und designt, um eine intuitive und effiziente Nutzung zu gewährleisten. Mit einer konsequenten Software-Orientierung verfolgt Juice das Ziel, alle Ladestationen untereinander kompatibel zu machen und in ein durchgängiges Software-Ökosystem zu integrieren. Diese Strategie ermöglicht nicht nur eine einfache Bedienbarkeit, sondern spart auch viel Zeit, Aufwand und Kosten sowohl in der Entwicklung als auch bei Installation und Anwendung.

Die Juice-Gruppe ist weltweit präsent und verfügt über eigene Standorte, Tochter- und Partnerunternehmen in Europa (DACH-Raum, Grossbritannien, Skandinavien, Iberische Halbinsel, Frankreich, Italien und weite Teile der EU), Asien (mit Niederlassung in China) und Nordamerika (mit Niederlassung in Florida für USA, Kanada und Mexiko). Zudem unterhält das Unternehmen ein globales Netzwerk von Wiederverkäufern. Am Hauptsitz in der Schweiz sind Forschung und Entwicklung, Marketing, Administration, Ein- und Verkauf sowie Logistik konzentriert. Diese zentrale Positionierung ermöglicht es Juice, innovative Technologien voranzutreiben und

flexibel auf die Bedürfnisse des globalen Marktes zu reagieren.

Weitere Informationen zum Unternehmen, zu den Produkten und Lösungen finden Sie unter www.juice.world.
Folgen Sie uns ebenfalls auf [LinkedIn](#), [Facebook](#), [Instagram](#) und [X \(vormals Twitter\)](#).

Medienkontakt

Daniela Märkl
Communication & Public Relations
Juice Technology AG
daniela.maerkl@juice.world
+41-41 510 02 19 oder +49-800 3400 600

Medieninhalte



Christoph Erni, Gründer und CEO der Juice Technology AG. / Juice Technology

Diese Meldung kann unter <https://www.presseportal.ch/de/pm/100066878/100935710> abgerufen werden.