

Medienmitteilung, 28. August 2025

## **LSVA: Klares Nein der ASTAG zu höheren Tarifen ab 2027!**

**Die Weiterentwicklung der LSVA, die bisher auf gutem Wege war, droht zu entgleisen. Die ASTAG lehnt jede weitere Erhöhung der Tarife, wie es die Verkehrskommission des Nationalrats beantragt, entschieden ab. Die Verlagerungspolitik stockt aufgrund Kapazitätsengpässen im Ausland. Eine Mehrbelastung des Strassentransports hat null Wirkung – ausser Mehrkosten für die Konsumentinnen und Konsumenten.**

Der Schweizerische Nutzfahrzeugverband ASTAG blickt mit Befremden und grösster Sorge auf die jüngsten Entwicklungen rund um die Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA). Der Antrag aus der Verkehrskommission des Nationalrats (KVF-N), wonach per 1. Januar 2027 erneut eine Erhöhung der Abgabesätze vorzunehmen ist, widerspricht allen Realitäten der bewährten Schweizer Verlagerungspolitik, steht quer zu den sehr intensiven Bestrebungen der Branche zugunsten von Umwelt und Klima und untergräbt wiederum das Ziel einer verbesserten Investitions- und Planungssicherheit. In einer Zeit, da die Schweizer Wirtschaft ohnehin unter massiven (Zoll-) Schwierigkeiten leidet und sich die Perspektiven für die meisten Unternehmen zusehends eintrüben, wäre eine Zusatzbelastung von Transport und Logistik zudem ein «regelrechter Schildbürgerstreich auf Kosten der Konsumentinnen und Konsumenten», wie es Ständerat Thierry Burkart, Zentralpräsident der ASTAG, formuliert.

Die ASTAG lehnt jede weitere Erhöhung der LSVA entschieden ab, zumal per 1. Januar 2025 bereits eine Teuerungsanpassung der Tarife stattfand. Die geplante Integration von Lastwagen mit Wasserstoff- und Elektroantrieb war bisher auf rechtgutem Wege; jetzt droht die sogenannte «Weiterentwicklung» der LSVA zu entgleisen. Die ASTAG ist nach wie vor bereit, sich konstruktiv in die Diskussionen einzubringen, so wie dies in den letzten Jahren stets der Fall war. Jedoch kann und darf es nicht sein, dass dem Schweizer Strassentransportgewerbe unter fadenscheinigen Vorwänden erneut enorme Zusatzlasten aufgebürdet werden. Die Dekarbonisierung der Flotten, die Investitionen in Milliardenhöhe voraussetzt, würde damit politisch verschuldet sofort zum Stillstand gebracht.

### **Verlagerungsprobleme ausschliesslich im Ausland**

Die Schweizer Verlagerungspolitik ist, wie der Bundesrat und alle Experten immer wieder betonen, ausschliesslich wegen Versäumnissen im Ausland ins Stocken geraten. In Deutschland und Frankreich fehlt es auf den NEAT-Zulaufstrecken ganz grundsätzlich an den nötigen Kapazitäten, die Netzstabilität wird zudem durch Baustellen gestört. Der Schienengüterverkehr ist daher chronisch verspätet, 20 Prozent der Züge können gar nicht erst wie geplant durchgeführt werden, Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit sind nicht gewährleistet. Eine höhere LSVA ändert daran überhaupt gar nichts. «Wir müssen die Schiene stärken, nicht die Strasse schwächen, betont Thierry Burkart: «Zum Ziel kommen wir nur mit dem Ausbau der linksrheinischen NEAT-Zubringerlinien in Frankreich!»

### **Weitere Informationen:**

Thierry Burkart, Zentralpräsident  
079 828 55 81

### **ASTAG**

Schweizerischer Nutzfahrzeugverband  
Wölflistrasse 5, 3006 Bern, +41 31 370 85 85, [astag@astag.ch](mailto:astag@astag.ch), [astag.ch](http://astag.ch)