

14.3805

### **Postulat Chopard-Acklin Max. Innovationsfähigkeit der E-Mobilität stärken**

### **Postulat Chopard-Acklin Max. Renforcer la capacité d'innovation en matière de mobilité électrique**

Nationalrat/Conseil national 16.06.16

**Präsidentin** (Markwalder Christa, Präsidentin): Das Postulat Chopard-Acklin, übernommen von Frau Graf-Litscher, ist zurückgezogen worden.

*Zurückgezogen – Retiré*

14.3818

### **Postulat Landolt Martin. Einführung einer eidgenössischen Jagdberechtigung**

### **Postulat Landolt Martin. Instaurer un permis de chasse fédéral**

Nationalrat/Conseil national 12.12.14

Nationalrat/Conseil national 16.06.16

**Landolt Martin** (BD, GL): Vorweg: Bei meinem Vorstoss handelt es sich um ein Postulat mit der Bitte, die thematisierte Angelegenheit zu prüfen. Sie, die meisten Nichtjägerinnen und Nichtjäger, können sich mein Anliegen etwa so vorstellen: Wenn Sie in Ihrem Kanton eine Fahrprüfung ablegen, sind Sie anschliessend dazu befähigt, in der ganzen Schweiz Auto zu fahren, auch wenn Sie jetzt die Prüfung im Glarnerland gemacht haben und damit nicht unbedingt auf den städtischen Verkehr in Zürich vorbereitet sind. Und wenn Sie die Prüfung in Zürich gemacht haben, sind Sie nicht unbedingt auf die Bergstrassen im Glarnerland vorbereitet. Das Gleiche geschieht, wenn Sie eine kantonale Fischerprüfung ablegen: Sie bekommen anschliessend den sogenannten Sana-Ausweis, also einen eidgenössischen Fähigkeitsausweis, der Ihnen zugesteht, dass Sie in der Lage sind zu fischen.

Ich möchte das Entsprechende auch für den Bereich der Jagd prüfen lassen, damit es auch dort zur Anwendung käme. Wer in einem Kanton die Jagdprüfung erfolgreich bestanden hat, soll in der ganzen Schweiz jagdfähig sein. Es wird also auch so sein, dass bei einem eidgenössischen Jagdfähigkeitsausweis nur die Fähigkeit eidgenössisch geregelt ist. Die Kantone, und das ist mir auch persönlich wichtig, bleiben zuständig für die Patentaussgabe. Es besteht kein Grund zur Sorge in gewissen Kantonen, dass sie dann allenfalls von Jägern aus anderen Kantonen überschwemmt werden könnten. Es gibt heute schon Regelungen. Der Kanton Glarus regelt zum Beispiel das Ganze mit Kontingenten – ich betone: mit Kontingenten! Dabei ist es so, dass maximal 10 Prozent der Jägerinnen und Jäger aus einem anderen Kanton kommen dürfen, und obendrauf wird dann noch eine Höchstzahl festgelegt, sodass das Ganze kantonal geregelt werden kann.

Es ist also bei meinem Anliegen wichtig, dass es darum geht, die Jagdfähigkeit eidgenössisch zu regeln. Die Jagdberechtigung hingegen soll und muss Sache der Kantone bleiben.

Der Bundesrat ist bereit, dieses Anliegen zur Prüfung entgegenzunehmen, und ich bin Ihnen dankbar, wenn Sie es heute unterstützen.

**Präsidentin** (Markwalder Christa, Präsidentin): Das Postulat Landolt wird von Herrn Buttet bekämpft.

**Buttet Yannick** (C, VS): Le postulat Landolt vise à instaurer un permis de chasse fédéral et ainsi mettre un terme aux compétences cantonales en la matière. Cela mettrait à mal une nouvelle fois notre fédéralisme et ne répondrait pas à notre base légale. En effet, le Conseil fédéral lui-même reconnaît dans sa réponse qu'une telle harmonisation est en conflit avec la régle cantonale de la chasse et la compétence cantonale de régler l'autorisation de chasser prévue à l'article 4 alinéa 1 de la loi sur la chasse. Malgré cela et de manière étonnante après un tel constat, notre gouvernement se dit prêt à analyser cette situation pour tenter de trouver des solutions d'harmonisation entre les cantons.

Soyons clairs: le postulat Landolt ne respecte ni la régle de la chasse, ni la Constitution fédérale, et ne peut dès lors pas être accepté. En effet, et pour rappel, l'article 79 de notre Constitution prévoit, concernant la pêche et la chasse, que «la Confédération fixe les principes applicables à la pratique de la pêche et de la chasse, notamment au maintien de la diversité des espèces de poissons, de mammifères sauvages et d'oiseaux». Ces principes sont par ailleurs évoqués à l'article 3 de la loi sur la chasse. Les critères de réussite de l'examen cantonal d'aptitude pour chasseur ne peuvent relever de ces principes et, dès lors, une harmonisation centralisée par la Confédération ne répond pas à la Constitution fédérale.

Je partage l'avis de Monsieur Landolt selon lequel une reconnaissance intercantonale de la réussite de l'examen d'aptitude pour chasseur est une bonne chose. Il revient par contre aux cantons – et à eux seuls – d'assurer cette harmonisation, ce que certains ont d'ailleurs déjà fait par le biais d'un concordat, notamment en Suisse romande. Dans le respect de la base constitutionnelle et légale, la Berne fédérale doit simplement s'abstenir d'agir dans ce domaine. Pour toutes les raisons évoquées, je vous remercie de rejeter ce postulat.

**Rime Jean-François** (V, FR): Monsieur Buttet, j'ai bien écouté votre argumentation. Je suis étonné qu'elle vienne d'un Valaisan, quand on sait qu'en Valais on peut chasser même si l'on n'a pas passé d'examen de chasse dans un canton suisse. En Valais, il suffit en effet de payer pour tirer un bouquetin, un cerf ou un chamois.

**Buttet Yannick** (C, VS): Monsieur Rime, vous êtes, je pense, bien heureux de cette situation, vous en avez probablement souvent profité. Toujours est-il que le fédéralisme est régulièrement mis à mal et qu'il est important que les compétences des chasseurs puissent être reconnues dans l'ensemble des cantons. Mais les cantons sont suffisamment grands pour décider eux-mêmes, sans qu'ils soient sous la tutelle de la Berne fédérale!

**Leuthard Doris**, Bundesrätin: Wie Sie gesehen haben, beantragt der Bundesrat die Annahme des Postulates. Man muss ja zwischen der Jagdberechtigung, deren Erteilung zweifelsfrei in der Kompetenz der Kantone liegt, und der Jagdprüfung unterscheiden. Die Ablegung der Jagdprüfung ist zwar die wichtigste, aber eben nur eine der Voraussetzungen für die Erteilung der Jagdberechtigung. Es ist schon ein bisschen schwer zu verstehen, weshalb diese Prüfung von Kanton zu Kanton unterschiedlich ist. Es gilt eigentlich in allen Bereichen das Prinzip, dass Berufsbefähigungen, Ausbildungen usw. gesamtschweizerisch anerkannt werden. Darum geht es Herrn Landolt ja: dass zumindest die abgelegte Prüfung schweizweit anerkannt sein soll. Die Berechtigung bliebe kantonal.

Wir meinen, aus verfassungsrechtlichen Gründen und aus dem öffentlichen Interesse an einer bundesrechtlichen Nor-

mierung der Jagdprüfung kann man das Anliegen wirklich prüfen. Dieses Anliegen würde die Walliser, Bündner und Tessiner auch nicht irgendwie in ihren Kompetenzen beeinträchtigen.

#### *Abstimmung – Vote*

(namentlich – nominatif: Beilage – Annexe 14.3818/13 677)

Für Annahme des Postulates ... 92 Stimmen

Dagegen ... 90 Stimmen

(5 Enthaltungen)

14.3837

### **Motion Böhni Thomas. Synthetische, CO<sub>2</sub>-neutrale Treibstoffe. Anrechnung bei der CO<sub>2</sub>-Flottenemissionsregelung**

**Motion Böhni Thomas.  
Carburants synthétiques neutres  
du point de vue du CO<sub>2</sub>.  
Prendre en considération  
les réductions d'émissions de CO<sub>2</sub>  
réalisées en adaptant  
la réglementation relative  
aux émissions des voitures de tourisme**

Nationalrat/Conseil national 16.06.16

**Präsidentin** (Markwalder Christa, Präsidentin): Die Motion Böhni wurde von Herrn Bäumle übernommen.

**Bäumle** Martin (GL, ZH): Die CO<sub>2</sub>-neutralen synthetischen Treibstoffe ermöglichen eine weitgehend klimaneutrale Mobilität, bei der die bestehenden Infrastrukturen und PKW genutzt werden können. Dadurch können Klimaziele im Mobilitätsbereich auf einfache Art und Weise wesentlich unterstützt werden.

CO<sub>2</sub>-neutrale synthetische Treibstoffe werden mittels Power to Gas und Power to Liquid aus erneuerbaren Energien und CO<sub>2</sub> hergestellt, welches aus der Umgebungsluft abgeschieden wird. Dadurch entsteht bei deren Verbrennung ein geschlossener Kohlenstoffkreislauf, der ohne fossile Kohlenstoffquellen funktioniert. Bei der Abscheidung des CO<sub>2</sub> kommen nur erneuerbare Energien zum Einsatz; dadurch werden netto keine CO<sub>2</sub>-Emissionen verursacht.

Die Schlüsseltechnologie zur CO<sub>2</sub>-Abscheidung aus der Umgebungsluft, welche dies zu vertretbaren Kosten ermöglichen soll, wurde in der Schweiz entwickelt und konnte im Rahmen der gesetzlichen und regulatorischen Massnahmen noch nicht berücksichtigt werden. Eine ähnliche Regulierung besteht aber bereits für Erdgasfahrzeuge. Eine Anrechnung der reduzierten CO<sub>2</sub>-Emissionswerte im Rahmen der Flottenemissionsregelung ist deshalb angebracht.

Die Autoindustrie investiert bereits in die Produktion CO<sub>2</sub>-neutraler synthetischer Treibstoffe. Weitere grosse Investitionen sind geplant mit dem Ziel des schnellen Ausbaus, und zwar in der Schweiz. Die Autoindustrie hat mehrere Ansätze entwickelt, um den individuellen oder Flottenverbrauch CO<sub>2</sub>-neutraler synthetischer Treibstoffe genau zu erfassen. Darüber hinaus wäre es möglich, dass jede Treibstoffanlage ihren Fahrzeugpark haben kann und jedes Fahrzeug einer Produktionsstätte zugeordnet werden kann. Die Anrechnung reduzierter CO<sub>2</sub>-Emissionswerte im Rahmen der Flottenemissionsregelung kann einen raschen Ausbau der Produktion CO<sub>2</sub>-neutraler synthetischer Treibstoffe zusätzlich beschleunigen. Die Technologie könnte in wenigen Jahren Marktreife erlangen. Die Industrie braucht keine finanzielle Förderung und keine Unterstützung bei der Standortsuche.

Entscheidend wird sein, ob man auch die Anrechenbarkeit bei den CO<sub>2</sub>-Sanktionen aufgreift, denn dabei handelt es sich um die beste und einzig notwendige Rahmenbedingung, die es braucht.

Eine Annahme der Motion gibt ein Signal, dass Bundesrat und Verwaltung hier im Sinne dieser Motion vorwärtsmachen.

Auch die Verantwortlichen für die Forschung an der Empa, am PSI und an den Fachhochschulen sehen bei einer Annahme dieser Motion grosse Potenziale für eine wirksame Reduktion von CO<sub>2</sub> im Verkehrsbereich. Sie unterstützen daher diese Motion.

Die Zeit drängt. Die Industrie plant nun schon seit Längerem und will Signale der Politik sehen. Wie lange die Industrie ohne positives Signal in der Schweiz wartet, kann niemand voraussehen. Die Politik sollte also handeln, solange die Türe offen ist. Mit einem deutlichen Signal für die Förderung dieser Technologie durch den Abbau von hemmenden Sanktionen, die sowieso nicht im Sinne des Gesetzes sind, kann die Schweiz hier eine Pionierrolle einnehmen. Sie kann beim Klimaschutz Arbeitsplätze schaffen, den Export von Umwelttechnologie fördern, die Klimaziele schneller erreichen und die Abhängigkeit vom Ausland verringern.

Ich bitte Sie um Ihre Zustimmung zur Motion.

**Leuthard** Doris, Bundesrätin: Die Stossrichtung dieser Motion begrüsst der Bundesrat. Der Bundesrat hat ja schon bei der Motion Böhni 14.4128 gesagt, dass wir für die neue CO<sub>2</sub>-Politik den Bereich der CO<sub>2</sub>-Emissionen und der Flottenpolitik anschauen, und er hat daraufhin auch die entsprechenden Aufträge erteilt. Wir sind auch mit der Autoindustrie in Kontakt. Deren Vertreter waren kürzlich bei mir. Aber ich kann einfach jetzt noch nicht sagen, dass wir genau diese Motion so annehmen können. Denn das Problem, das sich hier ein bisschen auftut, hängt schon auch mit der EU-Politik zusammen.

Wir lehnen uns heute im Bereich der Neuwagen ja immer an die EU-Vorgaben an. In der EU gibt es die Bestimmung, dass CO<sub>2</sub>-arme oder -freie Treibstoffe bei der Flottenemissionsregelung nicht angerechnet werden. Wenn die Schweiz diese Treibstoffe jetzt anrechnen würde, wäre die Gefahr ein bisschen, dass wir dann mehr Importe von solchen an sich emissionsstarken Fahrzeugen sehen würden, weil dann die Regelungen der Flottenpolitik in der Schweiz lockerer wäre. Wir sind noch nicht sicher, ob das dann eine weitere Umgehung geben würde, weil wir hier eigentlich mit den technischen Regelungen für den Markt von den Importvorschriften abweichen würden.

Aber es ist hier technisch einiges geschehen. Sie haben zu Recht darauf hingewiesen: Es betrifft nebst den Power-to-Gas- auch Power-to-Liquid-Technologien. Es ist noch nicht alles marktfähig. Doch es sind positive Entwicklungen, die es uns erlauben, hier Justierungen vorzunehmen. Aber wir möchten uns nicht jetzt schon darauf festlegen, was genau dann in der Flottenpolitik sinnvoll sein wird. Denn das Instrument für den Import möchten wir natürlich schon nicht aushehlen.

**Bäumle** Martin (GL, ZH): Frau Bundesrätin, ich verstehe im Detail Ihre mögliche Kritik. Aber haben Sie nicht den Eindruck, dass das Signal des Parlamentes in dieser allgemeinen Stossrichtung jetzt der Industrie das Signal geben würde, in der Schweiz zu investieren, statt das dann irgendwann im Ausland zu machen?

**Leuthard** Doris, Bundesrätin: Signale sind immer gut, aber die Annahme einer Motion heisst, dass die Gesetzesmaschinerie das Anliegen genau umsetzen muss. Das ist halt schon mehr als ein Signal. Das heisst: Regelungen zu möglichen Missbräuchen sind Teil der Flottenpolitik, und das möchten wir natürlich nicht. Wir möchten saubere Regelungen mit der Industrie, sodass wir am Schluss das gemeinsame verkehrspolitische Ziel von weniger CO<sub>2</sub>-Emissionen erreichen.