



22.424

**Parlamentarische Initiative
Flugtransporte bei Lebensmitteln deklarieren
Bericht der Kommission für Wissenschaft, Bildung und Kultur des
Nationalrates**

vom 17. August 2023

Übersicht

Mit dem vorliegenden Bericht schlägt die Kommission für Wissenschaft, Bildung und Kultur des Nationalrates (WBK-N) vor, das Bundesgesetz über Lebensmittel und Gebrauchsgegenstände (LMG) so zu ändern, dass die Transportart, insbesondere der Flugtransport, beim Import von frischen Lebensmitteln wie Fleisch, Fisch, Früchte und Gemüse deklariert werden.

Bei den Anforderungen an Lebensmittel sieht das Lebensmittelgesetz Kennzeichnungs- und Auskunftspflichten vor. Die Kommission will die Liste der besonderen Kennzeichnungen von Lebensmitteln so ergänzen, dass deren Transportart, insbesondere Flugtransporte, deklariert werden sollen. Die Schaffung von nachhaltigen und transparenten Lieferketten erlaubt den Konsumentinnen und Konsumenten einen bewussteren Kaufentscheid zu treffen und somit das Ernährungssystem nachhaltiger zu gestalten.

Bericht

1 Entstehungsgeschichte

1.1 Parlamentarische Initiative

Die von Nationalrätin Christine Badertscher (Grüne, BE) am 18. März 2022 eingereichte parlamentarische Initiative fordert, Artikel 13 des Lebensmittelgesetzes (LMG) so zu ändern, dass die Transportart bei frischen, in die Schweiz importierten Lebensmitteln deklariert wird. Insbesondere sollen unverarbeitete Lebensmittel wie Fisch, Fleisch, Früchte oder Gemüse, welche per Flugzeug transportiert wurden, neu deklariert werden.

In ihrer Begründung legt die Initiantin dar, dass eine Deklaration der Transportart, insbesondere von Flugtransporten, im Sinne der Schweizer Klimastrategie ist. Die Initiantin fordert, dass die Transparenz über besonders umweltbelastende Praktiken verbessert wird, damit die Konsumentinnen und Konsumenten in der Lage sind, ihre Lebensmitteleinkäufe nachhaltiger zu gestalten. Der Flugtransport von Lebensmitteln sei eine Praxis, die einen grossen ökologischen Fussabdruck generiert. In der Begründung betont die Initiantin, dass durch die Gesetzesänderung keine Transportart verboten, sondern diese lediglich transparent ausgewiesen würde.

1.2 Vorprüfung durch die Kommissionen für Wissenschaft, Bildung und Kultur

Die WBK-N beschloss am 17. November 2022 mit 14 zu 10 Stimmen bei 1 Enthaltung, der Initiative Folge zu geben. Die WBK des Ständerates (WBK-S) stimmte dem Beschluss ihrer Schwesterkommission an ihrer Sitzung vom 30. Januar 2023 mit 7 zu 3 Stimmen bei 2 Enthaltungen zu.

An ihrer Sitzung vom 17. August 2023 beriet die WBK-N den Vorentwurf für die Gesetzesänderung. Im Zuge dieser Beratung klärte die Kommission, ob eine Deklaration von Flugtransporten auf Verordnungs- oder Gesetzesstufe umgesetzt werden soll. Sie entschied, die Deklaration von Transportarten auf Gesetzesstufe zu verankern, um diesem Anliegen Gewicht und Schlagkraft zu verleihen. Die detaillierte Umsetzung soll in einem zweiten Schritt auf Verordnungsstufe geregelt werden. Die Kommission nahm den Entwurf der Änderung des Lebensmittelgesetzes in der Gesamtabstimmung mit 13 zu 11 Stimmen mit 1 Enthaltung an und beschloss, eine Vernehmlassung zu eröffnen.

Die Minderheit (Nantermod, Bircher, de Montmolin, Gafner, Gschwind, Gutjahr, Haab, Herzog Verena, Keller, Umbricht Pieren, Wasserfallen Christian) beantragt, nicht auf die Vorlage einzutreten. Sie bezweifelt den ökologischen Nutzen dieser Massnahme und befürchtet, dass eine solche Deklarationspflicht zu Mehrkosten führt und nicht mit den handelsrechtlichen Verpflichtungen vereinbar ist, welche die Schweiz im Rahmen der WTO eingegangen ist.

1.3 **Rechtliche Grundlagen und aktuelle Situation**

Das Lebensmittelgesetz (LMG) hat insbesondere zum Ziel, den Konsumentinnen und Konsumenten die für den Erwerb von Lebensmitteln notwendigen Informationen zur Verfügung zu stellen (Art. 1). In Artikel 12 werden die obligatorischen Deklarationen geregelt (Produktionsland, Sachbezeichnung und Zutaten). Artikel 13 Absatz 1 LMG sieht vor, dass der Bundesrat weitere Angaben vorschreiben kann, wie über Haltbarkeit, Aufbewahrungsart, Herkunft der Rohstoffe, Produktionsart, Zubereitungsart, besondere Wirkungen, besondere Gefahren oder den Nährwert. Artikel 13 Absatz 1 LMG wurde offen formuliert, um weitere Deklarationsanforderungen erlassen und insbesondere auch solche aus der Europäischen Union übernehmen zu können, die in der beispielhaften Aufzählung nicht explizit aufgeführt sind.

Der Bundesrat hat bereits heute gestützt auf das geltende Recht die Möglichkeit, die Deklaration der Transportart, insbesondere von Flugtransporten, einzuführen. Er hat bisher von seiner Kompetenz jedoch keinen Gebrauch gemacht. Der Bundesrat legte in seiner Stellungnahme vom 1. September 2021 zur Motion 21.3911 Badertscher («Deklaration von Flugtransporten») seine Haltung zur Einführung einer Deklarationspflicht für Flugtransporte dar. Er ist der Meinung, dass Aspekte wie Nachhaltigkeit oder der ökologische Fussabdruck bei der Wahl von Lebensmitteln immer wichtiger werden, ist jedoch der Ansicht, dass die Art des Transports nicht alles über den ökologischen Fussabdruck eines Produkts aussagt. Der Bundesrat führte in seiner Stellungnahme aus, dass per Flugzeug transportierte Lebensmittel eine schlechtere Umweltbilanz aufweisen als Produkte, die mit anderen Transportmittel eingeführt wurden. In seiner Stellungnahme begrüsst der Bundesrat die freiwilligen Massnahmen, die einige Detailhändler bereits treffen: Sie verzichten entweder auf den Flugimport von Obst und Gemüse oder deklarieren freiwillig, welche Lebensmittel mit dem Flugzeug transportiert worden sind. Vor diesem Hintergrund sieht der Bundesrat aktuell keinen Handlungsbedarf, eine obligatorische Deklaration von Flugtransporten einzuführen.

Im Vorfeld der parlamentarischen Initiative 22.424 von Nationalrätin Badertscher wurden im Parlament bereits ähnliche Vorstösse eingereicht. Beispiele dafür sind die im März 2019 eingereichte Motion 19.3048 Bourgeois «Transparenz bei importierten Lebensmitteln. Lange und durch Verkehrsmittel mit hohem CO₂-Ausstoss zurückgelegte Transportwege kennzeichnen» und die Motion 21.3911 Badertscher «Deklaration von Flugtransporten» vom Juni 2021. Beide Motionen mussten abgeschrieben werden, da sie nicht innert zwei Jahren behandelt werden konnten.

2 **Grundzüge der Vorlage**

Die Konsumentinnen und Konsumenten fordern zunehmend transparente Informationen über Lebensmittel. In der Kommission ist unbestritten, dass nachhaltigere Ernährungssysteme notwendig und gefragt sind.

Die Kommission erachtet die Argumentation des Bundesrates als nicht weitreichend genug. Lediglich an die Freiwilligkeit der Detailhändler zu appellieren, reiche nicht aus, um die Herausforderungen des Klimawandels anzugehen. Angesichts der Dringlichkeit, Massnahmen zur Erreichung der Schweizer Klimaziele zu ergreifen,

will die Kommission die Deklaration der Flugtransporte auf Gesetzesstufe festhalten. Somit erhofft sich die Kommission einen Beitrag zur Förderung von nachhaltigen und transparenten Lieferketten zu leisten, ohne die Entscheidungsfreiheit der Konsumentinnen und Konsumenten einzuschränken.

Die Kommission schlägt vor, die Liste der Kennzeichnungen (Art. 13 Abs. 1 LMG), die der Bundesrat vorschreiben kann, mit der Nennung der Transportart, insbesondere die Flugtransporte, zu ergänzen. Damit die Deklaration nicht nur auf Produkte abzielt, die direkt in die Schweiz eingeflogen werden, wird die Formulierung bewusst offengehalten. Die Deklaration soll nicht nur Flugtransporte umfassen, sondern Transporte jeder Art. Die Flugtransporte könnten auch dann deklariert werden, wenn Produkte in die EU eingeflogen und dann per Strassen- oder Schienenverkehr in die Schweiz weitertransportiert werden. Die «Kann»-Formulierung lässt dem Bundesrat den Handlungsspielraum, zu definieren, welche sonstigen Transportarten deklariert werden sollen.

Die Kommission möchte mit ihrem Gesetzesentwurf zur Einhaltung der Klimaziele beitragen, zu welchen sich die Schweiz mit dem Pariser Klimaabkommen verpflichtet hat. Dank der Deklaration von Flug- und anderen Transporten erwartet sie einen positiven Effekt auf die CO₂-Bilanz der in der Schweiz konsumierten Produkte. Eine Mango aus Brasilien, die per Flugzeug in die Schweiz kommt, belastet die Umwelt zum Beispiel zehnmal stärker als eine Mango, die per Schiff geliefert wird. Die Deklaration soll Faktoren aufzeigen, die in der Produktions- und Lieferkette Treibhausgasemissionen verursachen. Somit können sich Konsumentinnen und Konsumenten bewusster für oder gegen ein Produkt entscheiden. Ändert sich das Verhalten der Konsumentinnen und Konsumenten, wird auch das Angebot der Anbietenden sowie die Lieferkette beeinflusst. Einige Detailhändler handeln bereits heute im Sinne der Initiative und haben eine solche Deklaration bei gewissen Produkten eingeführt. Andere verzichten ganz auf Lebensmittel, die mit dem Flugzeug importiert wurden. Diese Gesetzesänderung soll die Anreize für die Produzenten und Detailhändler verstärken, ihr Angebot anpassen.

Die Deklaration soll auf unverarbeitete Frischprodukte wie Fisch, Fleisch, Früchte und Gemüse angewendet werden, weil es sich hierbei fast ausschliesslich um Konsumentenprodukte handelt.

Die Minderheit der Kommission begrüsst die freiwilligen Massnahmen, die einige Detailhändler bereits heute treffen. Zudem betont sie, dass die Herkunft der Lebensmittel bereits angegeben wird, was den Konsumentinnen und Konsumenten erlaubt, sich ein Bild darüber zu machen, woher das Produkt stammt und wie es transportiert wurde. Die Kommissionsminderheit bezweifelt den ökologischen Nutzen der Deklaration von Flugtransporten. Sie befürchtet zudem, dass die Mehraufwandskosten im Endeffekt auf die Konsumentenpreise abgewälzt werden und die Wahlfreiheit nicht mehr gewährleistet ist. Zudem sollte nach Ansicht der Minderheit die Vereinbarkeit dieser Erklärung mit den im Rahmen der WTO eingegangenen internationalen Verpflichtungen geklärt werden.

3 Erläuterungen zu Artikel 13 Absatz 1 Buchstabe i LMG

Die gewählte Formulierung gibt dem Bundesrat die Möglichkeit, auf Verordnungsstufe eine Deklarationspflicht für einzelne oder mehrere Transportarten festzulegen, wobei der Flugtransport im Vordergrund stehen soll.

3.1 Rechtsvergleich, insbesondere mit dem europäischen Recht

In der EU gibt es keine Kennzeichnungspflicht für Flugware, auch wenn dies beispielsweise in Deutschland von verschiedener Seite gefordert wird. Die EU-Verordnung Nr. 1169/2011 betreffend die Information der Verbraucher über Lebensmittel (Lebensmittel-Informationsverordnung) erlaubt den Mitgliedstaaten den Erlass von Vorschriften, die zusätzliche Angaben für bestimmte Arten oder Klassen von Lebensmitteln vorschreiben. Dies muss aus mindestens einem der folgenden Gründe gerechtfertigt sein: Schutz der öffentlichen Gesundheit; Verbraucherschutz; Betrugsvermeidung; Schutz von gewerblichen und kommerziellen Eigentumsrechten, Herkunftsbezeichnungen, eingetragenen Ursprungsbezeichnungen sowie vor unlauterem Wettbewerb (vgl. Art. 39 der Verordnung [EU] Nr. 1169/2011).

4 Umsetzung der Deklarationspflicht für Flugtransporte

4.1 Unter die Deklarationspflicht fallende Sachverhalte

Im Rahmen der Vorprüfung analysierte die Kommission, welche Produkte von der Deklaration umfasst werden sollten. Beispielsweise gestaltet es sich schwierig, bei Lebensmitteln, die auf dem Landweg in die Schweiz gelangen, zu überprüfen, ob sie nicht per Flugzeug in ein Drittland transportiert worden sind. Die Einführung einer Deklarationspflicht für Lebensmittel, die nicht direkt mit dem Flugzeug in die Schweiz eingeführt wurden, könnte für Schweizer Importeure und die kantonalen Kontrollstellen Vollzugskosten verursachen. Dies ist darauf zurückzuführen, dass im Rahmen der geltenden Regelungen zur Rückverfolgbarkeit Informationen zur Transportart nicht über die ganze Transportkette weitergegeben werden müssen. Gestützt auf das Postulat 17.3505 Vonlanthen («Die Chancen der Kreislaufwirtschaft nutzen. Prüfung steuerlicher Anreize und weiterer Massnahmen»), das vom Parlament am 13. September 2017 angenommen wurde, veröffentlichte das Bundesamt für Umwelt (BAFU) am 30. November 2022 den Bericht «Deklarationspflicht (Flugtransporte): Abschätzung, Umweltauswirkung und Kosten»¹. Laut diesem Bericht könnte die Deklarationspflicht auf Lebensmittel beschränkt werden, die mit dem Flugzeug direkt in die Schweiz geflogen werden. Eine Deklarationspflicht von Direktimporten in die Schweiz per Flugzeug ist umsetzbar. Die Person, welche die Lebensmittel einführt, wäre verpflichtet, im Rahmen ihrer Selbstkontrollpflicht abzuklären, mit welchem Transportmittel das Lebensmittel eingeführt wurde.

Anzumerken ist, dass bei einer Umsetzung in der hier vorgeschlagenen Form davon ausgegangen werden kann, dass der Handel mit der EU nicht oder nur wenig betroffen wäre. Lebensmittel aus dem EU-Raum werden kaum per Luftfracht in die Schweiz eingeführt.

4.2 Unter die Deklarationspflicht fallende Lebensmittel

Im Bestreben, Handelshemmnisse gegenüber unseren wichtigsten Handelspartnern zu vermeiden (vgl. Art. 4 des Bundesgesetzes über die technischen Handelshemmnisse, SR 946.51) sowie aus Gründen der Verhältnismässigkeit ist angezeigt, die Deklarationspflicht auf die Produktkategorien zu fokussieren, deren Lufttransport die höchsten Treibhausgasemissionen verursachen. Weiter wird der Vollzug durch die Beschränkung der Deklarationspflicht auf nicht verarbeitete Erzeugnisse vereinfacht. Folgende Produkte werden von der Deklarationspflicht erfasst:

- a. Fleisch
- b. Früchte
- c. Gemüse
- d. Fisch

Die folgenden Zahlen verdeutlichen, dass eine beachtliche Menge an frischen Lebensmitteln direkt per Flugzeug in die Schweiz importiert wird: Laut den vorliegen-

¹ <https://www.aramis.admin.ch/Default?DocumentID=70210&Load=true>

den Daten des Bundesamtes für Zoll und Grenzsicherheit (BAZG) werden jährlich zwischen 2 und 3 Prozent aller Fleischimporte per Flugzeug in die Schweiz transportiert. Beim Fisch machen es etwa 4 Prozent aller Fischimporte aus. Bei Früchten und Gemüse liegt der Anteil der direkten Flugimporte unter 1 Prozent der Gesamtimporte. Dies bedeutet, dass pro oben erwähnter Produktkategorie (Fleisch, Fisch, Früchte und Gemüse) zwischen 2000 und 4000 Tonnen direkt per Flugzeug in die Schweiz importiert werden. Die aufgeführten Produkte werden sowohl als vorverpackte Lebensmittel als auch als offen in den Verkehr gebrachte Lebensmittel angeboten. Die obligatorische Deklaration soll in beiden Fällen schriftlich erfolgen. Bei den vorverpackten Lebensmitteln soll diese Angabe im selben Sichtfeld wie das Herkunftsland ersichtlich sein. Die Deklaration für offen in Verkehr gebrachte Lebensmittel soll analog zur Deklaration der Herkunft von Fleisch zu erfolgen.

5 Auswirkungen

Bezüglich der Auswirkungen auf die verschiedenen Lebensmittelgruppen wird auf den oben zitierten Bericht «Deklarationspflicht (Flugtransporte): Abschätzung, Umweltauswirkung und Kosten» verwiesen. Weiter ist darauf hinzuweisen, dass die detaillierte Umsetzung der vorgeschlagenen Änderung des LMG auf Verordnungsebene erfolgen wird. Mit anderen Worten: Die Auswirkungen der Gesetzesänderung hängen davon ab, auf welche Weise der ergänzte Artikel 13 Absatz 1 Buchstabe i im Verordnungsrecht umgesetzt wird. Die nachstehenden Ausführungen unter Ziffer 5.1 ff beziehen sich auf die Auswirkungen, die zu erwarten sind, wenn das Verordnungsrecht im Sinne von Ziffer 4 ausgestaltet wird.

5.1 Finanzielle und personelle Auswirkungen auf den Bund und die Kantone

Für den Bund ergeben sich keine Auswirkungen. Die Kontrolle der Einhaltung der Deklarationspflicht erfolgt in erster Linie durch den kantonalen Lebensmittelvollzug. Sie können kombiniert mit den anderen Kontrollen durchgeführt werden. Dabei muss lediglich die Lieferdokumentation überprüft werden. Im Rahmen der bereits stattfindenden stichprobenartigen Kontrollen, die durch die Vollzugsbehörden gemacht werden, sind die zusätzlichen Vollzugskosten für die öffentliche Hand als minimal einzuschätzen.

Für die Durchführung von Kontrollen rechnet die Verwaltung mit Vollzugskosten von rund 100 000 bis 200 000 Franken pro Jahr, welche durch die Kantone zu tragen sind.

5.2 Auswirkungen auf die Volkswirtschaft

Es sind alle Unternehmen betroffen, welche Lebensmittel, die per Flug in die Schweiz eingeführt wurden, an Konsumentinnen und Konsumenten abgeben. Der neuen Deklarationspflicht kann durch die Anpassung der bestehenden Verpackung

nachgekommen werden. Die bereits dokumentierte Lieferkette müsste dazu um die Transportart ergänzt werden. In diesem Zusammenhang ist zu erwähnen, dass gewisse Grossverteiler, die weiterhin Lebensmittel per Luftfracht importieren lassen, bereits freiwillig eine Flugtransport-Deklaration eingeführt haben. Daraus lässt sich schliessen, dass die Kosten vertretbar sind und die Umsetzung machbar ist. Darüber hinaus böte eine Deklarationspflicht den Herstellern und Detailhändlern die Möglichkeit, das Produktangebot neu zu gestalten (d. h. auf Produkte mit Flugtransport zu verzichten und/oder nach Alternativen zu suchen) und insbesondere den Kundinnen und Kunden ein nachhaltigeres Angebot zu bieten. Wie oben erwähnt, gibt es heute auch schon Grossverteiler, die freiwillig auf Obst und Gemüse verzichten, die mit dem Flugzeug importiert wurden. Die Kommission begrüsst diese freiwillig getroffenen Massnahmen, zeigen sie doch auch die Umsetzbarkeit der Massnahmen.

5.3 Auswirkungen auf die Gesellschaft

Die Konsumentinnen und Konsumenten erhalten durch die Deklaration eine bessere Information für ihren Kaufentscheid. Es ist möglich, dass sie dadurch vermehrt lokal produzierte Produkte nachfragen und vermehrt auf Produkte zurückgreifen werden, die nicht mit dem Flugzeug in die Schweiz importiert werden. Die zusätzlichen Kosten könnten jedoch auf die Produktpreise übergewälzt werden und zu einer Preiserhöhung führen.

5.4 Auswirkungen auf die Umwelt

Der Flugverkehr macht 11 Prozent der totalen Treibhausgasemissionen der Schweiz aus. Betrachtet man die pro Tonnenkilometer ausgestossenen Treibhausgasemissionen, dann fallen diejenigen der Luftfracht deutlich höher aus: 12- bis 16-mal höher als der Strassengüterverkehr und bis zu 30-mal höher als die des Schienengüterverkehrs oder der Schifffahrt. Ziel der Deklaration ist es, die Nachfrage nach per Flugzeug eingeführten Waren zu senken. Wie hoch der Effekt auf die Umwelt ausfallen würde, konnte im oben erwähnten Bericht quantitativ nicht abgeschätzt werden. In diesem Bericht wird jedoch unterstrichen, dass Massnahmen, die bei der Luftfracht ansetzen, besonders grosses Potenzial aufweisen, Treibhausgasemissionen und Umweltbelastung insgesamt zu reduzieren.

6 Rechtliche Aspekte

6.1 Verfassungsmässigkeit

Der Entwurf stützt sich auf Artikel 97 der Bundesverfassung (BV), der den Bestimmungen des Lebensmittelgesetzes über die Information der Konsumentinnen und Konsumenten zugrunde liegt.

Die vorgeschlagene Änderung ist verfassungskonform.

6.2 Vereinbarkeit mit internationalen Verpflichtungen der Schweiz

WTO

Deklarationspflichten unterliegen den WTO-rechtlichen Nicht-Diskriminierungsanforderungen gemäss dem Allgemeinen Zoll- und Handelsabkommen (GATT, SR 0.632.21) und dem Übereinkommen über technische Handelshemmnisse (TBT-Übereinkommen, SR 0.632.20, Anhang 1A.6). Die WTO-Mitglieder dürfen ausländische Waren gegenüber gleichartigen inländischen Waren oder Waren mit anderem Ursprung nicht benachteiligen. Eine unterschiedliche Behandlung von Produkten gemäss deren Prozess- und Produktionsmethoden (PPM), welche sich nicht in den physischen Eigenschaften des Produktes niederschlagen (z. B. Haltungsbedingungen von Tieren, Transportart) dürfte in der WTO umstritten sein.

WTO-rechtlich ist die Pflicht zur Deklaration des Flugtransports nur dann gerechtfertigt, wenn einer der Ausnahmegründe nach Artikel XX GATT erfüllt ist und die Anwendung der Massnahme weder zur ungerechtfertigten Diskriminierung noch zu verschleiertem Protektionismus führt. Sofern die Deklarationspflicht als Massnahme zum Schutz erschöpfbarer natürlicher Ressourcen – wie z. B. saubere Luft – unter Artikel XX Buchstabe g GATT subsumiert werden kann, erfordert diese Ausnahme, dass einheimische Produkte gleichwertigen Restriktionen unterstehen. Eine Deklarationspflicht, die ausschliesslich für importierte Lebensmittel gilt, könnte umstritten sein.

Weiter gilt zu berücksichtigen, dass gestützt auf das TBT-Übereinkommen zusätzlich zu prüfen ist, ob die Massnahme zur Erreichung eines legitimen politischen Ziels erforderlich ist. Das regulierende Mitglied muss darstellen, dass ihm keine weniger handelseinschränkenden Massnahmen zur Verfügung stehen, um das legitime politische Ziel zu erreichen. Bei der Ausarbeitung ihrer technischen Vorschriften wird von den WTO-Mitgliedern erwartet, dass sie relevante internationale Normen als Grundlage für ihre Regelungen verwenden. Werden Letztere ins nationale Recht übernommen, wird gemäss TBT-Übereinkommen davon ausgegangen, dass keine unnötigen Handelshemmnisse vorliegen, da sie in der Regel von allen Staaten, die Mitglieder der Organisation sind, die eine Norm erlassen hat, akzeptiert werden. Damit eine Massnahme gerechtfertigt ist, müssen die handelseinschränkenden oder diskriminierenden Aspekte der Massnahme dem angerufenen legitimen politischen Ziel, also dem Schutz erschöpfbarer natürlicher Ressourcen, dienen. Eine Deklarationspflicht der Transportwege dient diesem legitimen politischen Ziel, sprich dem Schutz erschöpfbarer natürlicher Ressourcen.

EU

Die Verpflichtungen der Schweiz gegenüber der EU ergeben sich aus dem Freihandelsabkommen (FHA) und dem Agrarabkommen mit der EU.

Das FHA findet auf pflanzliche und teilweise auch auf tierische Produkte Anwendung. Es gilt somit ebenfalls für Produkte, die unter die Pflicht zur Deklaration des

Flugtransports fallen würden. Es verbietet im Warenverkehr zwischen der Schweiz und der EU neue mengenmässige Einfuhrbeschränkungen oder Massnahmen gleicher Wirkung. Ausnahmen sind zwar möglich, aber nur wenn dieselben Voraussetzungen erfüllt sind, die auch nach dem WTO-Recht erfüllt sein müssen (Vorliegen eines Ausnahmegrundes, Diskriminierungsverbot, Verhältnismässigkeit).

Das Agrarabkommen findet auf die hier diskutierten Produkte Anwendung. Es verpflichtet die Parteien unter anderem, ihre Bemühungen fortzusetzen, um den Handel mit Agrarerzeugnissen schrittweise weiter zu liberalisieren und sich aller Massnahmen zu enthalten, welche die Verwirklichung der Ziele des Abkommens gefährden könnten (Art. 14 Abs. 2).

Wie bereits oben unterstrichen wurde, kann davon ausgegangen werden, dass der Handel mit der EU nicht oder nur wenig betroffen wäre. Lebensmittel aus dem EU-Raum werden kaum per Luftfracht in die Schweiz eingeführt.

Übrige Abkommen mit anderen Vertragspartnern

Die übrigen Abkommen mit Vertragspartnern ausserhalb der EU und der Europäischen Freihandelsassoziation beinhalten ebenfalls Marktzugangsverpflichtungen. Ausserdem gelangen die relevanten Bestimmungen des WTO-Rechts zur Anwendung.

Bundesgesetz über die technischen Handelshemmnisse

Nach Artikel 4 des Bundesgesetzes über die technischen Handelshemmnisse (THG) sind technische Vorschriften so auszugestalten, dass sie nicht zu technischen Handelshemmnissen führen. Dazu sind die technischen Vorschriften auf diejenigen der wichtigsten Handelspartner der Schweiz abzustimmen. Im Lebensmittelbereich ist der wichtigste Handelspartner die EU (2019 stammten 74 % der importierten Landwirtschaftsprodukte aus der EU). Abweichungen von diesem Grundsatz sind nur zulässig, wenn überwiegende öffentliche Interessen sie erfordern, sie weder ein Mittel zur willkürlichen Diskriminierung noch eine verschleierte Beschränkung des Handels darstellen und sie verhältnismässig sind. Die Kommission ist der Ansicht, dass weitergehende Schritte unternommen werden müssen, um die Schweizer Klimaziele zu erreichen.

6.3 Erlassform

Gemäss Artikel 164 Absatz 1 BV sind alle wichtigen rechtsetzenden Bestimmungen in der Form des Bundesgesetzes zu erlassen. Beim vorliegenden Entwurf handelt es sich um die Revision eines Artikels des LMG. Der Entwurf folgt daher dem üblichen Gesetzgebungsverfahren.

6.4 Unterstellung unter die Ausgabenbremse

Mit der Vorlage werden weder neue Subventionsbestimmungen noch neue Verpflichtungskredite oder Zahlungsrahmen beschlossen. Sie ist somit nicht der Ausgabenbremse (Art. 159 Abs. 3 Bst. b BV) unterstellt.

6.5 Delegation von Rechtsetzungsbefugnissen

Mit der vorgeschlagenen Ergänzung von Artikel 13 Absatz 1 Buchstabe i LMG erhält der Bundesrat die Kompetenz, bei Lebensmitteln die Deklaration der Transportart, insbesondere der Flugtransporte, vorzuschreiben. Diese Möglichkeit hat der Bundesrat schon heute (vgl. Ziff. 1.3.). Die Vorlage enthält somit keine neue Delegation von Rechtsetzungsbefugnissen.

6.6 Datenschutz

Die vorgeschlagenen Massnahmen stellen datenschutzrechtlich kein Problem dar.

Beilagen:

- Entwurf zur Änderung von Artikel 13 Absatz 1 LMG

