



9.08.2018

Intégration, à titre optionnel, du trafic aérien dans le SEQE (opt-in)

Rapport à l'intention de la CEATE-N

1 Contexte

Le 18 juin 2018, la Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil national (CEATE-N) a chargé l'administration fédérale d'élaborer une proposition afin d'intégrer le trafic aérien dans le système d'échange de quotas d'émission (SEQE) à titre optionnel (principe de l'*opt-in*). La possibilité d'une participation du trafic aérien au SEQE devra être directement liée à la mise en œuvre de l'accord CORSIA (*Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation*) visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre de l'aviation internationale.

2 Possibilités d'« *opt-in* » dans le SEQE

2.1 Installations stationnaires

Dans le SEQE suisse, on entend par « *opt-in* » une décision prise individuellement par une entreprise de participer, à titre volontaire, au SEQE. Dans le cadre de la loi en vigueur, cette possibilité existe pour les entreprises dont le taux d'émission est moyen ou élevé, ou dont la puissance calorifique totale de combustion est supérieure à 10 MW. Elles peuvent s'engager de façon volontaire à participer au SEQE afin d'être exemptées de la taxe sur le CO₂ lorsque cela présente un attrait pour elles. Actuellement quatre des 53 entreprises couvertes par le SEQE participent de manière volontaire (*opt-in*).

En revanche, selon la loi sur le CO₂ en vigueur, les entreprises de certaines catégories exploitant des installations à taux élevé d'émissions de gaz à effet de serre sont tenues de participer au SEQE. Lorsque les émissions des installations sont inférieures à un seuil fixé (moins de 25 000 tonnes d'éq.-CO₂ par an au cours des trois années précédentes), une dérogation à l'obligation de participer au SEQE peut néanmoins être demandée (*opt-out*).

Le Conseil fédéral entend maintenir cette structure de base (obligation de participer au SEQE avec possibilité de sortie [*opt-out*] pour certaines installations / *opt-in* individuel à certaines conditions) au cours de la prochaine période d'échange de quotas d'émission (de 2021 à 2030). Elle est compatible avec l'accord sur le couplage des SEQE de la Suisse et de l'UE (17.073), qui vise à mettre les participants au SEQE suisse sur un pied d'égalité avec leurs concurrents européens.

2.2 Transport aérien

Avec le couplage, le transport aérien sera intégré dans le SEQE suisse à l'instar de ce qui prévaut dans l'UE. Dans le SEQE-UE, la participation des exploitants d'aéronefs est en principe obligatoire ; des exceptions s'appliquent néanmoins, p. ex. aux vols de sauvetage ou aux vols militaires ainsi qu'aux petits émetteurs. Il n'existe pas, pour le transport aérien, de réglementation comparable à la taxe sur le CO₂ dont les exploitants d'aéronefs pourraient se faire exempter ; il n'y a donc aucune incitation à participer de manière volontaire au SEQE. Aussi, un *opt-in* individuel à titre volontaire entraînerait de fait une non-intégration du transport aérien dans le SEQE.

Dans le cadre de la consultation relative à la politique climatique pour la période postérieure à 2020, les représentants de l'aviation avaient entre autres demandé que, pour le transport aérien, l'obligation de participer au SEQE ne soit fixée qu'au niveau de l'ordonnance et non pas dans la loi, comme le proposait le Conseil fédéral.¹ Cette délégation de compétence au Conseil fédéral permettrait en principe au secteur aérien de n'être soumis au SEQE que dans certaines conditions (*opt-in* sectoriel). Les conditions dans lesquelles le Conseil fédéral pourrait obliger l'aviation à participer au SEQE devraient alors être clairement définies au niveau de la loi. Actuellement ces conditions sont claires : selon l'accord conclu avec l'UE, le secteur de l'aviation devra être intégré dans le SEQE suisse au moment du couplage ; une procédure d'*opt-in* n'a dès lors aucun sens.

2.3 Compatibilité avec l'accord sur le couplage des SEQE conclu avec l'UE

Tant un *opt-in* individuel pour les exploitants d'aéronefs qu'un *opt-in* sectoriel qui ne seraient pas activés immédiatement lors du couplage sont actuellement incompatibles avec l'accord sur le couplage des SEQE. Cet accord précise à l'art. 6 que l'inclusion des activités aériennes dans le SEQE suisse tient compte des mêmes principes que ceux qui prévalent dans le SEQE-UE, notamment quant à la couverture (obligation de participer), au plafonnement de la quantité maximale des droits d'émission disponibles et à l'attribution à titre gratuit de droits d'émission aux exploitants d'aéronefs. Les critères essentiels pour l'aviation figurent à l'annexe I, partie B, de l'accord. Ces prescriptions garantissent l'égalité de traitement des participants. L'accord signé pourrait ne pas être ratifié avec un *opt-in* individuel ou sectoriel pour le transport aérien dans le SEQE suisse ; le couplage des SEQE, que les entreprises suisses participant actuellement au SEQE souhaitent voir réalisé le plus rapidement possible, ne pourrait pas se faire.

L'accord reconnaît néanmoins la dynamique de la politique climatique nationale et internationale et son impact sur les SEQE. L'art. 7 de l'accord précise explicitement en ce qui concerne le secteur aérien que l'annexe I, partie B, de l'accord devra être réexaminée par le comité mixte, et adaptée si nécessaire, au cas où des changements concernant l'intégration des activités aériennes dans le SEQE-UE devaient intervenir. À l'instar des autres accords conclus avec l'UE, un comité mixte comprenant des représentants de la Suisse et de l'UE administrera l'accord et le développera, le cas échéant (il pourra en particulier adapter les annexes). Ce comité prend les décisions d'un commun accord. S'agissant du comité mixte, l'accord prévoit l'application provisoire de certains articles à partir de la signature (le 23 novembre 2017) ;² ces dispositions sont nécessaires pour préparer la mise en œuvre de l'accord (notamment les préparatifs techniques en vue du couplage des registres des échanges de quotas d'émission et l'intégration du transport aérien).

S'agissant de la mesure de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) relative à la compensation partielle des émissions de CO₂ de l'aviation internationale, CORSIA, on ne sait pour l'heure pas encore comment l'UE prévoit de la gérer au sein de son SEQE (notamment dans quelle mesure elle pourrait entraîner un cumul de charges pour les exploitants d'aéronefs soumis au SEQE-UE et au CORSIA), étant donné que différents aspects concernant le CORSIA n'ont pas encore été réglés. La Suisse et l'UE s'accordent toutefois sur le fait qu'il faut éviter une double réglementation et que la charge administrative doit être minimisée (cf. point 4).

3 État des travaux relatifs à l'introduction de la mesure de l'OACI concernant la compensation partielle des émissions de CO₂ de l'aviation civile internationale (CORSIA)

L'OACI vise une croissance neutre en carbone de l'aviation civile internationale à partir de 2020. Les émissions de CO₂ de l'aviation civile internationale dépassant la moyenne des années 2019 et 2020 devront être compensées par des unités de réduction admissibles issues du « marché du CO₂ » mondial

¹ Toutefois, au cours de l'élaboration du projet de loi, l'Office fédéral de la justice s'est clairement opposé à une intégration au niveau de l'ordonnance. En effet, le transport aérien dispose de son propre plafond d'émission, différent de celui des installations stationnaires, ainsi que de ses propres droits d'émission, et doit dès lors impérativement être réglé au niveau de la loi.

² L'application provisoire a été acceptée le 28 août 2017 par la CEATE-N et le 4 septembre 2017 par la CEATE-E.

dans le cadre du régime CORSIA. La participation des États aux obligations de compensation prévues sous le CORSIA s'effectuera sur une base volontaire entre 2021 et 2026, et s'appliquera dans un premier temps jusqu'en 2035 (72 des 192 États membres de l'OACI, y compris la Suisse et les États membres de l'UE, qui génèrent à eux seuls environ 76 % des activités aériennes, ont déclaré vouloir participer à titre volontaire à partir de 2021).³ Seuls seront couverts les vols entre les États participants, en d'autres termes, ce n'est que sur ces vols que les émissions de CO₂ dépassant le niveau de base de 2020 (*baseline*) devront être compensées. Pour déterminer ce niveau de base correspondant à la moyenne des émissions de CO₂ de l'aviation civile internationale en 2019 et en 2020, les 192 États membres de l'OACI seront tenus de faire rapport dans le cadre du CORSIA à partir de 2019 sur les émissions de CO₂ des exploitants d'aéronefs inscrits dans leur pays. La remise des unités de réduction admissibles s'effectuera tous les trois ans, la première fois en 2024 pour les années 2021 à 2023 (phase pilote). Le CORSIA ne recense pas les vols intérieurs.

Le CORSIA sera introduit dans le cadre de la Convention de Chicago.⁴ Les prescriptions nécessaires à sa mise en œuvre y figureront sous la forme de normes et pratiques recommandées de l'OACI (*Standards and Recommended Practices, SARP*).⁵ En Suisse, les SARP de l'OACI peuvent être appliquées directement, sans travaux législatifs supplémentaires, en vertu du principe moniste en matière d'application des accords internationaux. Les SARP du CORSIA ont été adoptés fin juin 2018 par le Conseil de l'OACI. Certains aspects essentiels liés à l'efficacité climatique restent néanmoins à clarifier :

- les critères importants s'appliquant aux unités de réduction admissibles dans le CORSIA n'ont pas encore été adoptés (ils sont attendus en novembre 2018) ;
- un principe de base important mentionné dans le projet de critères s'appliquant aux unités de réduction admissibles dans le CORSIA est que les prestations de réduction ne devront pas être imputées à double, ce que l'Accord de Paris⁶ ne permet toutefois pas encore de garantir. En effet, les émissions de gaz à effet de serre de l'aviation internationale (ainsi que celles du transport maritime international) ne doivent pas être prises en compte par les États lors de la formulation et du réexamen de leurs objectifs de réduction sous l'Accord de Paris⁷ et une réglementation plus poussée s'avère nécessaire afin d'éviter des doubles comptages. Les résultats des négociations sur ce point – le « *Paris Rule Book* » – sont attendus en décembre 2018 ;
- les critères relatifs aux unités de réduction admissibles prévus dans le CORSIA sont dans une large mesure axés sur le marché du CO₂ actuel et ses mécanismes de marché dominants, notamment le mécanisme de développement propre (MDP) sous le Protocole de Kyoto.⁸ Cependant, nul ne sait comment les marchés mondiaux de CO₂ évolueront après 2020. Pour les États, l'incitation à vendre des unités de réduction diminuera à partir de 2021, car ils n'en disposeraient alors plus pour atteindre leur objectif sous l'Accord de Paris. On ne sait pas non plus si, et de quelle manière, les mécanismes de marché en vigueur jusqu'ici sous le Protocole de Kyoto, en particulier le MDP, seront transférés dans la période postérieure à 2020 et pourront ainsi être utilisés dans le cadre du CORSIA et être éventuellement disponibles pour satisfaire à l'Accord de Paris.

³ Jusqu'ici, on avait supposé que la Chine, qui contribue à raison d'environ 12 % aux activités aériennes internationales, participerait aussi à titre volontaire aux mesures de compensation à partir de 2021. Elle a toutefois déclaré, fin juin 2018, que cette décision n'avait pas encore été prise.

⁴ Convention relative à l'aviation civile internationale conclue à Chicago le 7 décembre 1944 (RS **0.748.0**), avec 192 États Parties

⁵ Nouveau volume de l'annexe 16 (*Environmental Protection*) de la Convention de Chicago

⁶ RS **0.814.012**

⁷ Un État pourrait donc vendre des réductions d'émission obtenues, par exemple, dans son secteur énergétique à une compagnie aérienne et imputer cette réduction à son objectif sous l'Accord de Paris (la réduction apparaît dans sa statistique des gaz à effet de serre). Par ailleurs, la compagnie aérienne, dont les émissions ne figurent pas, selon l'Accord de Paris, dans l'objectif de réduction défini par le pays, pourrait imputer la réduction sous le CORSIA. Cette réduction serait ainsi prise en compte deux fois.

⁸ Un MDP au sens de l'art. 12 du Protocole de Kyoto permet de générer des certificats de réduction des émissions négociables dans le cadre de projets de protection du climat réalisés dans des pays en développement.

Dans ce contexte, on ignore encore quelles seront les unités de réduction que l'OACI admettra dans le cadre du CORSIA.

Par ailleurs, les États membres de l'OACI pourront annoncer à l'OACI des divergences lors de la mise en œuvre des SARP du CORSIA au plan national. Reste à savoir si ce sera effectivement le cas et quel sera l'effet de ces divergences sur l'efficacité du CORSIA.

4 Interaction entre le CORSIA et le SEQUE-UE dans le secteur de l'aviation : exigences de la Suisse et possibilités pour le SEQUE suisse

Au vu notamment des incertitudes relevées plus haut, l'UE n'a pas encore défini la manière dont le SEQUE interagira à l'avenir avec le CORSIA. Elle a décidé de limiter l'intégration de l'aviation dans le SEQUE-UE à l'espace aérien de l'Espace économique européen (EEE) jusqu'à fin 2023, soit jusqu'au terme de la phase pilote du CORSIA (de 2021 à 2023). Jusque-là, aucune unité de réduction ne sera remise dans le cadre du CORSIA (remise en 2024 pour la phase pilote). L'UE entend réexaminer la réglementation relative au SEQUE dès que l'OACI aura pris les décisions déterminantes concernant le CORSIA. Ce réexamen sera axé sur les lignes directrices suivantes :

- la réduction ambitionnée pour les vols au sein de l'EEE devra être maintenue conformément à l'objectif de réduction fixé par l'UE pour 2030 ;⁹
- le CORSIA sera soutenu en tant que contribution à l'objectif fixé dans l'Accord de Paris de contenir le réchauffement planétaire nettement en dessous de 2° C ;
- la double réglementation devra être évitée.

Dès que l'UE énoncera clairement la manière dont elle entend régler l'interaction entre le SEQUE et le CORSIA, le comité mixte chargé de l'accord sur le couplage pourra examiner les éventuelles modifications liées au CORSIA qui devront être effectuées dans le SEQUE-UE et leur impact sur l'accord avec la Suisse. Ce comité est habilité à effectuer des changements dans les annexes, par exemple en ce qui concerne la couverture du transport aérien et son obligation de participer au SEQUE. Ce n'est toutefois que lors de l'entrée en vigueur de l'accord qu'une décision formelle, qui aura un effet contraignant, sera prise par le comité mixte. En Suisse, les décisions relatives à des modifications prises par le comité mixte seront soumises à l'approbation du Conseil fédéral ou du Parlement, selon leur portée, conformément à la répartition ordinaire des compétences relatives à la modification des traités internationaux.

Le Conseil fédéral partage l'avis du secteur de l'aviation, à savoir qu'il faut éviter une double réglementation : une tonne de CO₂ émise ne doit pas être soumise à une double obligation (remise de droits d'émission dans le SEQUE et d'unités de réduction dans le CORSIA). De plus, la charge administrative devra être limitée. La Suisse a déjà systématiquement fait part de ces exigences auprès de l'UE à plusieurs niveaux (par la cheffe du DETEC, la direction de l'OFEV ainsi qu'au niveau technique) et les exprimera aussi au sein du comité mixte. L'UE a également indiqué qu'elle partageait ces préoccupations et qu'une double réglementation n'était pas prévue.

Étant donné qu'à l'heure actuelle un *opt-in* de l'aviation dans le SEQUE suisse, qu'il soit individuel ou sectoriel, ne serait pas conforme à l'accord sur le couplage, l'administration propose une formulation alternative dans la loi afin d'éviter un cumul de charges pour l'aviation. Selon la structure et l'impact du CORSIA, cette formulation différente permettrait notamment de prévoir à l'avenir un *opt-out*, soit la sortie de l'aviation du SEQUE suisse.

⁹ Cet objectif peut être atteint seulement avec des réductions dans l'UE. Des unités de réduction remise dans le cadre du CORSIA qui attestent une réduction réalisée en dehors de l'UE ne peuvent donc pas être prises en considération pour atteindre l'objectif de l'UE.

5 Prévention du cumul de charges pour l'aviation dans le cadre du SEQE et du CORSIA

5.1 Texte de loi alternatif pour le projet d'acte du Conseil fédéral

L'administration propose ci-après un texte de loi alternatif qui évite explicitement un cumul de charges dans le cadre du SEQE et du CORSIA et qui serait, au stade actuel, conforme à l'accord de couplage. Ce texte devrait être repris dans le projet d'approbation de l'accord (17.073) ainsi que dans le projet de révision totale de la loi sur le CO₂ (17.071).

Proposition du Conseil fédéral	Formulation alternative
17.073 Message du 1^{er} décembre 2017 concernant l'approbation de l'accord conclu entre la Suisse et l'Union européenne sur le couplage de leurs systèmes d'échange de quotas d'émission et sa mise en œuvre (Modification de la loi sur le CO₂)	
Projet d'arrêté fédéral concernant l'approbation de l'accord conclu entre la Suisse et l'Union européenne sur le couplage de leurs systèmes d'échange de quotas d'émission et sa mise en œuvre (Modification de la loi sur le CO₂) Art. 1 ¹ L'accord du ... entre la Suisse et l'Union européenne sur le couplage de leurs systèmes d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre est approuvé. ² Le Conseil fédéral est autorisé à ratifier l'accord.	^{1bis} (<i>nouveau</i>) Le Conseil fédéral est autorisé à approuver, de manière autonome, une modification de l'accord concernant la participation obligatoire des exploitants d'aéronefs.
Projet de modification de la loi du 23 décembre 2011 sur le CO₂ (conformément à l'annexe de l'arrêté fédéral ci-dessus) Art. 16a Participation obligatoire: exploitants d'aéronefs ¹ Les exploitants des aéronefs qui décollent de Suisse ou y atterrissent sont tenus de participer au SEQE. ² Le Conseil fédéral règle: a. les exemptions pour les vols recensés par un SEQE reconnu par le Conseil fédéral; b. les exemptions pour les vols qui ne sont ni en provenance ni à destination de l'Espace économique européen (EEE), et les autres exemptions, en tenant compte des réglementations de l'UE. ³ Les exploitants doivent remettre chaque année à la Confédération, à hauteur des émissions générées par ces aéronefs a. des droits d'émission pour aéronefs, ou b. des droits d'émission pour installations ou des certificats de réduction des émissions, pour autant que l'UE prévoie cette possibilité.	¹ Les exploitants d'aéronefs qui décollent de la Suisse ou qui y atterrissent sont tenus de participer au SEQE conformément aux traités internationaux. ⁴ (<i>nouveau</i>) Lorsqu'il existe, en vertu de traités internationaux, plusieurs systèmes de réduction des émissions de gaz à effet de serre pour les aéronefs, le Conseil fédéral veille à ce que les exploitants d'aéronefs ne soient pas soumis de manière cumulative à ces systèmes en ce qui concerne les émissions de gaz à effet de serre générées par les vols.

17.071 Message du 1 ^{er} décembre 2017 relatif à la révision totale de la loi sur le CO ₂ pour la période postérieure à 2020	
Projet de loi fédérale sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre (loi sur le CO₂) Art. 19 Participation obligatoire: exploitants d'aéronefs ¹ Les exploitants des aéronefs qui décollent de Suisse ou y atterrissent sont tenus de participer au SEQE. ² Le Conseil fédéral règle: a. les exemptions pour les vols recensés par un SEQE reconnu par le Conseil fédéral; b. les exemptions pour les vols qui ne sont ni en provenance ni à destination de l'Espace économique européen (EEE), et les autres exemptions, en tenant compte des réglementations de l'UE. ³ Les exploitants doivent remettre chaque année à la Confédération, à hauteur des émissions générées par ces aéronefs a. des droits d'émission pour aéronefs, ou b. des droits d'émission pour installations ou des certificats de réduction des émissions, pour autant que l'UE prévoie cette possibilité	¹ Les exploitants d'aéronefs qui décollent de la Suisse ou qui y atterrissent sont tenus de participer au SEQE conformément aux traités internationaux. ⁴ (nouveau) Lorsqu'il existe, en vertu de traités internationaux, plusieurs systèmes de réduction des émissions de gaz à effet de serre pour les aéronefs, le Conseil fédéral veille à ce que les exploitants d'aéronefs ne soient pas soumis de manière cumulative à ces systèmes en ce qui concerne les émissions de gaz à effet de serre générées par les vols.

5.2 Commentaire

Nouvel al. 1^{bis} de l'art. 1 de l'arrêté fédéral concernant l'approbation de l'accord conclu entre la Suisse et l'Union européenne sur le couplage de leurs systèmes d'échange de quotas d'émission et sa mise en œuvre

Le Conseil fédéral devra être habilité à approuver, de manière autonome, une modification de l'accord conclu entre la Confédération suisse et l'Union européenne sur le couplage de leurs systèmes respectifs d'échange d'émissions de gaz à effet de serre (ci-après « l'accord ») qui concerne la participation obligatoire des exploitants d'aéronefs. Cet aspect est notamment important dans l'optique d'une éventuelle modification de l'accord qui pourrait résulter des travaux en cours de l'OACI relatifs au CORSIA. Ces travaux toucheraient de la même manière les États membres de l'UE, raison pour laquelle une modification de l'accord nécessitant, le cas échéant, une action rapide s'imposerait également pour l'UE. La délégation de la compétence d'approbation au Conseil fédéral répond à cette exigence.

Complément à l'al. 1 de l'art. 16a de la loi sur le CO₂ en vigueur ou de l'art. 19 de la loi sur le CO₂ entièrement révisée

En complétant cet alinéa de manière à ce que les exploitants d'aéronefs ne soient tenus de participer au SEQE que dans la mesure où un traité international le prévoit, on vise en particulier à garantir que l'entrée en vigueur, en phase avec l'UE, d'une modification de l'accord réduisant ou supprimant totalement l'obligation de participer au SEQE s'applique également immédiatement en vertu de la loi sur le CO₂ sans nécessiter une adaptation supplémentaire de celle-ci.

Nouvel al. 4 de l'art. 16a de la loi sur le CO₂ en vigueur ou de l'art. 19 de la loi sur le CO₂ entièrement révisée

Le nouvel al. 4 charge le Conseil fédéral de veiller à ce que les exploitants d'aéronefs ne soient pas notamment soumis à une double charge en raison du CORSIA ainsi que de par leur obligation de participer au SEQE. Les mesures que le Conseil fédéral pourra prendre visent essentiellement à convenir avec l'UE d'une modification de l'accord. En cas de retard ou si l'UE devait prévoir, pour ses exploitants d'aéronefs, une charge cumulée totale ou partielle, le Conseil fédéral serait, par exemple, tenu de soumettre sans tarder un message relatif à une adaptation de la loi sur le CO₂ à l'Assemblée fédérale.

6 Conclusion

Une participation, à titre volontaire, des exploitants d'aéronefs au SEQE suisse (*opt-in*), comme peuvent actuellement le faire les exploitants de certaines installations, entraînerait *de facto* une non-intégration du transport aérien faute d'incitation à participer. La situation est la même dans le SEQE-UE, raison pour laquelle les exploitants d'aéronefs sont en principe tenus de participer, hormis quelques exceptions. L'accord sur le couplage des SEQE prévoyant que l'intégration du transport aérien dans le SEQE suisse s'effectuera selon les mêmes principes que dans le SEQE-UE, un *opt-in* unilatéral dans le SEQE suisse pour les exploitants d'aéronefs n'est pas conforme à l'accord. Cet accord ne pourrait dès lors pas être ratifié ; un couplage des SEQE, que l'industrie suisse souhaite depuis longtemps et voudrait voir réalisé dans les plus brefs délais, ne serait plus possible.

Dans le contexte de l'introduction prévue du CORSIA, la mesure de l'OACI régissant l'aviation internationale, le Conseil fédéral est d'avis, tout comme secteur de l'aviation, qu'une double réglementation du transport aérien dans le cadre du SEQE et du CORSIA doit être évitée. Plusieurs questions concernant le CORSIA restent néanmoins à éclaircir. La Commission européenne n'a pas encore élaboré de propositions législatives concrètes sur la manière dont le SEQE-UE et le CORSIA pourraient interagir. Il est donc trop tôt pour déterminer si le transport aérien pourrait être soumis à une double charge à partir de 2024 (ce n'est qu'à ce moment que les unités de réduction devront être remises pour la phase pilote de CORSIA allant de 2021 à 2023). La Commission européenne s'est exprimée à ce sujet à différents niveaux auprès du DETEC, indiquant qu'elle souhaitait éviter un cumul de charges. Les éventuels développements juridiques ainsi que leur impact possible sur le couplage des SEQE devront être discutés au sein du comité mixte et la Suisse pourra alors faire entendre son point de vue.

Au cas où l'on souhaiterait voir figurer dans la loi une formulation explicite afin d'éviter le cumul de charges pour le transport aérien, la proposition alternative formulée sous 5.1 du présent rapport pourrait être envisagée ; elle est pour l'heure conforme à l'accord. Selon ces dispositions, le Conseil fédéral devrait à nouveau présenter un projet de loi au cas où une double réglementation serait envisagée. Ce projet pourrait prévoir à l'avenir une exclusion sectorielle du transport aérien du SEQE suisse – un *opt-out* – en fonction de la structure et des effets du CORSIA. La conformité d'un *opt-out* avec l'accord devrait, le moment venu, être examinée par rapport à la procédure adoptée dans le SEQE-UE.