

ARRÊT DU TRIBUNAL (première chambre, siégeant avec cinq juges)

24 juin 2026 (*)

« Environnement – Règlement délégué (UE) 2023/2485 – Taxonomie – Activités transitoires – Exclusion de l'activité de fabrication d'aéronefs d'affaires – Erreur manifeste d'appréciation »

Dans l'affaire T-77/24,

Dassault Aviation, établie à Paris (France), représentée par M^{es} E. Mignon, D. Zygas et M. Mossé, avocats,

partie requérante,

soutenue par

European Business Aviation Association (EBAA), établie à Bruxelles (Belgique), représentée par M^{es} J. Derenne, D. Vallindas, A. Álvarez Vidal et C. Jadot, avocats,

et par

Compagnie Daher, établie à Marseille (France), représentée par M^{es} B. Kanovitch, I. Simic, G. Léonard et W. Hebert, avocats,

parties intervenantes,

contre

Commission européenne, représentée par M. G. von Rintelen, M^{mes} B. Sasinowska et C. Auvret, en qualité d'agents,

partie défenderesse,

soutenue par

Parlement européen, représenté par MM. A. Tamás, J. Etienne et M^{me} L. Taïeb, en qualité d'agents,

et par

Conseil de l'Union européenne, représenté par M. I. Gurov et M^{me} N. Rouam, en qualité d'agents,

parties intervenantes,

LE TRIBUNAL (première chambre, siégeant avec cinq juges),

composé de MM. S. Papasavvas, président, E. Buttigieg, M^{mes} M. Kancheva (rapporteuse), E. Tichy-Fisslberger et M. F. Bestagno, juges,

greffière : M^{me} H. Eriksson, administratrice,

vu la phase écrite de la procédure, notamment :

- l’exception d’irrecevabilité soulevée par la Commission par acte séparé, déposé au greffe du Tribunal le 3 mai 2024,
- la décision du Tribunal du 11 septembre 2024 joignant l’exception d’irrecevabilité au fond,
- l’ordonnance du 21 janvier 2025 admettant EBAA et Compagnie Daher à intervenir au soutien de la requérante et rejetant les interventions de Daher Aerospace SA et de M. Dainis Liepa,
- la décision du 21 janvier 2025 admettant le Parlement et le Conseil à intervenir au soutien de la Commission,

à la suite de l’audience du 10 février 2026,

rend le présent

Arrêt

- 1 Par son recours fondé sur l’article 263 TFUE, la requérante, Dassault Aviation, demande, en substance, l’annulation du point 2 de l’annexe I du règlement délégué (UE) 2023/2485 de la Commission, du 27 juin 2023, modifiant le règlement délégué (UE) 2021/2139 par des critères d’examen technique supplémentaires permettant de déterminer à quelles conditions certaines activités économiques peuvent être considérées comme contribuant substantiellement à l’atténuation du changement climatique ou à l’adaptation à celui-ci et si ces activités ne causent de préjudice important à aucun des autres objectifs environnementaux (JO L, 2023/2485), en ce qu’il ajoute la section 3.21, intitulée « Fabrications d’aéronefs » (ci-après la « section 3.21 »), dans l’annexe I du règlement délégué (UE) 2021/2139 de la Commission, du 4 juin 2021, complétant le règlement (UE) 2020/852 du Parlement européen et du Conseil par les critères d’examen technique permettant de déterminer à quelles conditions une activité économique peut être considérée comme contribuant substantiellement à l’atténuation du changement climatique ou à l’adaptation à celui-ci et si cette activité économique ne cause de préjudice important à aucun des autres objectifs environnementaux (JO 2021, L 442, p. 1) (ci-après la « disposition attaquée »).

Antécédents du litige

- 2 La requérante est un groupe français actif dans la conception, la fabrication et la vente d'avions d'affaires, d'avions militaires et de systèmes spatiaux. Dans le secteur de l'aviation d'affaires, la requérante occupe le troisième rang mondial.
- 3 Le 18 juin 2020, le Parlement européen et le Conseil de l'Union européenne ont adopté le règlement (UE) 2020/852 sur l'établissement d'un cadre visant à favoriser les investissements durables et modifiant le règlement (UE) 2019/2088 (JO 2020, L 198, p. 13, ci-après le « règlement sur la taxonomie »).
- 4 Aux termes de son article 1^{er}, paragraphe 1, le règlement sur la taxonomie « établit les critères permettant de déterminer si une activité économique est considérée comme durable sur le plan environnemental, aux fins de la détermination du degré de durabilité environnementale d'un investissement ». Selon son considérant 3, ce règlement constitue une étape essentielle pour orienter des flux financiers vers des activités durables afin de parvenir à une Union européenne neutre pour le climat d'ici à 2050.
- 5 À cette fin, le règlement sur la taxonomie met en place, ainsi qu'il ressort de ses considérants 6 et 12, un système de classification unifié des activités durables (ci-après la « taxonomie »), qui harmonise au niveau de l'Union les critères permettant de déterminer si une activité économique est durable sur le plan environnemental, ce qui donne aux investisseurs et aux autres opérateurs économiques une compréhension commune des activités en cause.
- 6 Le 4 juin 2021, la Commission a adopté, sur le fondement, notamment, des articles 10 et 11 du règlement sur la taxonomie, le règlement délégué 2021/2139, lequel comprend deux annexes qui établissent, selon une nomenclature divisée en secteurs économiques, les critères d'examen technique à prendre en compte pour apprécier si une activité économique contribue de manière substantielle à l'atténuation du changement climatique (s'agissant de l'annexe I), conformément à l'article 10 du règlement sur la taxonomie, ou à l'adaptation à celui-ci (s'agissant de l'annexe II), conformément à l'article 11 de ce même règlement. Dans la rédaction initiale de la section 3 de chacune de ces annexes, intitulée « Industrie manufacturière », le secteur de l'aviation n'était pas mentionné.
- 7 Le 6 juillet 2021, la Commission a adopté, sur le fondement, notamment, de l'article 8, paragraphe 4, du règlement sur la taxonomie, le règlement délégué (UE) 2021/2178 complétant le règlement 2020/852 du Parlement européen et du Conseil par des précisions concernant le contenu et la présentation des informations que doivent publier les entreprises soumises à l'article 19 bis ou à l'article 29 bis de la directive 2013/34/UE sur leurs activités économiques durables sur le plan environnemental, ainsi que la méthode à suivre pour se conformer à cette obligation d'information (JO 2021, L 443, p. 9).
- 8 Le 9 mars 2022, la Commission a adopté le règlement délégué (UE) 2022/1214 modifiant le règlement délégué 2021/2139 en ce qui concerne les activités économiques exercées dans certains secteurs de l'énergie et le règlement délégué 2021/2178 en ce qui concerne les informations à publier spécifiquement pour ces activités économiques (JO 2022, L 188, p. 1).

9 Le 14 décembre 2022, le Parlement et le Conseil ont adopté la directive (UE) 2022/2464 modifiant le règlement (UE) n° 537/2014 et les directives 2004/109/CE, 2006/43/CE et 2013/34/UE en ce qui concerne la publication d'informations en matière de durabilité par les entreprises (JO 2022, L 322, p. 15). La directive 2022/2464 a notamment modifié les articles 19 bis et 21 bis de la directive 2013/34/UE du Parlement européen et du Conseil, du 26 juin 2013, relative aux états financiers annuels, aux états financiers consolidés et aux rapports y afférents de certaines formes d'entreprises, modifiant la directive 2006/43/CE du Parlement européen et du Conseil et abrogeant les directives 78/660/CEE et 83/349/CEE (JO 2013, L 182, p. 19). Dans leur rédaction issue de la directive 2022/2464, ces articles prévoient l'inclusion, respectivement dans les rapports de gestion et les rapports de gestion consolidés, d'informations relatives à la durabilité des activités des entreprises.

10 Le 27 juin 2023, la Commission a adopté le règlement délégué 2023/2485. En vertu de l'article 1^{er}, point 1, du règlement délégué 2023/2485, le point 2 de l'annexe I dudit règlement délégué ajoute à l'annexe I du règlement délégué 2021/2139, notamment, la section 3.21.

11 Le contenu de la section 3.21 se présente de la façon suivante :

« Description de l'activité »

Fabrication, réparation, maintenance, révision, adaptation, conception, réaffectation et mise à niveau d'aéronefs et de pièces et équipements d'aéronefs.

[...]

Lorsqu'une activité économique relevant de la présente catégorie ne satisfait pas au critère de la contribution substantielle énoncé au [sous] a) de la présente section, elle constitue une activité transitoire au sens de l'article 10, paragraphe 2, du règlement [...] 2020/852 dès lors qu'elle satisfait aux autres critères d'examen technique énoncés dans cette même section.

Critères d'examen technique

Contribution substantielle à l'atténuation du changement climatique

L'activité consiste à fabriquer, réparer, assurer la maintenance, réviser, adapter, concevoir, réaffecter ou mettre à niveau l'un des types d'aéronefs suivants :

- a) les aéronefs dont les émissions directes de CO₂ (à l'échappement) sont nulles ;
- b) jusqu'au 31 décembre 2027, les aéronefs, autres que ceux produits pour l'aviation d'affaires privée ou commerciale, respectant les marges indiquées ci-dessous et limitées par le taux de remplacement afin de garantir que la livraison n'augmente pas la flotte aérienne mondiale :

- i) dont la masse maximale au décollage est supérieure à 5,7 t et inférieure ou égale à 60 t et dont la valeur métrique certifiée des émissions de CO₂ est inférieure d'au moins 11 % à la limite applicable aux nouveaux types d'aéronefs fixée par la norme de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI)[...] ;
- ii) dont la masse maximale au décollage est supérieure à 60 t et inférieure ou égale à 150 t et dont la valeur métrique certifiée des émissions de CO₂ est inférieure d'au moins 2 % à la limite applicable aux nouveaux types d'aéronefs fixée par la norme de l'OACI ;
- iii) dont la masse maximale au décollage est supérieure à 150 t et dont la valeur métrique certifiée des émissions de CO₂ est inférieure d'au moins 1,5 % à la limite applicable aux nouveaux types d'aéronefs fixée par la norme de l'OACI.

[...]

- c) du 1^{er} janvier 2028 au 31 décembre 2032, les aéronefs satisfaisant aux critères d'examen technique énoncés au [sous] b) de la présente sous-section et certifiés pour fonctionner avec un mélange composé à 100 % de carburants durables d'aviation.

[...] »

Conclusions des parties

- 12 La requérante, soutenue par European Business Aviation Association (EBAA) et Compagnie Daher, conclut, en substance, à ce qu'il plaise au Tribunal :

- rejeter l'exception d'irrecevabilité ;
- annuler la disposition attaquée ;
- condamner la Commission aux dépens.

- 13 La Commission, soutenue par le Parlement et le Conseil, conclut à ce qu'il plaise au Tribunal :

- rejeter le recours comme irrecevable ;
- à titre subsidiaire, rejeter le recours comme non fondé ;
- condamner la requérante aux dépens.

Sur la recevabilité

- 14 Par la voie d'une exception d'irrecevabilité soulevée par acte séparé, la Commission soutient que la requérante, d'une part, n'a pas d'intérêt à obtenir l'annulation de la disposition

attaquée et, d'autre part, n'a pas qualité pour agir sur le fondement de l'article 263, quatrième alinéa, TFUE.

15 À l'audience, en réponse à une question du Tribunal, la Commission a indiqué qu'elle souhaitait retirer la fin de non-recevoir tirée du défaut de qualité pour agir de la requérante, tout en maintenant que la requérante n'avait pas démontré son intérêt à agir en l'espèce.

16 Ainsi, la Commission soutient, en substance, que l'annulation de la disposition attaquée n'irait pas dans le sens de l'intérêt invoqué par la requérante dans la requête, à savoir éviter que ses activités ne puissent pas être considérées comme durables au sens de la taxonomie.

17 La requérante, EBAA et Compagnie Daher contestent l'argumentation de la Commission.

18 Selon une jurisprudence constante de la Cour, un recours en annulation intenté par une personne physique ou morale n'est recevable que dans la mesure où cette dernière a un intérêt à voir annuler l'acte attaqué. Un tel intérêt suppose que l'annulation de cet acte soit susceptible, par elle-même, d'avoir des conséquences juridiques et que le recours puisse ainsi, par son résultat, procurer un bénéfice à la partie qui l'a intenté. La preuve d'un tel intérêt, qui s'apprécie au jour où le recours est formé et qui constitue la condition essentielle et première de tout recours en justice, doit être rapportée par la partie requérante (arrêt du 4 juin 2015, *Andechser Molkerei Scheitz/Commission*, C-682/13 P, non publié, EU:C:2015:356, points 25 à 27 ; voir, également, arrêt du 17 septembre 2015, *Mory e.a./Commission*, C-33/14 P, EU:C:2015:609, point 55 et jurisprudence citée ; arrêt du 18 octobre 2018, *Gul Ahmed Textile Mills/Conseil*, C-100/17 P, EU:C:2018:842, point 37).

19 Il convient donc de vérifier si la requérante soutient à juste titre que l'annulation de la disposition attaquée est susceptible d'avoir des conséquences juridiques et que le recours peut ainsi lui procurer un bénéfice.

20 La Commission soutient au contraire que la disposition attaquée n'affecte pas défavorablement la situation juridique de la requérante, dès lors qu'elle n'introduit aucune obligation ni aucune restriction portant sur les activités d'aviation d'affaires et ne supprime aucun droit dont aurait pu se prévaloir la requérante avant son adoption. La disposition attaquée introduirait simplement une faculté pour les opérateurs des activités de fabrication d'aéronefs de qualifier certaines activités remplissant les critères d'examen technique d'« activités apportant une contribution substantielle à l'atténuation du changement climatique » ou d'« activités transitoires » au sens du règlement sur la taxonomie et, ainsi, de faciliter l'orientation des investissements vers ces activités.

21 À cet égard, il convient de relever, ainsi que l'a fait la requérante, que le règlement sur la taxonomie impose à certaines entreprises une obligation de transparence dans leurs déclarations non financières.

22 Ainsi, aux termes de l'article 8, paragraphe 1, du règlement sur la taxonomie, « [t]oute entreprise soumise à l'obligation de publier des informations non financières conformément à l'article 19 bis ou à l'article 29 bis de la directive 2013/34[...] inclut dans sa déclaration non

financière ou sa déclaration non financière consolidée des informations sur la manière et la mesure dans laquelle les activités de l'entreprise sont associées à des activités économiques pouvant être considérées comme durables sur le plan environnemental au titre des articles 3 et 9 [dudit] règlement ».

- 23 Conformément à l'article 8, paragraphe 2, sous a) et b), du règlement sur la taxonomie, les entreprises non financières publient à cet effet la part de leur chiffre d'affaires provenant de produits ou de services associés à des activités économiques pouvant être considérées comme durables sur le plan environnemental au titre des articles 3 et 9 de ce même règlement ainsi que la part de leurs dépenses d'investissement et d'exploitation liée à des actifs ou à des processus associés à des activités économiques pouvant être considérées comme durables sur le plan environnemental au titre de ces mêmes dispositions.
- 24 L'article 8, paragraphe 4, du règlement sur la taxonomie prévoit que la Commission adopte un acte délégué, conformément à l'article 23 de ce même règlement, pour compléter l'article 8, paragraphes 1 et 2, dudit règlement, afin de préciser le contenu et la présentation des informations à publier en vertu de ces paragraphes, y compris la méthodologie à suivre en vue de s'y conformer, en prenant en considération les spécificités tant des entreprises financières que des entreprises non financières ainsi que les critères d'examen technique établis en vertu du même règlement.
- 25 Le considérant 2 du règlement délégué 2021/2178, adopté sur le fondement de l'article 8, paragraphe 4, du règlement sur la taxonomie, précise à cet égard que, « [a]fin de permettre aux investisseurs et au grand public d'évaluer correctement la part d'activités économiques durables sur le plan environnemental des entreprises non financières, celles-ci devraient être tenues de publier des informations indiquant lesquelles de leurs activités économiques sont alignées sur la tax[o]nomie[, que, e]n outre, il est nécessaire de faire savoir à quels objectifs environnementaux ces activités contribuent substantiellement [et que l]es entreprises non financières devraient donc également fournir, dans les indicateurs clés de performance, une ventilation de cette part de leurs activités alignées sur la tax[o]nomie par objectif environnemental auquel ces activités contribuent substantiellement ».
- 26 Conformément à l'article 2 du règlement délégué 2021/2178, les entreprises non financières publient les informations visées à l'article 8, paragraphes 1 et 2, du règlement sur la taxonomie comme cela est indiqué à l'annexe I du règlement délégué 2021/2178.
- 27 Le point 1 de l'annexe I du règlement délégué 2021/2178 présente le contenu des trois indicateurs clés de performance (ci-après les « ICP ») à publier par les entreprises non financières et relatifs, respectivement, au chiffre d'affaires, aux dépenses d'investissement ainsi qu'aux dépenses d'exploitation. Il ressort dudit point que ces ICP sont le résultat du calcul de ratios, dans lesquels le numérateur se rapporte, d'une part, à des « activités économiques éligibles à la tax[o]nomie » et, d'autre part, à des « activités économiques alignées sur la tax[o]nomie ».

- 28 À cet égard, il convient de relever que l'article 1^{er}, point 5, du règlement délégué 2021/2178 définit une « activité économique éligible à la tax[o]nomie » comme étant une activité économique décrite dans les actes délégués adoptés en vertu de l'article 10, paragraphe 3, de l'article 11, paragraphe 3, de l'article 12, paragraphe 2, de l'article 13, paragraphe 2, de l'article 14, paragraphe 2, ou de l'article 15, paragraphe 2, du règlement sur la taxonomie, que cette activité remplisse ou non une partie ou l'ensemble des critères d'examen technique énoncés dans ces actes délégués.
- 29 L'article 1^{er}, point 2, du règlement délégué 2021/2178 définit une « activité économique alignée sur la tax[o]nomie » comme étant une activité qui satisfait aux exigences énoncées à l'article 3 du règlement sur la taxonomie.
- 30 Or, il y a lieu de rappeler que, pour qu'une activité économique satisfasse aux exigences de l'article 3 du règlement sur la taxonomie, celle-ci doit, notamment, en vertu de l'article 3, sous d), dudit règlement, remplir les critères d'examen technique établis par la Commission dans les actes délégués adoptés conformément à l'article 10, paragraphe 3, à l'article 11, paragraphe 3, à l'article 12, paragraphe 2, à l'article 13, paragraphe 2, à l'article 14, paragraphe 2, ou à l'article 15, paragraphe 2, de ce même règlement.
- 31 Il s'ensuit que les activités économiques alignées sur la taxonomie sont nécessairement des activités économiques éligibles à la taxonomie, c'est-à-dire des activités économiques décrites dans les actes délégués, qui satisfont aux exigences de l'article 3 du règlement sur la taxonomie, y compris aux critères d'examen technique prévus dans les actes délégués visés à l'article 3, sous d), de ce règlement. En revanche, les activités économiques éligibles à la taxonomie peuvent ne pas correspondre à des activités économiques alignées sur la taxonomie, dans le cas où, étant décrites dans lesdits actes délégués, elles ne satisfont pas aux exigences de l'article 3 du règlement sur la taxonomie.
- 32 En outre, conformément au point 2 de l'annexe I du règlement délégué 2021/2178, lors de la publication d'informations en vertu de l'article 8, paragraphe 2, du règlement sur la taxonomie, les entreprises non financières indiquent, premièrement, chacune de leurs activités économiques, en distinguant un sous-ensemble d'activités transitoires et d'activités habilitantes, deuxièmement, l'ICP de chaque activité économique et l'ICP total de l'ensemble des activités économiques au niveau de l'entreprise ou du groupe concerné, troisièmement, les ICP relatifs au chiffre d'affaires, aux dépenses d'investissement ainsi qu'aux dépenses d'exploitation pour chaque objectif environnemental et l'ICP total pour l'ensemble des objectifs environnementaux au niveau de l'entreprise ou du groupe, en évitant le double comptage, quatrièmement, la part des activités économiques alignées sur la taxonomie ainsi que la part des activités économiques éligibles à la taxonomie qui ne satisfont pas aux critères d'examen technique et la part de chaque activité économique éligible à la taxonomie qui est alignée sur la taxonomie et, cinquièmement, les activités économiques non éligibles à la taxonomie et la part que ces activités représentent dans le dénominateur de l'ICP du chiffre d'affaires, au niveau de l'entreprise ou du groupe.

- 33 Ainsi qu'il résulte de la lecture combinée des points 1 et 2 de l'annexe I du règlement délégué 2021/2178, l'obligation de publication qui pèse sur les entreprises non financières en vertu de l'article 8 du règlement sur la taxonomie leur est applicable dans la mesure où leur activité économique est une activité économique éligible à la taxonomie, c'est-à-dire une activité qui est décrite dans l'un des actes délégués visés à l'article 3, sous d), dudit règlement.
- 34 Cette appréciation n'est pas remise en cause par l'argument de la Commission selon lequel, en vertu du règlement délégué 2021/2178, lorsque l'activité économique d'une entreprise soumise à l'obligation de publier des informations non financières en vertu de l'article 19 bis ou de l'article 29 bis de la directive 2013/34 n'est pas décrite par l'un des actes délégués visés à l'article 3, sous d), du règlement sur la taxonomie, ladite entreprise reste tenue d'indiquer dans son rapport de gestion ou dans son rapport consolidé de gestion que son activité n'est pas éligible à la taxonomie. En effet, cela n'enlève rien au fait que, lorsque l'activité économique est décrite par l'un des actes délégués visés à l'article 3, sous d), du règlement sur la taxonomie, l'obligation de publier des informations est alors celle qui découle de l'article 8 dudit règlement, lu conjointement avec le point 2 de l'annexe I du règlement délégué 2021/2178, dont résulte, notamment, l'obligation de publier des informations sur la part des activités économiques alignées sur la taxonomie et la part des activités économiques éligibles à la taxonomie qui ne satisfont pas aux critères d'examen technique (voir point 32 ci-dessus).
- 35 En l'espèce, il convient de relever que la disposition attaquée ajoute à l'annexe I du règlement délégué 2021/2139, notamment, la section 3.21. L'activité économique en question est décrite dans cette section comme étant la « [f]abrication, réparation, maintenance, révision, adaptation, conception, réaffectation et mise à niveau d'aéronefs et de pièces et équipements d'aéronefs ». Il est également précisé dans ladite section que, lorsqu'une activité économique relevant de cette catégorie ne satisfait pas au critère de la contribution substantielle énoncé dans cette même section, sous a), elle constitue une activité transitoire au sens de l'article 10, paragraphe 2, du règlement sur la taxonomie dès lors qu'elle satisfait aux autres critères d'examen technique énoncés dans ladite section.
- 36 La section 3.21, sous a), vise « les aéronefs dont les émissions directes de CO₂ (à l'échappement) sont nulles », alors que la section 3.21, sous b), vise « jusqu'au 31 décembre 2027, les aéronefs, autres que ceux produits pour l'aviation d'affaires privée ou commerciale », respectant certaines marges ainsi que le taux de remplacement qui y sont définis. Enfin, la section 3.21, sous c), vise « du 1^{er} janvier 2028 au 31 décembre 2032, les aéronefs satisfaisant aux critères d'examen technique énoncés au [sous] b) [...] et certifiés pour fonctionner avec un mélange composé à 100 % de carburants durables d'aviation ».
- 37 Il s'ensuit que la disposition attaquée emporte pour la requérante, qui ne produit pas d'aéronefs dont les émissions directes de dioxyde de carbone (CO₂) (à l'échappement) sont nulles, l'obligation de publier dans son rapport de gestion ou dans son rapport de gestion consolidé l'information selon laquelle son activité de fabrication d'avions d'affaires, bien qu'éligible à la taxonomie, constitue une activité non alignée sur la taxonomie, c'est-à-dire

une activité économique n'étant pas durable sur le plan environnemental au sens de l'article 3 du règlement sur la taxonomie.

- 38 Or, l'annulation de la disposition attaquée aurait pour conséquence de faire de l'activité de fabrication d'aéronefs produits pour « l'aviation d'affaires privée ou commerciale » une activité économique non éligible à la taxonomie. Cette circonstance rendrait inapplicable, à l'égard de la requérante, l'obligation visée à l'article 8 du règlement sur la taxonomie, selon les modalités prévues aux points 1 et 2 de l'annexe I du règlement délégué 2021/2178. Il s'ensuit que la requérante ne serait plus tenue d'indiquer, dans son rapport de gestion ou dans son rapport de gestion consolidé, que son activité de fabrication d'avions d'affaires n'est pas alignée sur la taxonomie.
- 39 Force est donc de constater que, si l'annulation de la disposition attaquée n'aurait pas pour effet de faire disparaître l'obligation de publication énoncée par le règlement délégué 2021/2178, il n'en reste pas moins qu'une telle annulation permettrait à la requérante de recouvrer une marge de manœuvre pour expliquer dans son rapport de gestion ou son rapport de gestion consolidé en quoi son activité de fabrication d'avions d'affaires répond à des objectifs de développement durable.
- 40 Dès lors, contrairement à ce que fait valoir la Commission et ainsi que le soutient la requérante, la disposition attaquée affecte de manière défavorable la situation juridique de celle-ci, de sorte que, conformément à la jurisprudence rappelée au point 18 ci-dessus, elle justifie d'un intérêt à agir en l'espèce.
- 41 Ce constat ne saurait être remis en cause par les autres arguments avancés par la Commission.
- 42 Ainsi, premièrement, il convient d'écarter l'argument de la Commission selon lequel l'annulation de la disposition attaquée n'aura pas pour effet d'améliorer le statut des activités de construction d'aéronefs de la requérante en les faisant entrer dans le champ des activités durables sur le plan environnemental au sens de la taxonomie, mais, au contraire, d'aggraver celui-ci en privant ces activités de la possibilité de bénéficier des avantages de cette taxonomie.
- 43 En effet, tout d'abord, il convient de rappeler que l'annulation de la disposition attaquée aurait pour conséquence que la requérante recouvrerait une marge de manœuvre pour expliquer dans son rapport de gestion ou son rapport de gestion consolidé en quoi son activité de fabrication d'avions d'affaires répond à des objectifs de développement durable (voir points 38 et 39 ci-dessus), ce qui ne saurait être regardé comme un maintien ou une aggravation du statut des activités de la requérante par rapport à la taxonomie.
- 44 Ensuite, la Commission ne saurait faire valoir que l'annulation de la disposition attaquée priverait la requérante de la possibilité de déclarer comme durables les activités de recherche et de développement liées à la conception d'un futur avion d'affaires dont les émissions directes de CO₂ seraient nulles. Il est en effet constant entre les parties que l'essentiel de

l'activité de la requérante dans le secteur de l'aviation d'affaires concerne la conception, la production et la vente d'aéronefs dont les émissions directes de CO2 ne sont pas nulles.

45 Enfin, il convient d'écarter l'argument de la Commission selon lequel les conséquences de l'annulation de la disposition attaquée sur les possibilités de financement de la requérante, invoquées par cette dernière pour démontrer son intérêt à agir, seraient seulement hypothétiques et dépendraient de la décision finale des investisseurs.

46 À cet égard, il convient de relever qu'il ressort du considérant 6 du règlement sur la taxonomie que la mise en place d'un système de classification unifié des activités durables est la mesure la plus importante et la plus urgente envisagée dans le plan d'action de la Commission pour financer la croissance durable, dont l'un des objectifs est de réorienter les flux de capitaux vers des investissements durables en vue de parvenir à une croissance durable et inclusive. Au même considérant, il est précisé que, dans un premier temps, des orientations claires sur les activités pouvant être considérées comme contribuant à des objectifs environnementaux permettraient d'éclairer les investisseurs sur les investissements qui financent des activités économiques durables sur le plan environnemental.

47 De même, aux termes du considérant 16 du règlement sur la taxonomie, « [u]ne classification des activités économiques durables sur le plan environnemental au niveau de l'Union devrait permettre l'élaboration de futures politiques de l'Union en faveur du financement durable, notamment de normes européennes en matière de produits financiers durables sur le plan environnemental et, à terme, la création de labels qui attestent formellement le respect de ces normes dans l'ensemble de l'Union[, cette classification] pourrait également servir de base à d'autres mesures économiques et réglementaires [et d]es exigences juridiques uniformes permettant de déterminer le degré de durabilité environnementale des investissements, sur la base de critères uniformes de durabilité environnementale des activités économiques, sont nécessaires pour servir de référence au futur droit de l'Union visant à faciliter la réorientation des investissements vers des activités économiques durables sur le plan environnemental ».

48 Dès lors, force est de constater que, compte tenu des objectifs du règlement sur la taxonomie, il existe un lien suffisamment direct entre la présentation des activités économiques de la requérante comme des activités n'étant pas alignées sur la taxonomie et les conditions dans lesquelles celle-ci peut accéder à des financements.

49 Deuxièmement, il convient également d'écarter l'argument de la Commission selon lequel le premier moyen du recours, tiré d'une exception d'illégalité fondée sur l'article 277 TFUE à l'encontre de l'article 10, paragraphe 3, du règlement sur la taxonomie, qui constitue la base légale de la disposition attaquée, conduirait à remettre en cause l'ensemble du système de la taxonomie, ce qui serait contraire à l'intérêt allégué de la requérante. À cet égard, il convient de relever que la circonstance que le premier moyen du recours puisse, de manière incidente, remettre en cause la légalité de la délégation accordée à la Commission, notamment, pour établir les critères d'examen technique permettant de déterminer la façon dont et la mesure dans laquelle une activité économique contribue substantiellement à

l'atténuation du changement climatique n'apparaît pas contradictoire avec l'intérêt de la requérante à ce que l'activité de fabrication d'avions d'affaires soit intégrée dans la taxonomie. Le constat éventuel de l'illégalité d'une telle délégation aurait en effet pour conséquence que l'établissement des critères d'examen technique pour une activité économique donnée ne relèverait plus de la responsabilité de la Commission, mais de celle du Parlement et du Conseil. Ce seul constat ne saurait permettre de préjuger de l'inclusion ou non de la fabrication d'avions d'affaires dans la taxonomie par ces deux dernières institutions.

50 Troisièmement, il y a lieu d'écarter comme inopérant l'argument de la Commission selon lequel la requérante ne saurait fonder son intérêt à agir sur la circonstance que le règlement délégué 2023/2485 la placerait dans une situation concurrentielle défavorable. Il convient en effet de relever que, ainsi que la requérante le souligne elle-même, c'est uniquement dans le cadre du sixième moyen du recours, tiré de la violation du principe d'égalité de traitement entre les fabricants d'avions d'affaires et les autres fabricants d'avions, que celle-ci a invoqué des arguments relatifs à sa position concurrentielle, et non dans la partie de la requête consacrée à la démonstration de son intérêt à agir.

51 Eu égard aux considérations qui précèdent, la fin de non-recevoir soulevée par la Commission, tirée de l'absence d'intérêt à agir de la requérante, doit être rejetée.

Sur le fond

52 À l'appui de son recours, la requérante soulève six moyens. Le premier moyen est tiré d'une exception d'illégalité, fondée sur l'article 277 TFUE, à l'encontre de l'article 10, paragraphe 3, du règlement sur la taxonomie, sur la base duquel la disposition attaquée a été adoptée. Le deuxième moyen est tiré d'une violation des formes substantielles, en ce que, d'une part, la Commission n'a pas recueilli toutes les connaissances nécessaires avant d'adopter le règlement délégué 2023/2485 et, d'autre part, ce règlement délégué est dépourvu de toute motivation concernant l'exclusion de l'aviation d'affaires de la taxonomie. Le troisième moyen est tiré de la violation du principe de sécurité juridique, en ce que le règlement délégué 2023/2485 ne contient aucune définition de l'aviation d'affaires. Le quatrième moyen est tiré de la violation de l'article 19, paragraphe 1, sous d), f), h) et j), et paragraphe 4, du règlement sur la taxonomie et, par conséquent, de l'article 10, paragraphe 2, de ce règlement, qui fixe les éléments devant être pris en compte dans l'élaboration des critères techniques. Le cinquième moyen est tiré d'une erreur manifeste d'appréciation. Enfin, le sixième moyen est pris de la violation du principe d'égalité de traitement, en ce que le règlement délégué 2023/2485 traite différemment et injustement les fabricants d'avions d'affaires par rapport aux fabricants d'autres avions.

Sur le premier moyen, tiré de l'illégalité de l'article 10, paragraphe 3, du règlement sur la taxonomie

53 La requérante soutient que, le règlement attaqué ayant été adopté par la Commission en vertu de la délégation qui lui est conférée par l'article 10, paragraphe 3, du règlement sur la taxonomie, il existe un rapport juridique direct et nécessaire entre cette disposition et le

règlement attaqué. Dans ces conditions, la requérante soulève, sur le fondement de l'article 277 TFUE, une exception d'illégalité à l'encontre de l'article 10, paragraphe 3, du règlement sur la taxonomie.

54 La Commission conteste tant la recevabilité du premier moyen que son bien-fondé. Le Parlement et le Conseil contestent également le bien-fondé du premier moyen.

Sur la recevabilité du premier moyen

55 La Commission fait valoir, en substance, que la requérante n'a pas identifié de manière suffisamment précise la disposition du règlement sur la taxonomie à l'encontre de laquelle elle soulève une exception d'illégalité au titre de l'article 277 TFUE, en méconnaissance de l'article 76, sous d), du règlement de procédure du Tribunal.

56 Il convient de rappeler que, conformément à l'article 76, sous d), du règlement de procédure, la requête contient l'objet du litige, les moyens et arguments invoqués ainsi qu'un exposé sommaire desdits moyens.

57 Il ressort de la jurisprudence que la requête doit expliciter en quoi consiste le moyen sur lequel le recours est fondé. Ainsi, les éléments essentiels de fait et de droit sur lesquels le recours se fonde doivent ressortir, à tout le moins sommairement, mais d'une façon cohérente et compréhensible, du texte de la requête elle-même. La requête doit ainsi expliciter en quoi consiste le moyen sur lequel le recours est fondé, de sorte que sa seule énonciation abstraite ne répond pas aux exigences du règlement de procédure. En effet, afin de garantir la sécurité juridique et une bonne administration de la justice, l'exposé sommaire des moyens de la partie requérante doit être suffisamment clair et précis pour permettre à la partie défenderesse de préparer sa défense et à la juridiction compétente de statuer sur le recours (voir arrêt du 21 juin 2023, Hangzhou Dingsheng Industrial Group e.a./Commission, T-748/21, EU:T:2023:346, point 78 et jurisprudence citée).

58 En l'espèce, il convient de relever qu'il ressort sans ambiguïté du point 128 de la requête que la requérante entend contester la légalité de l'article 10, paragraphe 3, du règlement sur la taxonomie, dans la mesure où, ainsi qu'elle le précise au point 129 de cette même requête, la disposition attaquée a été adoptée sur le fondement de cette disposition.

59 La Commission fait valoir que la requérante s'est référée dans la requête à des activités économiques, telles que l'utilisation des avions d'affaires dans la gestion des catastrophes naturelles, susceptibles d'être considérées comme contribuant de façon substantielle à l'atténuation du changement climatique, qui relèvent de l'article 11, paragraphe 3, du règlement sur la taxonomie, et non de l'article 10, paragraphe 3, de ce même règlement, ce qui aurait créé une incertitude quant à la portée du premier moyen. Toutefois, il ressort de la requête que la requérante ne s'est pas référée à de telles activités dans le cadre du premier moyen.

60 La Commission fait également valoir que l'incertitude quant à la portée du premier moyen a été renforcée par la circonstance que la requérante n'a pas mentionné l'article 10,

paragraphe 3, du règlement sur la taxonomie dans ses chefs de conclusions.

61 Toutefois, il convient de rappeler que l'article 277 TFUE constitue l'expression d'un principe général assurant à toute partie le droit de contester, par voie incidente, en vue d'obtenir l'annulation d'un acte contre lequel elle peut former un recours, la validité des actes de portée générale qui forment la base juridique d'un tel acte, si cette partie ne disposait pas du droit d'introduire, en vertu de l'article 263 TFUE, un recours direct contre ces actes, dont elle subit ainsi les conséquences sans avoir été en mesure d'en demander l'annulation [voir arrêt du 17 février 2017, *Islamic Republic of Iran Shipping Lines e.a./Conseil*, T-14/14 et T-87/14, EU:T:2017:102, point 55 et jurisprudence citée ; voir également, en ce sens, arrêt du 12 février 2020, *Amisi Kumba/Conseil*, T-163/18, EU:T:2020:57, point 145 (non publié) et jurisprudence citée]. Il s'ensuit que l'exception d'illégalité soulevée par la requérante constitue un moyen au soutien du chef de conclusions par lequel elle demande l'annulation de la disposition attaquée, et non pas l'objet du présent recours, de sorte que la requérante n'était pas tenue de préciser dans ses chefs de conclusions qu'elle entendait se prévaloir de l'illégalité de l'article 10, paragraphe 3, du règlement sur la taxonomie.

62 En outre, il convient de rappeler que, dans le cadre du contrôle de légalité fondé sur l'article 263 TFUE, le Tribunal n'a pas compétence pour prononcer des arrêts déclaratoires (voir, en ce sens, arrêt du 15 décembre 2005, *Infront WM/Commission*, T-33/01, EU:T:2005:461, point 171).

63 Si la Commission prétend ne pas avoir pu utilement préparer sa défense, il suffit de constater qu'elle a pu sans difficulté contester chacun des arguments de la requérante et identifier la disposition du règlement sur la taxonomie dont la légalité est remise en cause dans le cadre du premier moyen.

64 En conséquence, il convient de rejeter la fin de non-recevoir tirée par la Commission de la violation de l'article 76, sous d), du règlement de procédure.

Sur le bien-fondé du premier moyen

65 La requérante, Compagnie Daher et EBAA font valoir, en substance, que, dans la mesure où le règlement sur la taxonomie ne contient pas de liste des activités économiques pour lesquelles les critères de durabilité énoncés par son article 3 ont été établis, la délégation de pouvoir conférée à la Commission par l'article 10, paragraphe 3, de ce même règlement conduit la Commission à choisir elle-même les activités économiques pour lesquelles elle adopte des critères d'examen technique en vue de déterminer les conditions dans lesquelles lesdites activités peuvent être considérées comme contribuant de façon substantielle à l'atténuation du changement climatique. La Commission déciderait donc quelles activités économiques sont éligibles à la taxonomie et à quelles conditions ces activités pourront bénéficier de la réorientation des financements dans une Europe décarbonée. Toutefois, le choix des activités économiques en question, qui impliquerait des arbitrages politiques entre des intérêts divergents, relèverait de la responsabilité propre du législateur de l'Union et ne

pourrait donc pas être délégué à la Commission sans méconnaître l'article 290, paragraphe 1, TFUE.

66 La Commission, le Parlement et le Conseil contestent cette argumentation.

67 Il convient de rappeler que, aux termes de l'article 290, paragraphe 1, TFUE, un acte législatif peut déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes non législatifs de portée générale qui complètent ou modifient certains éléments non essentiels de l'acte législatif.

68 La possibilité de déléguer des pouvoirs, prévue à l'article 290 TFUE, vise à permettre au législateur de l'Union de se concentrer sur les éléments essentiels d'une législation ainsi que sur les éléments non essentiels sur lesquels il estime opportun de légiférer tout en confiant à la Commission la tâche de « compléter » certains éléments non essentiels de l'acte législatif adopté ou encore de « modifier » de tels éléments dans le cadre d'une délégation conférée à celle-ci (voir arrêt du 11 mai 2017, *Dyson/Commission*, C-44/16 P, EU:C:2017:357, point 58 et jurisprudence citée).

69 Il s'ensuit que les règles essentielles de la matière concernée doivent être arrêtées dans la réglementation de base et ne peuvent faire l'objet d'une délégation (voir arrêt du 11 mai 2017, *Dyson/Commission*, C-44/16 P, EU:C:2017:357, point 59 et jurisprudence citée).

70 Les éléments essentiels d'une réglementation de base sont ceux dont l'adoption nécessite d'effectuer des choix politiques relevant des responsabilités propres du législateur de l'Union (voir, en ce sens, arrêt du 5 septembre 2012, *Parlement/Conseil*, C-355/10, EU:C:2012:516, point 65), en ce qu'elle implique une pondération des intérêts divergents en cause sur la base d'appréciations multiples, ou ceux dont l'adoption permet des ingérences dans des droits fondamentaux des personnes concernées d'une importance telle qu'est rendue nécessaire l'intervention du législateur de l'Union (voir arrêt du 26 juillet 2017, *République tchèque/Commission*, C-696/15 P, EU:C:2017:595, point 78 et jurisprudence citée).

71 L'identification des éléments d'une matière qui doivent être qualifiés d'essentiels doit se fonder sur des éléments objectifs susceptibles de faire l'objet d'un contrôle juridictionnel et impose de prendre en compte les caractéristiques et les particularités du domaine concerné (voir arrêt du 22 juin 2016, *DK Recycling und Roheisen/Commission*, C-540/14 P, EU:C:2016:469, point 48 et jurisprudence citée).

72 À cet égard, premièrement, il ressort de son article 1^{er} que le règlement sur la taxonomie a pour objectif d'établir les critères permettant de déterminer si une activité économique est considérée comme durable sur le plan environnemental, aux fins de la détermination du degré de durabilité environnementale d'un investissement (arrêt du 10 septembre 2025, *Autriche/Commission*, T-625/22, sous pourvoi, EU:T:2025:869, point 106).

73 Conformément à l'article 3 du règlement sur la taxonomie, une activité économique est considérée comme durable sur le plan environnemental si elle répond aux « critères de durabilité environnementale » prévus à l'article 3, sous a) à d), de ce règlement, c'est-à-dire si

elle contribue substantiellement à un ou à plusieurs des objectifs environnementaux énoncés à l'article 9 dudit règlement, ne cause de préjudice important à aucun de ces objectifs, est exercée dans le respect des garanties minimales prévues à l'article 18 du même règlement et est conforme aux critères d'examen technique établis par la Commission conformément, notamment, à l'article 10, paragraphe 3, et à l'article 11, paragraphe 3, de ce règlement (arrêt du 10 septembre 2025, Autriche/Commission, T-625/22, sous pourvoi, EU:T:2025:869, point 107).

- 74 Deuxièmement, il découle de l'article 10, paragraphe 3, sous a), et de l'article 11, paragraphe 3, sous a), du règlement sur la taxonomie que ces dispositions délèguent à la Commission la tâche de compléter les paragraphes 1 et 2 de ces articles en établissant des critères d'examen technique afin de déterminer les conditions dans lesquelles une activité économique donnée est considérée comme contribuant de manière substantielle à l'atténuation du changement climatique et à l'adaptation à celui-ci (arrêt du 10 septembre 2025, Autriche/Commission, T-625/22, sous pourvoi, EU:T:2025:869, point 108).
- 75 Il ressort également de l'article 10, paragraphe 3, sous b), et de l'article 11, paragraphe 3, sous b), du règlement sur la taxonomie que ces dispositions délèguent à la Commission la tâche de compléter l'article 17 de ce règlement en établissant, pour chaque objectif environnemental pertinent, des critères d'examen technique afin de déterminer si une activité économique, pour laquelle les critères d'examen technique susmentionnés ont été établis, cause un préjudice important à un ou à plusieurs de ces objectifs environnementaux (arrêt du 10 septembre 2025, Autriche/Commission, T-625/22, sous pourvoi, EU:T:2025:869, point 109).
- 76 En outre, l'article 10, paragraphe 5, et l'article 11, paragraphe 5, du règlement sur la taxonomie imposent à la Commission, lorsqu'elle exerce ce pouvoir délégué, de tenir compte des exigences énoncées à l'article 19 de ce règlement (arrêt du 10 septembre 2025, Autriche/Commission, T-625/22, sous pourvoi, EU:T:2025:869, point 110).
- 77 Parmi les exigences mentionnées au point 76 ci-dessus, l'article 19, paragraphe 1, sous a), indique que les critères d'examen technique identifient les contributions potentielles à l'objectif environnemental considéré qui sont les plus pertinentes, tout en respectant le principe de neutralité technologique, en prenant en compte les incidences tant à court terme qu'à long terme d'une activité économique donnée (arrêt du 10 septembre 2025, Autriche/Commission, T-625/22, sous pourvoi, EU:T:2025:869, point 111).
- 78 En outre, aux termes de l'article 19, paragraphe 3, du règlement sur la taxonomie, les critères d'examen technique visés au paragraphe 1 de cet article garantissent que les activités de production d'électricité utilisant des combustibles fossiles solides ne sont pas considérées comme des activités économiques durables sur le plan environnemental (arrêt du 10 septembre 2025, Autriche/Commission, T-625/22, sous pourvoi, EU:T:2025:869, point 112).

- 79 Par ailleurs, selon la jurisprudence, le principe de neutralité technologique implique que la réglementation concernée doit énoncer les droits et les obligations des personnes de manière générique, afin de ne pas privilégier le recours à une technologie au détriment d'une autre (voir arrêt du 10 septembre 2025, Autriche/Commission, T-625/22, sous pourvoi, EU:T:2025:869, point 113 et jurisprudence citée).
- 80 Il ressort de ce qui précède que le législateur de l'Union a défini à l'article 3 du règlement sur la taxonomie des critères de durabilité environnementale permettant de déterminer si une activité économique peut être considérée comme durable sur le plan environnemental, aux fins de la détermination du degré de durabilité environnementale d'un investissement, sans privilégier une technologie au détriment d'une autre et en excluant les seules activités de production d'électricité utilisant des combustibles fossiles solides. Le législateur de l'Union a ainsi laissé la possibilité à la Commission de compléter le règlement sur la taxonomie en mettant en place des critères d'examen technique pour s'adapter aux innovations futures, en permettant que le cadre réglementaire ne soit pas figé et puisse prendre en compte les progrès environnementaux et économiques. Il y a également lieu de relever que le règlement sur la taxonomie est axé non pas sur les types d'activités, mais sur les objectifs environnementaux et les critères généraux permettant de déterminer si une activité économique donnée doit être considérée comme durable, de sorte que, à l'exception des combustibles fossiles expressément exclus, toute activité peut potentiellement être concernée par ce règlement, selon le principe de neutralité technologique (arrêt du 10 septembre 2025, Autriche/Commission, T-625/22, sous pourvoi, EU:T:2025:869, point 114).
- 81 Il en ressort que les critères de durabilité environnementale des activités économiques ont été définis par le législateur de l'Union à l'article 3 du règlement sur la taxonomie et que ce législateur a laissé ouverte la possibilité de définir tous types d'activités répondant à ces critères comme durables, à l'exception des combustibles fossiles expressément exclus (arrêt du 10 septembre 2025, Autriche/Commission, T-625/22, sous pourvoi, EU:T:2025:869, point 115).
- 82 En effet, au regard de l'objectif et du contenu du règlement sur la taxonomie, les éléments essentiels de celui-ci consistent, notamment, en la définition des objectifs environnementaux, des critères de durabilité environnementale prévus à l'article 3 de ce règlement et des exigences applicables aux critères d'examen technique. Or, la Commission a établi, par le règlement délégué 2023/2485, des critères d'examen technique qui, eux, ne relèvent pas des éléments essentiels du règlement sur la taxonomie (voir, par analogie, arrêt du 10 septembre 2025, Autriche/Commission, T-625/22, sous pourvoi, EU:T:2025:869, point 116).
- 83 De même, en laissant la possibilité à la Commission de déterminer des critères d'examen technique pour tous types d'activités répondant aux critères de durabilité, à l'exception des activités de production d'électricité utilisant des combustibles fossiles solides, le législateur de l'Union a effectué les choix politiques relevant de sa responsabilité propre en ce qui concerne les éléments essentiels du règlement sur la taxonomie (arrêt du 10 septembre 2025, Autriche/Commission, T-625/22, sous pourvoi, EU:T:2025:869, point 117).

84 Il en résulte que la détermination des activités économiques en tant que telles ainsi que l'établissement des critères d'examen technique pour chaque activité économique mettant en œuvre les critères de durabilité ne relèvent pas, contrairement à ce que soutient la requérante, des éléments essentiels du règlement sur la taxonomie (arrêt du 10 septembre 2025, Autriche/Commission, T-625/22, sous pourvoi, EU:T:2025:869, point 118).

85 Ce constat ne saurait être remis en cause par l'argument de la requérante selon lequel la délégation de pouvoir conférée à la Commission par l'article 10, paragraphe 3, du règlement sur la taxonomie conduit cette institution à déterminer concrètement le champ d'application matériel de ce règlement, en choisissant elle-même les activités pour lesquelles elle établit des critères d'examen technique. En effet, ainsi qu'il ressort des considérations exposées aux points 70 à 84 ci-dessus, cette circonstance résulte de l'économie même du règlement sur la taxonomie ainsi que des choix politiques effectués par le législateur de l'Union lors de la définition du champ d'application de ce règlement et des critères généraux de durabilité environnementale d'une activité économique, respectivement, à l'article 1 et à l'article 3 dudit règlement. Pour autant que cet argument puisse être regardé comme visant la définition du champ d'application du règlement sur la taxonomie ou des critères généraux de durabilité environnementale d'une activité économique, force est de constater que la requérante n'a soulevé d'exception d'illégalité ni à l'encontre de l'article 1^{er} ni à l'encontre de l'article 3 de ce règlement.

86 Il convient également d'écarter l'argument de la requérante tiré d'une violation de l'article 16 de la Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne. En effet, force est de constater que cet argument est sans rapport avec la légalité de l'article 10, paragraphe 3, du règlement sur la taxonomie, mais concerne, en réalité, la question de savoir si l'exclusion par la disposition attaquée de l'activité de fabrication d'aéronefs destinés à l'aviation d'affaires privée ou commerciale des activités transitoires porte atteinte à la liberté d'entreprise de la requérante, garantie par l'article 16 de la charte des droits fondamentaux.

87 Eu égard à ce qui précède, il ne saurait être considéré que, en ce qu'il délègue à la Commission la compétence pour adopter un règlement délégué afin de compléter l'article 10, paragraphes 1 et 2, et l'article 17 du règlement sur la taxonomie, l'article 10, paragraphe 3, de ce règlement a été adopté en violation de l'article 290 TFUE (arrêt du 10 septembre 2025, Autriche/Commission, T-625/22, sous pourvoi, EU:T:2025:869, point 126).

88 Il convient, dès lors, de rejeter le premier moyen comme non fondé.

Sur le deuxième moyen, tiré de la violation des formes substantielles

89 Le deuxième moyen se décompose en deux branches. La première branche est prise d'une violation de la procédure d'adoption du règlement délégué 2023/2485, en ce que ni la requérante ni aucune entité représentative du secteur de l'aviation d'affaires n'ont été dûment consultées par la Commission dans le cadre de l'élaboration de celui-ci. La seconde branche est prise d'une violation de l'obligation de motivation, en ce que le règlement délégué

2023/2485 ne contient aucune explication relative à l'exclusion de la fabrication des avions destinés à l'aviation d'affaires des activités transitoires.

Sur la première branche du deuxième moyen, tirée du défaut de consultation de la requérante ou de toute entité représentative du secteur de l'aviation d'affaires

90 La requérante soutient que, alors qu'elle est une partie prenante intéressée et concernée du secteur privé, elle n'a été ni consultée ni entendue dans le cadre de l'élaboration du règlement délégué 2023/2485, en dépit des obligations de consultation qui s'imposaient à la Commission en vertu de l'article 23, paragraphe 4, et de l'article 10, paragraphe 4, du règlement sur la taxonomie. Ainsi, la requérante relève qu'aucune entité représentative de l'aviation d'affaires n'a participé à la plateforme sur la finance durable prévue à l'article 20 du règlement sur la taxonomie (ci-après la « plateforme »). En faisant le choix de ne pas consulter la requérante ou les représentants de la filière, qui lui ont adressé de nombreuses contributions et de nombreux courriers, produits en annexe à la requête, allant dans le sens d'une inclusion de tout le secteur, y compris de l'aviation d'affaires, dans la taxonomie, la Commission aurait méconnu les formes substantielles de la procédure prévue par le règlement sur la taxonomie pour l'adoption du règlement délégué 2023/2485. Selon la requérante, si ces formes avaient été respectées, le contenu du règlement délégué 2023/2485 aurait pu être substantiellement différent.

91 La Commission conteste l'argumentation de la requérante.

92 À cet égard, il convient de relever que la disposition attaquée s'insère dans le règlement délégué 2023/2485 adopté par la Commission sur le fondement, notamment, de l'article 10, paragraphe 3, et de l'article 11, paragraphe 3, du règlement sur la taxonomie, un tel règlement délégué relevant, aux termes de l'article 290, paragraphe 1, TFUE, de la catégorie des actes non législatifs de portée générale qui complètent ou modifient certains éléments non essentiels de l'acte législatif.

93 Il importe de souligner que, si le principe général du droit d'être entendu ne s'applique pas aux actes de portée générale, il en va toutefois autrement lorsqu'une disposition expresse du cadre juridique régissant l'adoption de l'acte en cause confère un tel droit procédural à une personne affectée. En effet, bien que ni l'article 41, paragraphe 2, sous a), de la charte des droits fondamentaux ni le principe général de respect du droit d'être entendu ne l'y obligent, il demeure loisible au législateur de l'Union de prévoir un droit, pour les personnes censées être affectées par un acte de portée générale, d'être entendues, consultées ou informées et d'en encadrer l'exercice (arrêt du 29 janvier 2026, Commission/Zippo Manufacturing et Zippo, C-811/23 P, EU:C:2026:48, points 59 et 60).

94 Il y a lieu de relever que, en vertu de l'article 10, paragraphe 4, du règlement sur la taxonomie, avant d'adopter l'acte délégué visé au paragraphe 3 de ce même article, la Commission consulte la plateforme. L'article 20, paragraphe 1, sous b), du règlement sur la taxonomie prévoit que la plateforme est composée, notamment, d'experts représentant les parties prenantes concernées du secteur privé, y compris des acteurs et des secteurs

d'activité des marchés financiers et non financiers, représentant les secteurs industriels concernés.

- 95 Il convient également de relever que, aux termes de l'article 23, paragraphe 4, du règlement sur la taxonomie, « [l]a Commission recueille toute l'expertise nécessaire, avant l'adoption et au cours de l'élaboration des actes délégués, y compris par la consultation du groupe d'experts des États membres sur la finance publique visé à l'article 24 [dudit règlement]. Avant l'adoption d'un acte délégué, la Commission agit conformément aux principes et aux procédures définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 "Mieux légiférer" ».
- 96 Le point 28 de l'accord interinstitutionnel entre le Parlement, le Conseil de l'Union européenne et la Commission "Mieux légiférer" du 13 avril 2016 (JO 2016, L 123, p. 1), stipule que « la Commission s'engage à rassembler, avant l'adoption d'actes délégués, toutes les connaissances nécessaires, notamment en consultant des experts des États membres et en menant des consultations publiques ».
- 97 En l'espèce, s'agissant de la procédure d'adoption du règlement délégué 2023/2485, il y a lieu de relever que la plateforme a publié le 3 août 2021 des propositions de critères d'examen technique qui portaient, notamment, sur certaines activités du secteur de l'aviation, y compris la fabrication d'aéronefs. Ces critères d'examen technique ont fait l'objet d'une consultation publique jusqu'au 28 septembre 2021. La plateforme a publié ses recommandations finales concernant lesdits critères en mars 2022. Les recommandations finales de la plateforme ont été examinées par le groupe d'experts des États membres sur la finance durable, les 6 avril, 8 juillet, 4 octobre, 15 décembre 2022 et 24 janvier 2023. La Commission a soumis à consultation publique, du 5 avril au 3 mai 2023, un projet de règlement délégué reprenant les critères d'examen technique proposés par la plateforme afin de recueillir les avis des parties prenantes et elle a adopté le règlement délégué 2023/2485 le 27 juin 2023.
- 98 Il y a lieu de constater que la requérante ne conteste pas l'affirmation de la Commission selon laquelle, dans le cadre de l'élaboration de ses recommandations sur les activités d'aviation, la plateforme s'est appuyée sur l'étude Steer, qui aurait donné lieu à des échanges avec des associations dont la requérante est membre ou qui comptent parmi leurs membres des avionneurs d'affaires, tels que l'Association européenne des industries aérospatiales, de sécurité et de défense (ASD) ou l'association de compagnies aériennes de l'Union Airlines for Europe (A4E). La requérante ne conteste pas davantage l'affirmation de la Commission selon laquelle le groupe de travail de la plateforme concernant le transport aérien comportait un représentant du secteur de l'aviation. La requérante ne conteste pas non plus que plusieurs associations dont elle est membre, telles que Groupement des industries françaises aéronautiques et spatiales (GIFAS), ASD et Association des constructeurs de l'aviation générale (GAMA), ont participé à la consultation publique sur les critères d'examen technique proposés par la plateforme. En outre, il ressort du dossier que la requérante elle-même (annexe A.3 de la requête) ainsi que Compagnie Daher, EBAA, GAMA, GIFAS, ASD et Liebherr-Aerospace Toulouse SAS (annexes A.4 à A.9 de la requête) ont participé à la consultation publique organisée par la Commission sur le projet de règlement délégué.

- 99 Dans ces conditions, la requérante ne saurait faire sérieusement valoir que la Commission a manqué aux obligations que lui imposaient l'article 10, paragraphe 4, et l'article 23, paragraphe 4, du règlement sur la taxonomie.
- 100 Par ailleurs, il convient de souligner que, pour autant que la requérante fait grief à la Commission de ne pas avoir donné une suite favorable à ses observations ou à celles des représentants du secteur de l'aviation d'affaires dans le règlement délégué 2023/2485, un tel argument doit être écarté, dès lors qu'il ne concerne pas la violation d'une obligation procédurale, mais le bien-fondé de la disposition attaquée.
- 101 Eu égard aux considérations qui précèdent, il convient de rejeter la première branche du deuxième moyen comme non fondée.
- Sur la seconde branche du deuxième moyen, tirée de la violation de l'obligation de motivation*
- 102 La requérante fait grief à la Commission d'avoir manqué à l'obligation de motivation que lui imposait l'article 296, paragraphe 2, TFUE. À cet égard, la requérante observe que ni la section 3.21 ni les considérants du règlement délégué 2023/2485 ne motivent l'exclusion de l'aviation d'affaires de la taxonomie.
- 103 La requérante relève que le document de travail de la Commission portant la référence SWD(2023) 239 final/2, du 4 juillet 2023 (ci-après le « document de travail de la Commission »), contient certes une justification de cette exclusion, mais fait valoir que celle-ci ne constitue toutefois pas une motivation suffisante, dans la mesure où, premièrement, le document de travail en question est un acte séparé du règlement délégué 2023/2485, deuxièmement, ce document de travail est un acte préparatoire et n'a pas la même valeur juridique que ledit règlement délégué et, troisièmement, pour donner un sens à l'exclusion de l'aviation d'affaires de la taxonomie prévue à la section 3.21, le Tribunal devrait interpréter la disposition attaquée à la seule lumière du document de travail, ce qui serait contraire à la jurisprudence.
- 104 En tout état de cause, la justification figurant dans le document de travail de la Commission ne permettrait pas de comprendre pourquoi l'activité d'exploitation d'avions d'affaires pourrait être alignée sur la taxonomie, alors que la fabrication de ces mêmes avions ne le serait jamais, sauf en ce qui concerne les avions neutres en carbone.
- 105 EBAA souligne que le choix d'exclure l'aviation d'affaires privée ou commerciale de la taxonomie ne peut pas être assimilé à un choix technique qui ne nécessiterait pas davantage d'explications, en particulier compte tenu des propositions qui avaient été faites par elle-même et la requérante lors de la procédure de consultation d'inclure dans la taxonomie les aéronefs transportant 19 passagers au moins, quelle que soit leur utilisation, et de s'aligner sur les normes de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) en matière d'émissions de CO₂. En effet, eu égard aux nombreux avis exprimés lors de cette procédure s'opposant à l'exclusion de l'aviation d'affaires privée ou commerciale de la taxonomie et au fait que M^{me} Mairead McGuinness, alors membre de la Commission chargée de la stabilité financière, des services financiers et de l'union des marchés des capitaux, avait indiqué, dans

un courrier du 22 mars 2023 en réponse aux demandes en ce sens de treize associations de la filière aéronautique, pouvoir réfléchir à l'inclusion de l'aviation d'affaires dans la taxonomie, une obligation de motivation renforcée aurait pesé sur la Commission à cet égard.

106 Compagnie Daher ajoute que la justification de l'exclusion de l'aviation d'affaires privée ou commerciale de la taxonomie contenue dans le document de travail de la Commission a trait à l'activité d'exploitation d'aéronefs et ne permet donc pas d'expliquer l'exclusion de l'activité de fabrication d'aéronefs pour l'aviation d'affaires. Selon Compagnie Daher, l'exigence de motivation qui pèse sur la Commission en l'espèce est d'autant plus forte que celle-ci a adopté le règlement délégué 2023/2485 dans le cadre d'une délégation lui conférant une marge d'appréciation particulièrement large.

107 La Commission conteste les arguments de la requérante.

108 À cet égard, il convient de rappeler que, aux termes de l'article 296, deuxième alinéa, TFUE, « [l]es actes juridiques sont motivés et visent les propositions, initiatives, recommandations, demandes ou avis prévus par les traités ».

109 La motivation exigée à l'article 296, deuxième alinéa, TFUE doit être adaptée à la nature de l'acte en cause et doit faire apparaître de façon claire et non équivoque le raisonnement de l'institution, auteure de l'acte, de manière à permettre aux intéressés de connaître les justifications de la mesure prise et à la juridiction compétente d'exercer son contrôle. Il n'est pas exigé que la motivation spécifie tous les éléments de fait et de droit pertinents, dans la mesure où la question de savoir si la motivation d'un acte satisfait aux exigences de l'article 296, deuxième alinéa, TFUE doit être appréciée au regard non seulement de son libellé, mais aussi de son contexte ainsi que de l'ensemble des règles juridiques régissant la matière concernée (voir arrêt du 10 juillet 2025, Ligue royale belge pour la protection des oiseaux, C-287/24, EU:C:2025:550, point 24 et jurisprudence citée).

110 Ainsi, un acte faisant grief est suffisamment motivé dès lors qu'il est intervenu dans un contexte connu de l'intéressé, qui lui permet de comprendre la portée de la mesure prise à son égard (voir arrêt du 17 septembre 2020, Rosneft e.a./Conseil, C-732/18 P, non publié, EU:C:2020:727, point 78 et jurisprudence citée).

111 En l'espèce, il ressort du considérant 3 du règlement délégué 2023/2485 que le secteur des transports et sa chaîne de valeur relèvent dans une large mesure des activités économiques qui ne sont pas couvertes par le règlement délégué 2021/2139 et pour lesquelles il est donc nécessaire d'établir des critères d'examen technique supplémentaires afin de favoriser plus encore les investissements durables sur le plan environnemental.

112 En outre, il est indiqué au considérant 11 du règlement délégué 2023/2485 que « tous les modes de transport sont indispensables au système de transport et que l'aviation joue un rôle crucial pour améliorer la cohésion, la connectivité et l'accès au marché intérieur pour toutes les régions » de l'Union. Ce même considérant précise que « [l]'aviation recèle un potentiel important de réduction de ses émissions de gaz à effet de serre, pour contribuer à la décarbonation des transports, et peut donc contribuer de manière substantielle à l'atténuation

du changement climatique » et qu'il est donc « nécessaire d'établir des critères d'examen technique pour la fabrication d'aéronefs, la location d'avions, le transport aérien de passagers et de fret et les services d'assistance en escale dans le domaine du transport aérien ». En ce qui concerne le caractère durable ou transitoire de l'aviation, le considérant 11 du règlement délégué 2023/2485 énonce que « [d]es opérations de transport aérien commercial "zéro émission" avec un niveau nul d'émissions directes de CO₂ ou utilisant uniquement des carburants durables d'aviation ne sont pas encore possibles sur le plan technologique[et que, e]n attendant que le transport aérien commercial "zéro émission" devienne possible sur le plan technologique, le transport aérien devrait être considéré comme une activité transitoire, avec des critères d'examen technique fondés sur les meilleures technologies disponibles pour l'efficacité en carburant des cellules et des moteurs, et sur le potentiel de réduction substantielle des émissions de gaz à effet de serre au cours du cycle de vie des aéronefs grâce à l'augmentation progressive de l'utilisation de carburants durables d'aviation ».

- 113 Il ressort ainsi du considérant 11 du règlement délégué 2023/2485, notamment, que l'aviation peut contribuer de manière substantielle à l'atténuation du changement climatique et qu'il est donc nécessaire d'établir des critères d'examen technique pour certaines activités de ce secteur, parmi lesquelles la fabrication d'aéronefs et le transport aérien de passagers et de fret. Il ressort également de ce considérant que, dans la mesure où les opérations de transport aérien commercial « zéro émission » ne sont pas encore technologiquement possibles, les activités de transport aérien doivent être considérées comme transitoires et que les critères d'examen technique établis à cette fin doivent être fondés sur les meilleures technologies disponibles en ce qui concerne l'efficacité des cellules et des moteurs pour ce qui est de la consommation de carburant et sur le potentiel de réduction substantielle des émissions de gaz à effet de serre au cours du cycle de vie des aéronefs grâce à l'augmentation progressive de l'utilisation de carburants durables d'aviation (ci-après les « CDA »).
- 114 Il convient de relever que l'exposé des motifs du règlement délégué 2023/2485 précise que, « [l]orsque [l'edit] acte délégué établit des critères d'examen technique pour des activités transitoires au sens de l'article 10, paragraphe 2, du règlement [sur] la tax[o]nomie, ces critères sont définis pour des activités économiques pour lesquelles il n'existe actuellement aucune solution de remplacement sobre en carbone réalisable sur les plans technologique et économique et qui sont nécessaires à la transition vers la neutralité climatique ».
- 115 Dans l'exposé des motifs du règlement délégué 2023/2485, il est indiqué que ce règlement délégué est « étayé par un document de travail analytique des services de la Commission, qui, notamment, explique l'approche adoptée pour définir les critères d'examen technique concernés, y compris la manière dont ces critères sont censés fonctionner dans la pratique et les éventuelles divergences ou ajouts par rapport aux recommandations de la plateforme ».
- 116 Le chapitre 4 de la version antérieure du document de travail de la Commission, publiée le 27 juin 2023, soit concomitamment à l'adoption du règlement délégué 2023/2485, contient

une section 4.5, intitulée « Contribution substantielle à l'atténuation du changement climatique », qui contient elle-même une sous-section 4.5.2, relative au transport.

117 Dans la sous-section 4.5.2 du document de travail de la Commission, s'agissant du type de contribution substantielle qui avait été choisi, pour ce qui est du transport aérien, il est précisé ce qui suit :

« En ce qui concerne la construction et la location d'aéronefs ainsi que le transport aérien de passagers et de fret, la [p]lateforme a proposé des critères de contribution substantielle à l'atténuation du changement climatique en incluant : (i) les aéronefs à zéro émission directe de CO₂ en tant qu'activités à faible intensité carbone ainsi que (ii) la technologie des avions de dernière génération offrant une amélioration significative des performances en termes de rendement énergétique et de réduction des émissions de [gaz à effet de serre] associées par rapport à la génération précédente d'aéronefs et (iii) l'exploitation d'aéronefs utilisant des [CDA] en tant qu'activités de transition. Les critères relatifs au transport aérien [...] visent, en premier lieu, à accélérer le développement et la mise sur le marché d'avions à zéro émission directe de CO₂. En deuxième lieu, ils visent à encourager l'adoption par le marché et le remplacement des avions de la génération précédente, moins économes en carburant, par ceux de la dernière génération, plus économes en carburant, sans contribuer à l'expansion de la flotte. Troisièmement, ils visent à encourager le remplacement du kérosène fossile par des [CDA]. Les critères encouragent également la préparation technique de la flotte d'avions à fonctionner avec 100 % de [CDA].

[...] Les aéronefs de dernière génération sont classés en fonction de leur rendement énergétique et de leurs performances en matière d'émissions de gaz à effet de serre par rapport aux marges fixées par la nouvelle norme CO₂ pour les nouveaux types d'aéronefs (NT) de l'[OACI] et sont répartis en trois catégories en fonction de leur masse maximale au décollage. Les aéronefs qui ne respectent pas ces marges correspondent à la génération précédente, dont le rendement énergétique est nettement inférieur. [...]

Les avions de dernière génération produits pour l'aviation d'affaires privée ou commerciale sont exclus compte tenu de leur empreinte CO₂ par passager-kilomètre par rapport aux autres moyens de transport disponibles. Des travaux supplémentaires seraient nécessaires pour démontrer comment la fabrication de ces avions pourrait contribuer aux objectifs de la taxonomie. Toutefois, la fabrication d'avions à zéro émission directe de CO₂ est tout à fait compatible avec les objectifs de la taxonomie, quelle que soit leur utilisation finale.

[...] »

118 Il ressort ainsi de l'exposé des motifs du règlement délégué 2023/2485 et de la section 4.5.2 du document de travail de la Commission que cette dernière a considéré que l'activité de fabrication d'aéronefs « produits pour l'aviation d'affaires privée ou commerciale » ne répondait pas aux conditions établies par l'article 10, paragraphe 2, du règlement sur la taxonomie pour l'établissement de critères d'examen technique, compte tenu de l'empreinte CO₂ par passager-kilomètre des avions de dernière génération produits pour l'aviation

d'affaires privée ou commerciale par rapport à celle des autres moyens de transport disponibles.

- 119 Il importe de souligner à cet égard que la requérante ne pouvait ignorer le contexte dans lequel le règlement délégué 2023/2485 avait été adopté, compte tenu de sa participation à la procédure de consultation publique concernant les propositions de critères d'examen technique formulées par la plateforme (voir point 98 ci-dessus).
- 120 Il s'ensuit que la requérante était en mesure de comprendre les raisons pour lesquelles la section 3.21 excluait l'activité de fabrication d'aéronefs produits pour l'aviation d'affaires privée ou commerciale des activités pour lesquelles des critères d'examen technique étaient prévus au titre des activités transitoires visées à l'article 10, paragraphe 2, du règlement sur la taxonomie. Ce constat est d'ailleurs confirmé par les arguments avancés par la requérante au soutien du cinquième moyen du recours, qui visent précisément l'explication fournie par la Commission dans son document de travail.
- 121 Par ailleurs, il y a lieu de rappeler que, selon une jurisprudence bien établie, l'obligation de motivation constitue une formalité substantielle qui doit être distinguée de la question du bien-fondé de la motivation, celui-ci relevant de la légalité au fond de l'acte litigieux (arrêt du 22 mars 2001, France/Commission, C-17/99, EU:C:2001:178, point 35 ; voir arrêt du 10 septembre 2024, Commission/Irlande e.a., C-465/20 P, EU:C:2024:724, point 389 et jurisprudence citée).
- 122 En effet, la motivation d'une décision consiste à exprimer formellement les motifs sur lesquels repose cette décision. Si ces motifs sont entachés d'erreurs, celles-ci affectent la légalité au fond de la décision, mais non sa motivation, qui peut être suffisante tout en exprimant des motifs erronés. Il s'ensuit que les griefs et les arguments visant à contester le bien-fondé d'un acte sont dénués de pertinence dans le cadre d'un moyen tiré du défaut ou de l'insuffisance de motivation (voir arrêt du 18 juin 2015, Ipatau/Conseil, C-535/14 P, EU:C:2015:407, point 37 et jurisprudence citée).
- 123 Dès lors, il convient d'écarter l'argument de Compagnie Daher selon lequel l'explication contenue dans le document de travail de la Commission se rapporte à l'exploitation des aéronefs produits pour l'aviation d'affaires privée ou commerciale, et non à leur fabrication, dans la mesure où, par cet argument, elle vise, en substance, à contester le bien-fondé de cette explication, ce qui constitue une question distincte de celle de la violation de l'obligation de motivation.
- 124 Eu égard aux considérations exposées ci-dessus, il y a lieu de considérer que, dans les circonstances particulières de l'espèce, la Commission n'a pas violé l'obligation de motivation qui lui incombait selon la jurisprudence rappelée aux points 109 et 110 ci-dessus.
- 125 Dès lors, il convient de rejeter la seconde branche du deuxième moyen comme non fondée et, partant, le deuxième moyen dans son ensemble.

Sur le cinquième moyen, tiré d'une erreur manifeste d'appréciation

126 La requérante fait valoir dans le cadre du cinquième moyen que la Commission a commis une erreur manifeste d'appréciation en excluant l'activité de fabrication d'aéronefs produits pour l'aviation d'affaires privée ou commerciale des activités pour lesquelles des critères d'examen technique étaient prévus au titre des activités transitoires, au motif que ces aéronefs auraient une empreinte d'émissions de CO₂ par passager-kilomètre supérieure à celle des autres moyens de transport disponibles.

127 La Commission conteste tant la recevabilité que le bien-fondé du présent moyen.

Sur la recevabilité du cinquième moyen

128 La Commission soutient que l'absence d'indication, dans la requête, de la disposition dans l'application de laquelle il lui est fait grief d'avoir commis une erreur manifeste d'appréciation rend le moyen irrecevable, dans la mesure où il ne répond pas aux exigences de clarté et de précision énoncées par la jurisprudence rappelée au point 57 ci-dessus. En particulier, la Commission fait grief à la requérante de ne pas avoir indiqué si elle lui reprochait d'avoir commis une erreur manifeste d'appréciation à l'égard de l'article 10 du règlement sur la taxonomie ou de l'article 19 de ce même règlement.

129 La requérante conteste l'argumentation de la Commission.

130 À cet égard, il convient de relever que le statut de la Cour de justice de l'Union européenne et le règlement de procédure n'obligent pas la partie requérante à citer les articles qu'elle invoque (arrêt du 6 mai 2009, Outokumpu et Luvata/Commission, T-122/04, EU:T:2009:141, point 53). Il suffit que les faits, les moyens et les conclusions de la partie requérante se trouvent énoncés dans la requête. À l'inverse, il ne suffit pas d'énoncer une disposition du traité ou du droit de l'Union pour qu'un moyen soit recevable. En effet, en vertu de l'article 76, sous d), du règlement de procédure, la requête doit, notamment, contenir un exposé sommaire des moyens invoqués. En outre, cet exposé doit être suffisamment clair et précis pour permettre à la partie défenderesse de préparer sa défense et au Tribunal de statuer sur le recours, le cas échéant sans autres informations à l'appui. Afin de garantir la sécurité juridique et une bonne administration de la justice, pour qu'un moyen soit recevable, il faut que les éléments essentiels de fait et de droit sur lesquels ce moyen se fonde ressortent, à tout le moins sommairement, mais d'une façon cohérente et compréhensible, du texte de la requête elle-même, et ce afin d'éviter que le Tribunal ne statue ultra petita ou n'omette de statuer sur un grief pertinent pour la solution du litige. Tout moyen qui n'est pas suffisamment articulé dans la requête introductive d'instance doit être considéré comme irrecevable (voir arrêt du 12 février 2020, Kampete/Conseil, T-164/18, non publié, EU:T:2020:542, point 112 et jurisprudence citée).

131 En l'espèce, il est constant que la requérante n'a pas indiqué expressément dans la requête la disposition à l'égard de laquelle elle faisait grief à la Commission d'avoir commis une erreur manifeste d'appréciation.

132 Toutefois, il convient de relever qu'il ressort de façon suffisamment claire de la requête que la requérante conteste le bien-fondé des motifs exposés dans le document de travail de la

Commission relatifs à l'exclusion de l'activité de fabrication d'aéronefs produits pour l'aviation d'affaires privée ou commerciale des activités pour lesquelles des critères d'examen technique ont été adoptés au titre de l'article 10, paragraphe 2, du règlement sur la taxonomie.

- 133 En outre, il importe de souligner que la Commission a fait valoir dans le mémoire en défense que les arguments avancés par la requérante au soutien du quatrième moyen du recours, tiré de la violation de l'article 19, paragraphe 1, sous d), f), h) et j), et paragraphe 4, du règlement sur la taxonomie, visaient à démontrer l'existence d'erreurs manifestes d'appréciation dans l'application de ces dispositions.
- 134 Il convient également de relever que, dans sa réponse au cinquième moyen (points 142 à 146 et 153 du mémoire en défense), la Commission a clairement indiqué qu'elle entendait contester avoir commis une erreur manifeste d'appréciation dans l'application de l'article 10, paragraphe 2, du règlement sur la taxonomie.
- 135 Il s'ensuit que, en dépit d'une certaine imprécision de la requête, la Commission a compris que, si le quatrième moyen était, en substance, tiré d'erreurs manifestes d'appréciation dans l'application de l'article 19, paragraphe 1, sous d), f), h) et j), et paragraphe 4, du règlement sur la taxonomie, le cinquième moyen était, quant à lui, en substance, tiré d'une erreur manifeste d'appréciation dans l'application de l'article 10, paragraphe 2, de ce même règlement.
- 136 Dès lors, il convient d'écarter la fin de non-recevoir de la Commission, tirée d'un défaut de clarté et de précision du cinquième moyen.

Sur le bien-fondé du cinquième moyen

- 137 La requérante soutient que l'exclusion de la fabrication d'avions d'affaires des activités transitoires ne pouvait pas se fonder, au regard de l'article 10, paragraphe 2, du règlement sur la taxonomie, sur le seul critère des émissions de CO₂ par passager-kilomètre. Elle fait ainsi valoir que la Commission aurait dû tenir compte, notamment, des différents usages des avions d'affaires, du rôle de leader de l'aviation d'affaires dans l'innovation, en particulier au travers de l'utilisation d'un taux élevé de CDA, permettant une décarbonation de l'ensemble du secteur aérien, du faible taux d'émissions de CO₂ de l'aviation d'affaires européenne par rapport à l'ensemble du secteur du transport aérien et des avantages que procure l'aviation d'affaires en matière de connectivité par rapport aux compagnies aériennes régulières. La circonstance que la Commission admet elle-même que des travaux supplémentaires seraient nécessaires pour démontrer la façon dont la fabrication des avions d'affaires de dernière génération pourrait contribuer aux objectifs de la taxonomie confirme, selon la requérante, qu'elle n'a pas pris en compte tous les éléments pertinents lorsqu'elle a exclu l'activité de fabrication d'aéronefs produits pour l'aviation d'affaires privée ou commerciale des activités pour lesquelles des critères d'examen technique étaient prévus au titre des activités transitoires visées à l'article 10, paragraphe 2, du règlement sur la taxonomie.

- 138 La Commission soutient qu'elle a pris en compte les émissions de CO₂ par passager-kilomètre de l'aviation d'affaires, lesquelles sont nettement supérieures à celles d'autres moyens de transport qui peuvent, dans certains cas, constituer une solution de remplacement de l'aviation d'affaires. Elle fait valoir que les éléments mentionnés par la requérante à l'appui du présent moyen sont dénués de pertinence quant à la question de savoir si l'activité de fabrication d'aéronefs produits pour l'aviation d'affaires privée ou commerciale relève des activités transitoires visées à l'article 10, paragraphe 2, du règlement sur la taxonomie, c'est-à-dire des activités qui contribuent de façon substantielle à l'atténuation du changement climatique.
- 139 À cet égard, il convient de rappeler que, lorsqu'une institution de l'Union dispose d'un large pouvoir d'appréciation, notamment dans le cadre d'appréciations complexes, le contrôle juridictionnel que le juge de l'Union doit exercer sur le bien-fondé d'un acte pris dans l'exercice d'un tel pouvoir ne doit pas le conduire à substituer sa propre appréciation à celle de l'institution en cause, mais vise à vérifier que cet acte ne repose pas sur des faits matériellement inexacts et qu'il n'est entaché d'aucune erreur manifeste d'appréciation ou de détournement de pouvoir (voir, en ce sens, arrêt du 4 mai 2023, BCE/Crédit lyonnais, C-389/21 P, EU:C:2023:368, point 55 et jurisprudence citée).
- 140 En outre, dans le contexte d'un pouvoir délégué au sens de l'article 290 TFUE, la Commission dispose, lors de l'exercice des compétences qui lui sont conférées, d'un large pouvoir d'appréciation lorsqu'elle est appelée, notamment, à effectuer des appréciations et des évaluations complexes (voir, en ce sens, arrêt du 11 mai 2017, Dyson/Commission, C-44/16 P, EU:C:2017:357, point 53 et jurisprudence citée).
- 141 À cet égard, il est de jurisprudence constante que le juge de l'Union doit notamment vérifier non seulement l'exactitude matérielle des éléments de preuve invoqués, leur fiabilité et leur cohérence, mais également contrôler si ces éléments constituent l'ensemble des données pertinentes devant être prises en considération pour apprécier une situation complexe et s'ils sont de nature à étayer les conclusions qui en sont tirées (voir arrêt du 4 mai 2023, BCE/Crédit lyonnais, C-389/21 P, EU:C:2023:368, point 56 et jurisprudence citée).
- 142 En effet, lorsqu'une institution dispose d'un large pouvoir d'appréciation, revêt une importance fondamentale le respect des garanties procédurales, parmi lesquelles figure l'obligation pour celle-ci d'examiner, avec soin et impartialité, tous les éléments pertinents de la situation en cause (voir arrêt du 4 mai 2023, BCE/Crédit lyonnais, C-389/21 P, EU:C:2023:368, point 57 et jurisprudence citée).
- 143 En l'espèce, il convient de rappeler que, ainsi qu'il a été constaté au point 117 ci-dessus, en l'espèce, la Commission a considéré que l'activité de fabrication d'aéronefs produits pour l'aviation d'affaires privée ou commerciale ne répondait pas aux conditions établies par l'article 10, paragraphe 2, du règlement sur la taxonomie pour l'établissement de critères d'examen technique, compte tenu de l'empreinte CO₂ par passager-kilomètre des avions de dernière génération produits pour l'aviation d'affaires privée ou commerciale par rapport à celle des autres moyens de transport disponibles.

144 L'article 10, paragraphe 2, du règlement sur la taxonomie dispose ce qui suit :

« [U]ne activité économique pour laquelle il n'existe pas de solution de remplacement sobre en carbone réalisable sur le plan technologique et économique est considérée comme apportant une contribution substantielle à l'atténuation du changement climatique lorsqu'elle favorise la transition vers une économie neutre pour le climat compatible avec un profil d'évolution visant à limiter l'augmentation de la température à 1,5°C par rapport aux niveaux préindustriels, y compris en supprimant progressivement les émissions de gaz à effet de serre, en particulier les émissions provenant de combustibles fossiles solides, et lorsque cette activité :

- a) présente des niveaux d'émission de gaz à effet de serre qui correspondent aux meilleures performances du secteur ou de l'industrie ;
- b) n'entrave pas le développement ni le déploiement de solutions de remplacement sobres en carbone ; [...]
- c) n'entraîne pas un verrouillage des actifs à forte intensité de carbone, compte tenu de la durée de vie économique de ces actifs.

Aux fins du présent paragraphe et de l'établissement de critères d'examen technique en vertu de l'article 19, la Commission évalue la contribution potentielle et la faisabilité de toutes les technologies existantes concernées. »

145 Il convient de relever que, dans le mémoire en défense, la Commission affirme que, au stade de l'élaboration des critères d'examen technique pour la fabrication des avions utilisés pour le transport de passagers et de marchandises, elle a retenu l'empreinte de CO₂ par passager-kilomètre comme critère pertinent pour considérer si une activité économique apportait une contribution substantielle à l'atténuation du changement climatique, tel que cela est requis par l'article 10, paragraphe 2, du règlement sur la taxonomie.

146 Toutefois, il importe de souligner que la motivation de la disposition attaquée, telle qu'elle ressort du document de travail de la Commission et de l'exposé des motifs du règlement délégué 2023/2485, vise, en ce qui concerne l'activité de fabrication d'avions produits pour l'aviation d'affaire privée ou commerciale, le respect, d'une part, de la condition établie par le premier membre de phrase de l'article 10, paragraphe 2, du règlement sur la taxonomie, qui prévoit que les activités transitoires peuvent inclure des activités pour lesquelles il n'existe pas de solutions de remplacement sobres en carbone qui soient réalisables sur le plan technologique et économique et, d'autre part, de la condition établie à l'article 10, paragraphe 2, sous a), de ce même règlement, qui précise que de telles activités doivent présenter « des niveaux d'émission de gaz à effet de serre qui correspondent aux meilleures performances du secteur ou de l'industrie ».

147 Il convient donc de vérifier si la Commission n'a pas commis d'erreur manifeste d'appréciation dans l'application des deux conditions mentionnées au point 146 ci-dessus.

- 148 En premier lieu, s'agissant de l'affirmation contenue dans le document de travail de la Commission selon laquelle, en substance, les « autres moyens de transport disponibles » constitueraient des solutions de remplacement pour les avions d'affaires de dernière génération, il convient de relever que, dans le mémoire en défense, la Commission a indiqué qu'elle avait fondé cette appréciation sur le rapport de l'association Transport & Environment (T & E) intitulé « Private jets : can the super rich supercharge zero-emission aviation? » (ci-après le « rapport T & E »), dont il ressortait qu'il existait des solutions de remplacement nettement moins émettrices de CO₂ par passager pour certaines liaisons inférieures à 500 kilomètres, soit pour 50 % de l'ensemble des vols privés à l'intérieur de l'Union, parmi lesquelles figuraient principalement les trains et les avions commerciaux, qui ajouteraient au maximum trois heures à la durée de trajet par rapport à un trajet effectué en avion d'affaires, ainsi que les bus et les voitures individuelles. La Commission relève ainsi que, d'après le rapport T & E, il existe un vol commercial direct pour 72 % des vols aériens privés. De même, la Commission souligne qu'il existe des liaisons ferroviaires à grande vitesse sur 70 à 80 % des dix itinéraires d'avions privés les plus populaires dans l'Union.
- 149 À cet égard, tout d'abord, il convient de relever qu'il ressort de l'article 10, paragraphe 2, premier membre de phrase, du règlement sur la taxonomie que des activités transitoires peuvent être des activités qui ne sont pas elles-mêmes sobres en carbone ou des activités, sobres en carbone, qui ne répondent pas aux conditions de l'article 10, paragraphe 1, du règlement sur la taxonomie (arrêt du 10 septembre 2025, Autriche/Commission, T-625/22, sous pourvoi, EU:T:2025:869, point 159).
- 150 Ensuite, il convient de relever qu'il ressort de l'article 10, paragraphe 2, premier membre de phrase, du règlement sur la taxonomie que les activités transitoires sont, en outre, des activités économiques pour lesquelles il n'existe pas de solutions de remplacement sobres en carbone réalisables sur les plans technologique et économique.
- 151 Il importe de souligner à cet égard que la seule circonstance qu'une activité économique émette moins de CO₂ qu'une autre activité économique ne signifie pas nécessairement qu'il s'agit d'une activité sobre en carbone.
- 152 Ainsi, la circonstance, à la supposer établie, que les avions commerciaux réguliers soient nettement moins émetteurs de CO₂ par passager que les avions d'affaires de dernière génération ne permet pas, en tant que telle, de conclure que le transport aérien de passagers par des avions commerciaux réguliers est une activité sobre en carbone.
- 153 Au contraire, il ressort du considérant 11 du règlement attaqué que l'aviation dans son ensemble « recèle un potentiel important de réduction de ses émissions de gaz à effet de serre », ce qui implique qu'il ne s'agit pas, en l'état actuel, d'une activité sobre en carbone, ainsi que la Commission l'a elle-même admis en réponse à une question du Tribunal lors de l'audience. Il s'ensuit que les avions produits pour l'aviation commerciale régulière ne sauraient être considérés comme une « solution de remplacement sobre en carbone », au

sens de l'article 10, paragraphe 2, premier membre de phrase, du règlement sur la taxonomie, pour les avions d'affaires de dernière génération.

- 154 De plus, contrairement à ce que fait valoir la Commission, il convient de relever que la question de savoir s'il existe, pour une activité économique déterminée, une solution de remplacement sobre en carbone réalisable sur le plan technologique et économique implique de tenir compte de la nature et des caractéristiques de l'activité économique en question.
- 155 En l'espèce, ainsi que la requérante le fait valoir à juste titre, s'il ressort du rapport T & E qu'il existe des liaisons ferroviaires pour certains itinéraires de moins de 500 kilomètres qui correspondent aux itinéraires sur lesquels une partie importante des liaisons aériennes sont effectuées par des avions d'affaires dans l'Union, il ne s'ensuit pas que le train constitue nécessairement une solution de remplacement pour les avions d'affaires de dernière génération.
- 156 En effet, d'une part, il convient de relever qu'il est constant entre les parties qu'il n'existe pas de liaisons ferroviaires correspondant à chacun des itinéraires susceptibles d'être empruntés par des avions d'affaires entre deux points du territoire de l'Union ou entre le territoire de l'Union et des États tiers, notamment pour ce qui est des parties insulaires du territoire de l'Union, comme la Commission l'a admis à l'audience en réponse à une question du Tribunal. La Commission a d'ailleurs elle-même précisé au considérant 11 du règlement délégué 2023/2485 que « l'aviation jou[ait] un rôle crucial pour améliorer la cohésion, la connectivité et l'accès au marché intérieur pour toutes les régions [de l'Union] ».
- 157 D'autre part, il convient également de relever que, ainsi que la requérante l'a fait valoir sans être contredite par la Commission, les avions d'affaires présentent pour leurs utilisateurs une importante flexibilité quant aux itinéraires et aux plannings de vol ainsi que, de façon générale, une plus grande rapidité que le transport ferroviaire. En outre, contrairement au transport ferroviaire, les avions d'affaires de dernière génération permettent d'atteindre les parties insulaires de l'Union.
- 158 Dans ces conditions, il ne saurait être considéré que les trains constituent une « solution de remplacement sobre en carbone », au sens de l'article 10, paragraphe 2, premier membre de phrase, du règlement sur la taxonomie, des avions d'affaires de dernière génération.
- 159 Ces considérations s'appliquent également aux bus et aux véhicules automobiles individuels, qui, à supposer même qu'ils soient « sobres en carbone », sont dépourvus, respectivement, de la flexibilité et de la rapidité des avions d'affaires de dernière génération.
- 160 Dès lors, il y a lieu de conclure que la Commission ne pouvait pas fonder l'exclusion de l'activité de fabrication d'aéronefs produits pour l'aviation d'affaires privée ou commerciale des activités pour lesquelles des critères d'examen technique étaient prévus au titre des activités transitoires, visées à l'article 10, paragraphe 2, du règlement sur la taxonomie, sur l'existence de solutions de remplacement technologiquement et économiquement réalisables.

- 161 En deuxième lieu, s'agissant de l'affirmation figurant dans le document de travail de la Commission selon laquelle, en substance, les avions d'affaires de dernière génération ont une empreinte CO₂ par passager-kilomètre nettement plus importante que celle des autres moyens de transport disponibles, il convient de relever que la Commission a précisé dans le mémoire en défense que l'empreinte CO₂ par passager-kilomètre était un critère bien établi pour l'évaluation des impacts de l'aviation sur le changement climatique. La Commission souligne à cet égard que le calculateur des émissions de carbone de l'OACI, qui est l'outil officiel des Nations Unies pour quantifier l'empreinte CO₂ du transport aérien, utilise la méthode fondée sur le facteur de charge passagers et le facteur passagers/fret pour obtenir la part du carburant totale utilisée qui peut être attribuée aux passagers transportés. De même, la Commission souligne que le règlement (UE) 2023/2405 du Parlement européen et du Conseil, du 18 octobre 2023, relatif à l'instauration d'une égalité des conditions de concurrence pour un secteur du transport aérien durable (ReFuelEU Aviation) (JO L, 2023/2405), qui introduit un étiquetage environnemental volontaire pour les vols, exige une méthode fondée sur l'empreinte carbone attendue par passager et sur l'efficacité escomptée d'un vol en matière de CO₂ par kilomètre.
- 162 En outre, la Commission conteste l'allégation de la requérante selon laquelle la contribution mondiale du secteur de l'aviation d'affaires aux émissions de CO₂ est minime. Selon la Commission, il est important de contextualiser la taille relativement réduite de la population qui bénéficie de l'utilisation d'avions d'affaires (à savoir 256 000 individus, soit 0,003 % de la population adulte mondiale) par rapport à la contribution significative de l'aviation d'affaires aux émissions mondiales de CO₂ (à savoir 1,7 % à 1,8 % des émissions de CO₂ de l'aviation commerciale). La Commission souligne que l'aviation d'affaires est la forme de transport aérien la plus énergivore, avec une contribution d'au moins 15,6 millions de tonnes de CO₂ dans les émissions directes, soit environ 3,6 tonnes de CO₂ par vol. Par ailleurs, les émissions de gaz générées par les vols d'avions d'affaires auraient augmenté de 46 % entre 2019 et 2023 et risqueraient encore d'augmenter en raison des prévisions de croissance importante du secteur dans les années à venir.
- 163 La Commission conteste également l'argument de la requérante tiré de la capacité de ses aéronefs à utiliser des CDA. Elle soutient à cet égard que, à supposer que les aéronefs produits pour l'aviation d'affaires privée ou commerciale soient plus avancés que les aéronefs produits pour l'aviation commerciale régulière dans l'utilisation de CDA, il ne serait pas justifié d'inclure dans les activités transitoires, visées à l'article 10, paragraphe 2, du règlement sur la taxonomie, la fabrication d'aéronefs, même capables de fonctionner avec un mélange composé à 100 % de CDA, car les fabricants d'aéronefs n'auraient pas d'influence sur leur exploitation réelle, qui est réalisée par des opérateurs qui sont des entités économiques distinctes. Dès lors, les fabricants d'aéronefs n'auraient pas d'influence sur le risque excessif d'émissions de CO₂ élevé par passager-kilomètre, qui pourrait être lié à l'utilisation ou non de CDA par l'exploitant des aéronefs.
- 164 À cet égard, premièrement, il convient de rappeler que les activités transitoires visées à l'article 10, paragraphe 2, du règlement sur la taxonomie peuvent être des activités qui ne

sont pas elles-mêmes sobres en carbone (voir point 149 ci-dessus). Ainsi, il importe de souligner qu'il ressort de l'article 19, paragraphe 3, du règlement sur la taxonomie que seules les activités de production d'électricité utilisant des combustibles fossiles solides sont, par principe, exclues des activités économiques pouvant être qualifiées de durables sur le plan environnemental. Il s'ensuit que la circonstance que l'aviation d'affaires ne serait pas une activité sobre en carbone n'est pas, en elle-même, de nature à l'exclure des activités transitoires pour lesquelles des critères d'examen technique doivent être établis.

- 165 Deuxièmement, il convient de relever que l'activité de fabrication d'aéronefs est décrite à la section 3.21 comme une activité économique de « [f]abrication, réparation, maintenance, révision, adaptation, conception, réaffectation et mise à niveau d'aéronefs et de pièces et équipements d'aéronefs ».
- 166 Toutefois, l'empreinte CO₂ par passager-kilomètre est calculée en tenant compte du nombre de passagers transportés et du nombre de kilomètres effectués par vol. Il s'ensuit que ce critère relève de l'exploitation des aéronefs, qui est visée à la section 6.19 de l'annexe I du règlement délégué 2021/2139, intitulée « Transport aérien de voyageurs et de fret » (ci-après la « section 6.19 »), et non de leur fabrication.
- 167 En outre, s'agissant du rôle prétendument déterminant joué par le critère de l'empreinte CO₂ par passager-kilomètre dans l'appréciation de la Commission relative au caractère transitoire des activités économiques relevant du secteur de l'aviation, il convient de relever qu'il ressort de la section 6.19, sous e), que l'activité de transport aérien de voyageurs peut être considérée comme une activité transitoire lorsqu'elle est exercée au moyen d'un aéronef exploité avec une proportion minimale de CDA correspondant à 5 % en 2022, le pourcentage desdits carburants augmentant de deux points de pourcentage par an par la suite. Il convient également de relever que, contrairement aux critères d'examen technique établis à la section 6.19, sous b) à d), le critère d'examen technique établi à cette même section, sous e), ne fait pas référence au respect du critère d'examen technique établi à la section 3.21, sous b). Il ressort donc de la section 6.19, sous e), que l'activité de transport aérien de voyageurs peut être considérée comme transitoire même lorsqu'elle est exercée au moyen d'un aéronef produit pour l'aviation d'affaires privée ou commerciale, à la condition que celui-ci soit exploité avec un pourcentage déterminé de CDA, et donc indépendamment de son empreinte CO₂ par passager-kilomètre.
- 168 Troisièmement, il convient de rappeler que l'article 10, paragraphe 2, sous a), du règlement sur la taxonomie se réfère aux « niveaux d'émission de gaz à effet de serre qui correspondent aux meilleures performances du secteur ou de l'industrie », de sorte que la Commission était tenue de prendre en compte, au titre de cette disposition, les émissions de CO₂ des aéronefs produits pour l'aviation d'affaires privée ou commerciale eu égard aux meilleures performances en la matière du secteur du transport aérien de passagers, et non du secteur ferroviaire ou du secteur routier.
- 169 Il y a donc lieu de conclure que la Commission ne pouvait pas fonder l'exclusion de l'activité de fabrication d'aéronefs produits pour l'aviation d'affaires privée ou commerciale des

activités pour lesquelles des critères d'examen technique étaient prévus au titre des activités transitoires visées à l'article 10, paragraphe 2, du règlement sur la taxonomie, sur l'empreinte CO2 par passager-kilomètre desdits aéronefs.

- 170 En troisième lieu, il convient de relever que l'article 10, paragraphe 2, du règlement sur la taxonomie prévoit que, aux fins non seulement de l'établissement des critères d'examen technique, mais également de ce paragraphe, la Commission évalue la contribution potentielle et la faisabilité de toutes les technologies existantes concernées.
- 171 En l'espèce, la Commission soutient qu'elle n'a pas tenu compte de la capacité des avions d'affaires à fonctionner avec un taux prétendument important de CDA, au motif que les fabricants d'avions d'affaires n'ont pas d'influence sur l'utilisation des CDA par les exploitants d'avions d'affaires. Elle a cependant indiqué dans le mémoire en défense que, lors du prochain réexamen des critères d'examen technique, elle évaluerait la nécessité de prévoir des critères d'examen technique pour les avions d'affaires utilisant des CDA, au regard de l'évolution de la pratique de ravitaillement en CDA par les exploitants d'avions d'affaires.
- 172 Toutefois, il convient de relever qu'il ressort de la section 3.21, sous c), que, à partir du 1^{er} janvier 2028 et jusqu'au 31 décembre 2032, la fabrication d'aéronefs satisfaisant aux critères d'examen technique énoncés à la section 3.21, sous b), et certifiés pour fonctionner avec un mélange composé à 100 % de CDA sera considérée comme étant une activité transitoire.
- 173 Il s'ensuit que le choix de la Commission de ne pas tenir compte de la capacité des avions d'affaires à fonctionner avec un taux important de CDA, alors même qu'elle a tenu compte de cette capacité pour les autres aéronefs d'une masse au décollage de plus de 5,7 tonnes, apparaît manifestement arbitraire.
- 174 En quatrième lieu, il convient de relever qu'il ressort du document de travail de la Commission que celle-ci considère elle-même que des travaux supplémentaires seraient nécessaires pour démontrer si, et à quelles conditions, la fabrication des avions d'affaires de dernière génération pourrait contribuer aux objectifs de la taxonomie.
- 175 L'argument avancé par la Commission à cet égard, selon lequel ce passage du document de travail illustrerait simplement l'approche progressive qu'elle a suivie pour l'établissement des critères d'examen technique, confirme plutôt que, au moment de l'adoption du règlement attaqué, celle-ci n'avait pas analysé tous les éléments pertinents pour apprécier si l'activité de fabrication d'aéronefs produits pour l'aviation d'affaires privée ou commerciale relevait des activités transitoires visées à l'article 10, paragraphe 2, du règlement sur la taxonomie.
- 176 Eu égard aux considérations exposées aux points 148 à 175 ci-dessus, il y a lieu de considérer que la Commission a commis une erreur manifeste d'appréciation, au sens de la jurisprudence rappelée au point 141 ci-dessus, en excluant l'activité de fabrication d'aéronefs produits pour l'aviation d'affaires privée ou commerciale des activités pour lesquelles des critères d'examen technique étaient prévus au titre des activités transitoires visées à l'article 10, paragraphe 2, du règlement sur la taxonomie.

- 177 Il s'ensuit que le cinquième moyen est fondé.
- 178 Il y a lieu de déterminer si l'illégalité constatée est susceptible d'entraîner l'annulation de la disposition attaquée demandée par la requérante.
- 179 À cet égard, il convient de rappeler que la requérante demande l'annulation de la disposition attaquée, à savoir le point 2 de l'annexe I du règlement délégué 2023/2485, en ce que celui-ci a introduit la section 3.21 dans l'annexe I du règlement délégué 2021/2139.
- 180 Or, selon une jurisprudence constante, l'annulation partielle d'un acte de l'Union n'est possible que pour autant que les éléments dont l'annulation est demandée soient séparables du reste de l'acte. Il n'est pas satisfait à cette exigence de séparabilité lorsque l'annulation partielle d'un acte aurait pour effet de modifier la substance de celui-ci [voir arrêt du 10 mai 2023, Ryanair/Commission (SAS II ; COVID-19), T-238/21, non publié, EU:T:2023:247, point 84 et jurisprudence citée].
- 181 En l'espèce, il convient de relever que le premier alinéa, sous b), du tableau de la section 3.21, qui exclut la fabrication des « aéronefs produits pour l'aviation d'affaires privée ou commerciale », figure dans la subdivision intitulée « Critères d'examen technique », laquelle a pour objet de lister les critères techniques de chaque type d'aéronef dont la fabrication, la réparation, l'entretien, la révision, la modernisation, la conception, la réaffectation ou l'amélioration entrent dans le champ de la taxonomie.
- 182 Or, la totalité des critères techniques que doivent remplir les aéronefs produits pour l'aviation d'affaires privée ou commerciale figure dans la section 3.21, sous b). En effet, la section 3.21, sous a), se borne à renvoyer aux aéronefs dont les émissions directes de CO₂ sont nulles et la section 3.21, sous c), concerne, du 1^{er} janvier 2028 au 31 décembre 2032, les aéronefs certifiés pour fonctionner avec un mélange composé à 100 % de CDA et renvoie directement à la section 3.21, sous b), pour les critères techniques. L'annulation de la section 3.21, sous b), modifierait donc la substance de la section 3.21 dans son ensemble, puisqu'elle aurait pour effet de supprimer les critères techniques que certains types d'aéronefs doivent remplir pour que les activités qui y sont relatives puissent être qualifiées d'activités transitoires visées à l'article 10, paragraphe 2, du règlement sur la taxonomie. Il s'ensuit que la section 3.21, sous b), n'est pas divisible du reste de ladite section.
- 183 En outre, il convient de relever que le point 2 de l'annexe I du règlement délégué 2023/2485 a introduit, dans l'annexe I du règlement délégué 2021/2139, outre la section 3.21, la section 3.18, intitulée « Fabrication de composants automobiles et de composants pour la mobilité », la section 3.19, intitulée « Fabrication de constituants de matériel roulant ferroviaire », et la section 3.20, intitulée « Fabrication, installation et entretien d'équipements électriques à haute, à moyenne et à basse tension destinés au transport et à la distribution d'électricité qui entraînent ou permettent une contribution substantielle à l'atténuation du changement climatique », qui établissent des critères d'examen technique pour ces activités sur le fondement de l'article 10, paragraphe 3, et de l'article 11, paragraphe 3, du règlement sur la taxonomie.

- 184 Force est de constater que, dans la mesure où les sections mentionnées au point 183 ci-dessus diffèrent tant par leur objet que par les critères qu'elles établissent, la section 3.21 de l'annexe I du règlement délégué 2021/2139 est détachable des sections 3.18 à 3.20 de ce règlement.
- 185 De même, bien que le premier alinéa, sous b) et c), du tableau de la section 6.18 de l'annexe I du règlement délégué 2021/2139, laquelle est intitulée « Crédit-bail d'aéronefs », et le premier alinéa, sous b) et c), de la section 6.19 de l'annexe I du même règlement, laquelle est intitulée « Transport aérien de voyageurs et de fret », ces deux sections étant introduites dans l'annexe I dudit règlement par le point 22 de l'annexe I du règlement délégué 2023/2485, renvoient aux critères d'examen technique établis dans la section 3.21, sous b) et c), il n'en reste pas moins que ces sections ont un objet différent, en ce qu'elles visent l'établissement de critères d'examen technique pour des activités économiques différentes de celle visée à la section 3.21. Il s'ensuit que la section 3.21 est détachable des sections 6.18 et 6.19 de l'annexe I du règlement délégué 2021/2139, ce que la Commission a confirmé en réponse à une question du Tribunal à l'audience.
- 186 Il s'ensuit que, en l'espèce, le Tribunal est fondé à annuler dans son intégralité la section 3.21 introduite à l'annexe I du règlement délégué 2021/2139 par le point 2 de l'annexe I du règlement délégué 2023/2485.
- 187 Eu égard à l'ensemble des considérations qui précèdent, il y a lieu d'accueillir le présent recours, sans qu'il soit besoin de se prononcer sur les troisième, quatrième et sixième moyens, et d'annuler la disposition attaquée.

Sur les dépens

- 188 Aux termes de l'article 134, paragraphe 1, du règlement de procédure, toute partie qui succombe est condamnée aux dépens, s'il est conclu en ce sens. La Commission ayant succombé, il y a lieu de la condamner aux dépens, conformément aux conclusions de la requérante, d'EBAA et de Compagnie Daher.
- 189 Aux termes de l'article 138, paragraphe 1, du règlement de procédure, les États membres et les institutions qui sont intervenus au litige supportent leurs propres dépens. Le Parlement et le Conseil supporteront donc leurs propres dépens.

Par ces motifs,

LE TRIBUNAL (première chambre, siégeant avec cinq juges)

déclare et arrête :

- 1) La section 3.21, intitulée « Fabrication d'aéronefs » et introduite par le point 2 de l'annexe I du règlement délégué (UE) 2023/2485 de la Commission, du 27 juin 2023, modifiant le règlement délégué (UE) 2021/2139 par des critères d'examen technique supplémentaires permettant de déterminer à quelles**

conditions certaines activités économiques peuvent être considérées comme contribuant substantiellement à l'atténuation du changement climatique ou à l'adaptation à celui-ci et si ces activités ne causent de préjudice important à aucun des autres objectifs environnementaux dans l'annexe I du règlement délégué 2021/2139 de la Commission, du 4 juin 2021, complétant le règlement (UE) 2020/852 du Parlement européen et du Conseil par les critères d'examen technique permettant de déterminer à quelles conditions une activité économique peut être considérée comme contribuant substantiellement à l'atténuation du changement climatique ou à l'adaptation à celui-ci et si cette activité économique ne cause de préjudice important à aucun des autres objectifs environnementaux, est annulée.

- 2) La Commission européenne supportera ses propres dépens ainsi que ceux exposés par Dassault Aviation, European Business Aviation Association (EBAA) et Compagnie Daher.
- 3) Le Parlement européen et le Conseil de l'Union européenne supporteront leurs propres dépens.

Papasavvas

Buttigieg

Kancheva

Tichy-Fisslberger

Bestagno

Ainsi prononcé en audience publique à Luxembourg, le 24 juin 2026.

Le greffier

Le président

V. Di Bucci

M. van der Woude