L'ÉDITO

De l'importance du contentieux européen. L'arrêt « Dassault Aviation » juge sévèrement la copie de la Commission : zéro pointé !

Auteur(s)



Arnaud Raynouard
Agrégé des Facultés de droit, Professeur à l'Université Paris Dauphine-PSL

La décision du Tribunal de l'Union européenne du 24 juin 2026, dans l'affaire dite *Dassault Aviation*[1], est une décision jalon dans le développement de la taxinomie verte européenne soulignant, au fond, les conséquences étendues de cet outil, conditionnant, au-delà des critères environnementaux, l'accès au financement. Mais la décision illustre également le poids conséquent de la jurisprudence et particulièrement de la jurisprudence européenne en droit financier au sens large. Le constat est désormais banal, il n'en est pas moins remarquable, à plusieurs titres. Le règlement taxinomie[2] établi un cadre pour les investissements durables en classifiant les activités et en proposant des critères permettant de déterminer si une activité économique peut être considérée comme durable. Sa mise en œuvre repose sur l'adoption d'un règlement délégué de la Commission (en cause en l'espèce, le règlement délégué du 27 juin 2023[3], modifiant le règlement délégué du 4 juin 2021[4]). Dassault Aviation, actif dans la conception, la fabrication et la vente d'avions d'affaires, contesta l'exclusion décidée par la Commission, dans la section 3.21 du règlement délégué, des aéronefs destinés à l'aviation d'affaires privée ou commerciale du champ des activités « *transitoires* » contribuant à l'atténuation du changement climatique. Agissant sur le fondement de l'article 263 TFUE, qui articule un recours en annulation permettant un contrôle juridictionnel de la légalité des actes inspiré du recours pour excès de pouvoir de droit français, Dassault Aviation contestait la légalité de l'exclusion de l'activité « *avions d'affaires* ». L'exclusion l'obligeant à présenter, dans ses informations de durabilité exigée en droit interne (en conformité avec l'article 19bis de la directive du 26 juin 2013[5] et l'article 8 du règlement taxinomie), son activité comme étant non alignée sur la taxinomie, l'exclusion avait une incidence potentielle sur ses conditions d'accès au financement. Le Tribunal juge que cela démontre un intérêt à agir ; l'action est donc recevable. Sur le terrain procédural, est ainsi confirmée la jurisprudence *Plaumann*[6] selon laquelle un requérant non privilégié (tels que les personnes physique et morales, entreprises et associations) ne peut former un recours en annulation d'un acte qu'à la condition que celui-ci le concerne directement et individuellement. En l'espèce, si la société requérante a réussi cette démonstration, le Tribunal n'a pas assoupli les exigences d'un recours en annulation : le débat doctrinal soulignant que cela restreint l'accès des personnes physiques et morales de droit privé à un recours effectif (garanti pourtant par la Charte des droits fondamentaux[7]) demeure pertinent.

« Le Tribunal a, courageusement par les temps qui courent, rappelé, de manière fort énergique, l'importance de l'état de droit. »

Au fond l'arrêt annule la section contestée du règlement délégué y relevant une erreur manifeste d'appréciation par la Commission (ignorance des spécificités de l'aviation d'affaires : flexibilité, rapidité, connectivité, usages particuliers), qui motive sa décision à partir d'un critère inadapté (l'application d'une métrique opérationnelle (empreinte CO2 par passager/km) à une activité de production constitue une extrapolation incorrecte) et en omettant certains éléments pertinents (en particulier l'usage des carburants d'aviation durable, dits SAF). On portera un regard à la fois positif et négatif sur cet arrêt. Au bénéfice de la solution, l'arrêt rendu peut s'analyser comme renforçant le cadre « *taxinomique* ». Le contrôle juridictionnel effectif (et substantiel) des actes délégués (techniques) de la Commission, et non uniquement formel, en renforce la légitimité. C'est également une défense de l'architecture des normes européennes en rappelant que l'acte délégué doit respecter le cadre légal, les critères de sélection de ce qui est aligné ou non devant trouver leur fondement dans le règlement taxinomie lui-même et porter sur l'activité économique en cause (ici, la fabrication d'aéronef privés) et non sur une métrique d'exploitation. Ce faisant, les juges indiquent clairement à la

1 TUE, 24 juin 2026, aff. T-77/24, *Dassault Aviation c/ Commission*.

2 Règlement (UE) n° 2020/852 du 18 juin 2020 modifiant le règlement (UE) 2019/2088.

3 Règlement délégué (UE) n° 2023/2485 de la Commission du 27 juin 2023, modifiant le règlement délégué (UE) 2021/2139.

4 Règlement délégué (UE) n° 2021/2139 de la Commission du 4 juin 2021, complétant le règlement (UE) 2020/852.

5 Directive 2013/34/UE du 26 juin 2013 telle que modifiée par la directive (UE) 2022/2464 du 14 déc. 2022 (CSRD).

6 CJCE, 15 juill. 1963, aff. 25/62, *Plaumann c/ Commission*.

7 Art. 47, Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne.

Commission qu'elle doit motiver de manière crédible et légitime les choix qu'elle fait en application de sa compétence en matière d'acte délégué. Elle doit ainsi respecter « *l'état de droit européen* ». Mais au passif de la décision, on peut apporter quelques nuances. D'abord parce que l'annulation très large (l'intégralité de la section 3.21), et non seulement de la mention de l'exclusion de l'aviation d'affaires crée un « *vide* » juridique dépassant l'objet strict du recours. La conséquence pratique immédiate, depuis le 24 juin 2026, et dans l'attente d'un nouvel acte délégué sur ce point, est que les opérateurs et les investisseurs sont face à une incertitude en ne disposant pas de critères clairs. Il en résulte un risque de *reporting* de durabilité incertain, laissant place à des appréciations divergentes.

Il convient en effet de dire clairement que l'arrêt du Tribunal n'est pas un « *feu vert* » permettant de qualifier la fabrication d'avions d'affaires d'activité alignée sur la taxinomie, mais plus prosaïquement le constat de ce que l'exclusion décidée par la Commission était mal fondé. Très concrètement, l'annulation ne crée pas automatiquement un « *alignement taxinomique* », et les opérateurs concernés doivent continuer à documenter leurs performances environnementales de manière robuste. Mais (provisoirement ?) sans lignes directrices désormais !

Enfin, on ne peut que relever que l'intensité du contrôle exercé par le Tribunal sur « *l'erreur manifeste d'appréciation* » est important, s'appuyant sur des appréciations techniques et comparatives. Certains y verront une manifestation d'un « *gouvernement des juges* », par un empiétement sur la marge d'appréciation dont dispose la Commission à raison de la délégation qui lui est consenti. Une telle approche serait, selon nous, une erreur : le Tribunal a, courageusement par les temps qui cours, rappelé, de manière fort énergique, l'importance de l'état de droit, ce qui suppose le contrôle de l'exercice d'un pouvoir quand bien même légitime. En l'espèce, la Commission échoue complétement son examen en faisant un choix d'exclusion non suffisamment, ni pertinemment motivé.