Kohtulahendite kogumik

EUROOPA KOHTU OTSUS (esimene koda viieliikmelises koosseisus)

24. juuni 2026*

Keskkond – Delegeeritud määrus (EL) 2023/2485 – Taksonoomia – Üleminekutegevused – Ärilennukite tootmise väljajätmine – Ilmselge hindamisviga

Kohtuasjas T-77/24,

**Dassault Aviation**, asukoht Pariis (Prantsusmaa), esindajad: advokaadid E. Mignon, D. Zygas ja M. Mossé,

hageja,

keda toetavad:

**European Business Aviation Association (EBAA)**, asukoht Brüssel (Belgia), esindajad: advokaadid J. Derenne, D. Vallindas, A. Álvarez Vidal ja C. Jadot,

ja

**Compagnie Daher**, asukoht Marseille (Prantsusmaa), esindajad: advokaadid B. Kanovitch, I. Simic, G. Léonard ja W. Hebert,

menetlusse astujad,

*versus*

**Euroopa Komisjon**, esindajad: G. von Rintelen, B. Sasinowska ja C. Auvret,

kostja,

keda toetasid:

**Euroopa Parlament**, esindajad: A. Tamás, J. Etienne ja L. Taïeb,

ja

**Euroopa Liidu Nõukogu**, esindajad: I. Gurov ja N. Rouam,

menetlusse astujad,

* Kohtumenetluse keel: prantsuse.

EUROOPA KOHUS (esimene koda viieliikmelises koosseisus),

koosseisus: president S. Papasavvas, kohtunikud E. Buttigieg, M. Kancheva (ettekandja), E. Tichy-Fisslberger ja F. Bestagno,

kohtusekretär: ametnik H. Eriksson,

arvestades menetluse kirjalikku osa, eelkõige:

– vastuvõetamatuse vastuväidet, mille komisjon esitas eraldi dokumendiga, mis esitati Üldkohtu kantseleisse 3. mail 2024,

– Üldkohtu 11. septembri 2024. aasta otsust, millega vastuvõetamatuse vastuväide liideti sisulise läbivaatamisega,

– 21. jaanuari 2025. aasta kohtumäärust, millega anti EBAA-le ja Compagnie Daherile luba astuda menetlusse hageja nõuete toetuseks ning keelduti Daher Aerospace SA-le ja Dainis Liepale andmast luba menetlusse astuda,

– 21. jaanuari 2025. aasta otsust, millega anti Euroopa Parlamendile ja nõukogule luba astuda menetlusse komisjoni nõuete toetuseks,

arvestades 10. veebruari 2026. aasta kohtuistungil esitatut,

on teinud järgmise

**kohtuotsuse**

1 Hageja Dassault Aviation palub ELTL artikli 263 alusel esitatud hagis sisuliselt tühistada komisjoni 27. juuni 2023. aasta delegeeritud määruse (EL) 2023/2485, millega muudetakse delegeeritud määrust (EL) 2021/2139, kehtestades täiendavad tehnilised sõelumiskriteeriumid, millega määratakse kindlaks, millistel tingimustel võib teatavat majandustegevust pidada kliimamuutuste leevendamisele või nendega kohanemisele oluliselt kaasa aitavaks, ja mille alusel otsustatakse, ega see majandustegevus ei kahjusta oluliselt muid keskkonnaeesmärke (ELT L, 2023/2485), I lisa punkt 2 (edaspidi „vaidlustatud säte“) osas, milles sellega lisatakse komisjoni 4. juuni 2021. aasta delegeeritud määruse (EL) 2021/2139, millega täiendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EL) 2020/852, kehtestades tehnilised sõelumiskriteeriumid, millega määratakse kindlaks, millistel tingimustel võib majandustegevust pidada kliimamuutuste leevendamisele või nendega kohanemisele oluliselt kaasa aitavaks, ja mille alusel otsustatakse, ega see majandustegevus ei kahjusta oluliselt muid keskkonnaeesmärke (ELT 2021, L 442, lk 1), I lisasse jagu 3.21 „Õhusõidukite tootmine“ (edaspidi „jagu 3.21“).

## Vaidluse taust

2 Hageja on Prantsuse kontsern, mis tegeleb ärilennukite, sõjaväelennukite ja kosmosesüsteemide projekteerimise, tootmise ja müügiga. Teenistusliku lennunduse sektoris on hageja maailmas kolmandal kohal.

3 Euroopa Parlament ja Euroopa Liidu Nõukogu võtsid 18. juunil 2020 vastu määruse (EL) 2020/852, millega kehtestatakse kestlike investeeringute hõlbustamise raamistik ja muudetakse määrust (EL) 2019/2088 (ELT 2020, L 198, lk 13; edaspidi „taksonoomiamäärus“).

4 Taksonoomiamääruse artikli 1 lõike 1 kohaselt „kehtestatakse [selles määruses] kriteeriumid, mille alusel määratakse kindlaks, kas majandustegevus liigitatakse keskkonnasäästlikuks, et teha kindlaks investeeringu keskkonnasäästlikkuse määr“. Määruse põhjenduse 3 kohaselt on see määrus oluline samm, et saavutada 2050. aastaks Euroopa Liidu kliimaneutraalsus, suunates kapitalivood kestlikusse tegevusse.

5 Selleks on taksonoomiamääruses – nagu nähtub selle põhjendustest 6 ja 12 – kehtestatud ühtne kestliku tegevuse klassifitseerimissüsteem (edaspidi „taksonoomia“), mis ühtlustab liidu tasandil kriteeriumid, mille alusel tehakse kindlaks, kas majandustegevus on keskkonnasäästlik, andes investoritele ja teistele ettevõtjatele ühise arusaama sellisest tegevusest.

6 Komisjon võttis 4. juunil 2021 eeskätt taksonoomiamääruse artiklite 10 ja 11 alusel vastu delegeeritud määruse 2021/2139, mis sisaldab kahte lisa, milles on majandustegevuse alusel jagatud nomenklatuuri kohaselt kehtestatud tehnilised sõelumiskriteeriumid, et hinnata, kas majandustegevus aitab oluliselt kaasa kliimamuutuste leevendamisele (I lisa) vastavalt taksonoomiamääruse artiklile 10 või nendega kohanemisele (II lisa) vastavalt sama määruse artiklile 11. Mõlema lisa 3. jao „Tootmine“ esialgses redaktsioonis ei olnud lennundussektorit mainitud.

7 Komisjon võttis 6. juulil 2021 eeskätt taksonoomiamääruse artikli 8 lõike 4 alusel vastu delegeeritud määruse (EL) 2021/2178, millega täiendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EL) 2020/852, täpsustades selliste ettevõtjate keskkonnasäästliku majandustegevuse kohta avalikustatava teabe sisu ja esitusviisi, kelle suhtes kohaldatakse direktiivi 2013/34/EL artiklit 19a või 29a, ja täpsustades kõnealuse avalikustamiskohustuse täitmise metoodikat (ELT 2021, L 443, lk 9).

8 Komisjon võttis 9. märtsil 2022 vastu delegeeritud määruse (EL) 2022/1214, millega muudetakse delegeeritud määrust (EL) 2021/2139 seoses teatavate energiasektorite majandustegevusega ja delegeeritud määrust (EL) 2021/2178 seoses sellise majandustegevusega seotud teatava avalikustamisega (ELT 2022, L 188, lk 1).

9 Parlament ja nõukogu võtsid 14. detsembril 2022 vastu direktiivi (EL) 2022/2464, millega muudetakse määrust (EL) nr 537/2014, direktiivi 2004/109/EÜ, direktiivi 2006/43/EÜ ja direktiivi 2013/34/EL seoses äriühingute kestlikkusaruandlusega (ELT 2022, L 322, lk 15). Direktiiviga 2022/2464 muudeti eeskätt Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. juuni 2013. aasta direktiivi 2013/34/EL teatavat liiki ettevõtjate aruandeaasta finantsaruannete, konsolideeritud finantsaruannete ja nendega seotud aruannete kohta ja millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2006/43/EÜ ning tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiivid 78/660/EMÜ ja 83/349/EMÜ (ELT 2013, L 182, lk 19), artikleid 19a ja 21a. Direktiivist 2022/2464 tulenevas redaktsioonis on nendes artiklites vastavalt ette nähtud, et ettevõtja tegevuse kestlikkust käsitlev teave lisatakse vastavalt tegevusaruannetesse ja konsolideeritud tegevusaruannetesse.

10 Komisjon võttis 27. juunil 2023 vastu delegeeritud määruse 2023/2485. Delegeeritud määruse 2023/2485 artikli 1 punkti 1 kohaselt on selle delegeeritud määruse I lisa punktiga 2 lisatud delegeeritud määruse 2021/2139 I lisasse eelkõige jagu 3.21.

11 Jao 3.21 sisu on järgmine:

*„Tegevuse kirjeldus*

Õhusõidukite ja nende osade ning varustuse tootmine, remont, hooldus, kapitaalremont, moderniseerimine, projekteerimine, kasutusotstarbe muutmine ja uuendamine.

[…]

Kui selle kategooria majandustegevus ei vasta käesoleva jao punktis a sätestatud olulise panuse kriteeriumile, on see tegevus määruse […] 2020/852 artikli 10 lõikes 2 osutatud üleminekutegevus, tingimusel et see vastab käesolevas jaos sätestatud muudele tehnilistele sõelumiskriteeriumidele.

*Tehnilised sõelumiskriteeriumid*

| Oluline panus kliimamuutuste leevendamisse |
|---|

Selle majandustegevuse käigus toodetakse, remonditakse, hooldatakse, moderniseeritakse, projekteeritakse, ajakohastatakse järgmist või tehakse kapitaalremonti või antakse uus kasutusotstarve järgmisele:

a) õhusõiduk, mille otsene (väljalasketoru) $CO_2$-heide võrdub nulliga;

b) kuni 31. detsembrini 2027 õhusõidukid, mis ei ole toodetud era- või äriotstarbeliseks teenistuslikuks lennunduseks ning vastavad allpool esitatud marginaalidele ja mille asendusmäär on piiratud tagamaks, et tarnega ei suurendata lennukite üleilmset arvu:
   i) mille maksimaalne stardimass on suurem kui 5,7 tonni ja väiksem kui 60 tonni või sellega võrdne ning mille $CO_2$-heite sertifitseeritud kogus on vähemalt 11% väiksem Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni (ICAO) standardis sätestatud uue tüübi piirnormist;
   ii) mille maksimaalne stardimass on suurem kui 60 tonni ja väiksem kui 150 tonni või sellega võrdne ning mille $CO_2$-heite sertifitseeritud kogus on vähemalt 2% väiksem ICAO standardi uue tüübi piirnormist;
   iii) mille maksimaalne stardimass on suurem kui 150 tonni ja $CO_2$-heite sertifitseeritud kogus on vähemalt 1,5% väiksem ICAO standardi uue tüübi piirnormist.

   […]

c) ajavahemikul 1. jaanuarist 2028 kuni 31. detsembrini 2032 käesoleva jao alapunktis b sätestatud tehnilistele sõelumiskriteeriumidele vastav õhusõiduk, mis on sertifitseeritud käitamiseks 100% ulatuses säästvate lennukikütuste seguga.

[…]“.

**Poolte nõuded**

12 Hageja, keda toetavad European Business Aviation Association (EBAA) ja Compagnie Daher, palub Üldkohtul sisuliselt:

– lükata vastuvõetamatuse vastuväide tagasi;

– tühistada vaidlustatud säte;

– mõista kohtukulud välja komisjonilt.

13 Komisjon, keda toetavad parlament ja nõukogu, palub Üldkohtul:

– jätta hagi vastuvõetamatuse tõttu läbi vaatamata;

– teise võimalusena jätta hagi põhjendamatuse tõttu rahuldamata;

– mõista kohtukulud välja hagejalt.

**Vastuvõetavus**

14 Komisjon väidab eraldi dokumendiga esitatud vastuvõetamatuse vastuväites, et esiteks puudub hagejal huvi vaidlustatud sätte tühistamise vastu ja teiseks ei ole tal õigust esitada hagi ELTL artikli 263 neljanda lõigu alusel.

15 Kohtuistungil märkis komisjon vastuseks Üldkohtu küsimusele, et ta soovib tagasi võtta asja läbivaatamist takistava asjaolu, mille kohaselt hagejal puudub õigus esitada hagi, jäädes samas seisukohale, et hageja ei ole tõendanud oma põhjendatud huvi käesolevas asjas.

16 Seega väidab komisjon sisuliselt, et vaidlustatud sätte tühistamine ei toeta hageja poolt hagiavalduses viidatud huvi vältida seda, et tema tegevust ei saa pidada jätkusuutlikuks taksonoomia tähenduses.

17 Hageja, EBAA ja Compagnie Daher vaidlevad komisjoni argumentidele vastu.

18 Euroopa Kohtu väljakujunenud praktika kohaselt on füüsilise või juriidilise isiku esitatud tühistamishagi vastuvõetav üksnes siis, kui tal on huvi vaidlustatud akti tühistamise vastu. Selline huvi eeldab, et akti tühistamine võib iseenesest tekitada õiguslikke tagajärgi ja et hagi tulemusel võib selle esitanud isik saada mingit kasu. Hageja peab tõendama sellise huvi olemasolu, mida hinnatakse hagi esitamise päeva seisuga ning mis on peamine ja esimene tingimus, mis peab olema täidetud, et saaks kohtusse pöörduda (4. juuni 2015. aasta kohtuotsus Andechser Molkerei Scheitz *vs.* komisjon, C-682/13 P, ei avaldata, EU:C:2015:356, punktid 25–27); vt ka 17. septembri 2015. aasta kohtuotsus Mory jt *vs.* komisjon, C-33/14 P, EU:C:2015:609, punkt 55 ja seal viidatud kohtupraktika; 18. oktoobri 2018. aasta kohtuotsus Gul Ahmed Textile Mills *vs.* nõukogu, C-100/17 P, EU:C:2018:842, punkt 37).

19 Seega tuleb kontrollida, kas hageja väidab õigesti, et vaidlustatud sätte tühistamine võib tekitada õiguslikke tagajärgi ja et hagi tulemusel võib ta seega saada mingit kasu.

20 Komisjon väidab vastupidi, et vaidlustatud säte ei mõjuta hageja õiguslikku olukorda ebasoodsalt, kuna sellega ei kehtestata teenistuslikule lennundusele ühtegi kohustust ega piirangut ega kaota ühtegi õigust, millele hageja sai tugineda enne selle vastuvõtmist. Vaidlustatud säte annab õhusõidukite tootmisega tegelevatele ettevõtjatele tema sõnul lihtsalt võimaluse kvalifitseerida teatavatele tehnilistele sõelumiskriteeriumidele vastav tegevus „tegevusteks, mis aitavad oluliselt kaasa kliimamuutuste leevendamisele“ või „üleminekutegevusteks“ taksonoomiamääruse tähenduses ja seega hõlbustada investeeringute suunamist sellesse tegevusse.

21 Sellega seoses tuleb märkida, nagu seda tegi ka hageja, et taksonoomiamäärus paneb teatud ettevõtjatele muud kui finantsteavet kajastavate aruannete puhul läbipaistvuse kohustuse.

22 Nii on taksonoomiamääruse artikli 8 lõikes 1 sätestatud, et „[i]ga ettevõtja, kellel on direktiivi [2013/34] artikli 19a või 29a kohaselt kohustus avaldada muud kui finantsteavet, esitab oma muud kui finantsteavet kajastavas aruandes või muud kui finantsteavet kajastavas konsolideeritud aruandes teabe selle kohta, kuidas ja millises ulatuses on ettevõtja tegevus seotud majandustegevusega, mis [selle] määruse artiklite 3 ja 9 alusel liigitatakse keskkonnasäästlikuks“.

23 Taksonoomiamääruse artikli 8 lõike 2 punktide a ja b kohaselt avalikustavad mittefinantsettevõtjad sel eesmärgil oma käibe selle osa, mis on saadud toodetest või teenustest, mis on seotud majandustegevusega, mis selle määruse artiklite 3 ja 9 alusel liigitatakse keskkonnasäästlikuks, ning oma koguinvesteeringute (kapitalikulud) ja kulutuste (tegevuskulud) selle osa, mis on seotud vara või protsessidega majandustegevuses, mis nende samade sätete alusel liigitatakse keskkonnasäästlikuks.

24 Taksonoomiamääruse artikli 8 lõikes 4 on sätestatud, et komisjon võtab selle määruse artikli 8 lõigete 1 ja 2 täiendamiseks kooskõlas artikliga 23 vastu delegeeritud õigusakti, et täpsustada nende lõigete kohaselt avalikustatava teabe sisu ja esitusviisi, sealhulgas metoodikat, mida nende lõigete täitmiseks kasutatakse, võttes arvesse nii finantsettevõtjate kui ka muude ettevõtjate eripära ja määruse alusel kehtestatud tehnilisi sõelumiskriteeriume.

25 Taksonoomiamääruse artikli 8 lõike 4 alusel vastu võetud delegeeritud määruse 2021/2178 põhjenduses 2 on sellega seoses täpsustatud, et „[s]elleks et investorid ja üldsus saaksid nõuetekohaselt hinnata mittefinantsettevõtjate keskkonnasäästliku majandustegevuse […] osakaalu, tuleks ette näha, et ettevõtjad peavad avalikustama, milline nende majandustegevus on taksonoomiaga kooskõlas[; l]isaks tuleb avalikustada, millistele keskkonnaeesmärkide saavutamisele selline tegevus oluliselt kaasa aitab[;] mittefinantsettevõtjad [peaksid] esitama peamistes tulemusnäitajates ka taksonoomiaga kooskõlas oleva tegevuse osakaalu jaotuse, lähtudes keskkonnaeesmärgist, millele kõnealune tegevus oluliselt kaasa aitab“.

26 Delegeeritud määruse 2021/2178 artikli 2 kohaselt avalikustavad mittefinantsettevõtjad taksonoomiamääruse artikli 8 lõigetes 1 ja 2 osutatud teabe, nagu on sätestatud delegeeritud määruse 2021/2178 I lisas.

27 Delegeeritud määruse 2021/2178 I lisa punktis 1 on esitatud nende kolme peamise tulemusnäitaja kirjeldus, mille mittefinantsettevõtjad peavad avalikustama ning mis puudutavad vastavalt käivet, kapitalikulusid ja tegevuskulusid. Sellest punktist nähtub, et need peamised tulemusnäitajad saadakse suhtarvude arvutamisel, milles lugeja on seotud esiteks „taksonoomias käsitletud majandustegevusega“ ja teiseks „taksonoomiaga kooskõlas oleva majandustegevusega“.

28 Sellega seoses tuleb märkida, et delegeeritud määruse 2021/2178 artikli 1 punktis 5 on „taksonoomias käsitletud majandustegevus“ määratletud kui majandustegevus, mida on kirjeldatud taksonoomiamääruse artikli 10 lõike 3, artikli 11 lõike 3, artikli 12 lõike 2, artikli 13 lõike 2, artikli 14 lõike 2 ja artikli 15 lõike 2 kohaselt vastu võetud delegeeritud õigusaktides, sõltumata sellest, kas kõnealune majandustegevus vastab mõnele või kõigile kõnealustes delegeeritud õigusaktides sätestatud tehnilistele sõelumiskriteeriumidele.

29 Delegeeritud määruse 2021/2178 artikli 1 punktis 2 on „taksonoomiaga kooskõlas olev majandustegevus“ määratletud kui majandustegevus, mis vastab taksonoomiamääruse artiklis 3 sätestatud nõuetele.

30 Tuleb aga meenutada, et selleks, et majandustegevus vastaks taksonoomiamääruse artikli 3 nõuetele, peab see eeskätt selle määruse artikli 3 punkti d kohaselt vastama tehnilistele sõelumiskriteeriumidele, mille komisjon on kehtestanud sama määruse artikli 10 lõike 3, artikli 11 lõike 3, artikli 12 lõike 2, artikli 13 lõike 2, artikli 14 lõike 2 ja artikli 15 lõike 2 kohaselt vastu võetud delegeeritud õigusaktides.

31 Sellest järeldub, et taksonoomiaga kooskõlas olev majandustegevus on tingimata taksonoomias käsitletud majandustegevus, st delegeeritud õigusaktides kirjeldatud majandustegevus, mis vastab taksonoomiamääruse artikli 3 nõuetele, sealhulgas selle määruse artikli 3 punktis d osutatud delegeeritud õigusaktides ette nähtud tehnilistele sõelumiskriteeriumidele. Seevastu taksonoomias käsitletud majandustegevus ei pruugi vastata taksonoomiaga kooskõlas olevale majandustegevusele, kui seda on küll kirjeldatud viidatud delegeeritud õigusaktides, kuid see ei vasta taksonoomiamääruse artikli 3 nõuetele.

32 Lisaks määravad mittefinantsettevõtjad delegeeritud määruse 2021/2178 I lisa punkti 2 kohaselt taksonoomiamääruse artikli 8 lõike 2 kohase avalikustamise puhul esiteks kindlaks iga oma majandustegevuse, sealhulgas üleminekuliste ja toetavate majandustegevuste allkategooria, teiseks iga majandustegevuse peamised tulemusnäitajad ja kõigi majandustegevuste peamiste tulemusnäitajate kogusummad asjaomase ettevõtja või grupi tasandil, kolmandaks käibe, kapitalikulude ja tegevuskuludega seotud peamised tulemusnäitajad iga keskkonnaeesmärgi kohta ning peamiste tulemusnäitajate kogusummad ettevõtja või grupi tasandil kõigi keskkonnaeesmärkide lõikes, vältides topeltarvestust; neljandaks taksonoomiaga kooskõlas oleva majandustegevuse osakaalu ja taksonoomias käsitletud sellise majandustegevuse osakaalu, mis ei vasta tehnilistele sõelumiskriteeriumidele, ja iga taksonoomias käsitletud majandustegevuse raames selle, kui suur osa sellest tegevusest on taksonoomiaga kooskõlas, ning viiendaks taksonoomias käsitlemata majandustegevuse ja selle majandustegevuse osakaalu käibe ning kapitali- ja tegevuskuludega seotud peamise tulemusnäitaja nimetajas ettevõtja või grupi tasandil.

33 Nagu nähtub delegeeritud määruse 2021/2178 I lisa punktidest 1 ja 2 koostoimes, on mittefinantsettevõtjatel taksonoomiamääruse artikli 8 alusel lasuv avalikustamiskohustus kohaldatav niivõrd, kuivõrd mittefinantsettevõtja majandustegevus on taksonoomias käsitletud majandustegevus, st tegevus, mida on kirjeldatud mõnes selle määruse artikli 3 punktis d osutatud delegeeritud õigusaktis.

34 Seda hinnangut ei sea kahtluse alla komisjoni argument, et delegeeritud määruses 2021/2178 on sätestatud, et kui sellise ettevõtja majandustegevust, kellel on direktiivi 2013/34 artikli 19a või 29a kohaselt kohustus avaldada muu kui finantsteave, ei ole kirjeldatud üheski taksonoomiamääruse artikli 3 punktis d osutatud delegeeritud õigusaktis, on see ettevõtja ikkagi kohustatud oma tegevusaruandes või konsolideeritud tegevusaruandes märkima, et tema tegevus

ei ole taksonoomias käsitletud majandustegevus. Nimelt ei muuda see kuidagi asjaolu, et kui majandustegevust on kirjeldatud mõnes taksonoomiamääruse artikli 3 punktis d nimetatud delegeeritud õigusaktis, on teabe avaldamise kohustus see kohustus, mis tuleneb selle määruse artiklist 8 koostoimes delegeeritud määruse 2021/2178 I lisa punktiga 2, millest tuleneb eeskätt kohustus avaldada teave taksonoomiaga kooskõlas oleva majandustegevuse osakaalu ja sellise taksonoomias käsitletud majandustegevuse osakaalu kohta, mis ei vasta tehnilistele sõelumiskriteeriumidele (vt eespool punkt 32).

35 Käesoleval juhul tuleb märkida, et vaidlustatud sättega on delegeeritud määruse 2021/2139 I lisasse lisatud eelkõige jagu 3.21. Kõnealust majandustegevust on selles jaos kirjeldatud järgmiselt: „[õ]husõidukite ja nende osade ning varustuse tootmine, remont, hooldus, kapitaalremont, moderniseerimine, projekteerimine, kasutusotstarbe muutmine ja uuendamine“. Selles jaos on samuti täpsustatud, et kui sellesse kategooriasse kuuluv majandustegevus ei vasta sama jao alapunktis a sätestatud olulise panuse kriteeriumile, kujutab see endast üleminekutegevust taksonoomiamääruse artikli 10 lõike 2 tähenduses, kui see vastab teistele selles jaos sätestatud tehnilistele sõelumiskriteeriumidele.

36 Jao 3.21 alapunktis a on nimetatud „õhusõiduk[eid], mille otsene (väljalasketoru) $CO_2$-heide võrdub nulliga“, samas kui jao 3.21 alapunktis b on nimetatud „kuni 31. detsembrini 2027 õhusõidukid, mis ei ole toodetud era- või äriotstarbeliseks teenistuslikuks lennunduseks“ ning mis vastavad seal kindlaks määratud teatavatele marginaalidele ja asendusmääradele. Lõpuks on jao 3.21 alapunktis c nimetatud „ajavahemikul 1. jaanuarist 2028 kuni 31. detsembrini 2032 […] alapunktis b sätestatud tehnilistele sõelumiskriteeriumidele vastav[aid] õhusõiduk[eid], mis on sertifitseeritud käitamiseks 100% ulatuses säästvate lennukikütuste seguga“.

37 Sellest järeldub, et vaidlustatud säte paneb hagejale, kes ei tooda õhusõidukeid, mille otsene (väljalasketoru) $CO_2$-heide võrdub nulliga, kohustuse avaldada oma tegevusaruandes või konsolideeritud tegevusaruandes teabe selle kohta, et tema ärilennukite tootmise tegevus, mida on küll taksonoomias käsitletud, ei ole taksonoomiaga kooskõlas olev tegevus, st et see on majandustegevus, mis ei ole keskkonnasäästlik taksonoomiamääruse artikli 3 tähenduses.

38 Vaidlustatud sätte tühistamise tagajärg oleks aga see, et õhusõidukite tootmine „era- või äriotstarbeliseks teenistuslikuks lennunduseks“ muutuks taksonoomias käsitlemata majandustegevuseks. See asjaolu muudaks taksonoomiamääruse artiklis 8 sätestatud ning delegeeritud määruse 2021/2178 I lisa punktides 1 ja 2 ette nähtud viisil täidetava kohustuse hageja suhtes kohaldamatuks. Sellest järeldub, et hageja ei oleks enam kohustatud oma tegevusaruandes või konsolideeritud tegevusaruandes märkima, et tema ärilennukite tootmise tegevus ei ole taksonoomiaga kooskõlas.

39 Seega tuleb tõdeda, et ehkki vaidlustatud sätte tühistamine ei tooks kaasa delegeeritud määruses 2021/2178 sätestatud avaldamise kohustuse kadumist, võimaldaks selline tühistamine hagejal siiski tagasi saada vabaduse selgitada oma tegevusaruandes või konsolideeritud tegevusaruandes, kuidas tema tegevus ärilennukite tootmisel vastab kestliku arengu eesmärkidele.

40 Seega, vastupidi sellele, mida väidab komisjon, ja nii, nagu väidab hageja, muudab vaidlustatud säte hageja õigusliku olukorra ebasoodsamaks, mistõttu vastavalt eespool punktis 18 meenutatud kohtupraktikale on hagejal käesolevas asjas põhjendatud huvi.

41 Seda järeldust ei väära komisjoni muud argumendid.

42 Nii tuleb esiteks tagasi lükata komisjoni argument, mille kohaselt ei paranda vaidlustatud sätte tühistamine hageja õhusõidukite ehitamisega seotud tegevuse seisundit nii, et see hakkab kuuluma taksonoomia tähenduses keskkonnasäästlike tegevuste hulka, vaid vastupidi halvendab seda, jättes ta nende tegevustega seoses ilma võimalusest saada taksonoomiast kasu.

43 Nimelt tuleb kõigepealt meenutada, et vaidlustatud sätte tühistamise tagajärg oleks see, et hageja saaks tagasi vabaduse selgitada oma tegevusaruandes või konsolideeritud tegevusaruandes, kuidas tema tegevus ärilennukite tootmisel vastab kestliku arengu eesmärkidele (vt eespool punktid 38 ja 39); seda ei saa käsitada hageja tegevuse seisundi säilitamise või halvendamisena taksonoomia seisukohast.

44 Järgmiseks ei saa komisjon väita, et vaidlustatud sätte tühistamine võtaks hagejalt võimaluse käsitada kestlikuna teadus- ja arendustegevust, mis on seotud sellise tulevase ärilennuki projekteerimisega, mille otsene $CO_2$-heide võrdub nulliga. Poolte vahel ei ole nimelt vaidlust selles, et suurem osa hageja tegevusest teenistusliku lennunduse sektoris puudutab selliste õhusõidukite projekteerimist, tootmist ja müüki, mille otsene $CO_2$-heide ei võrdu nulliga.

45 Lõpuks tuleb tagasi lükata komisjoni argument, et vaidlustatud sätte tühistamise tagajärjed hageja rahastamisvõimalustele, millele hageja oma põhjendatud huvi tõendamiseks tugineb, on üksnes hüpoteetilised ja sõltuvad investorite lõplikust otsusest.

46 Sellega seoses tuleb märkida, et taksonoomiamääruse põhjendusest 6 nähtub, et ühtse kestliku tegevuse klassifitseerimissüsteemi kehtestamine on kõige olulisem ja kiireloomulisem komisjoni tegevuskavas ette nähtud meede, et rahastada jätkusuutlikku majanduskasvu, mille üks eesmärkidest on suunata kapitalivood ümber kestlikesse investeeringutesse, et saavutada kestlik ja kaasav majanduskasv. Samas põhjenduses on täpsustatud, et esimese sammuna peaksid selged juhised tegevuste kohta, mis liigitatakse keskkonnaeesmärkide saavutamisse panustavaks, võimaldama investoritel selgust saada selles, millistest investeeringutest rahastatakse keskkonnasäästlikku majandustegevust.

47 Samuti on taksonoomiamääruse põhjenduses 16 märgitud, et „[l]iidu tasandi keskkonnasäästliku majandustegevuse klassifikaator peaks võimaldama töötada välja liidu tulevase kestlikku rahandust toetava poliitika, sealhulgas kogu liitu hõlmavad keskkonnasäästlike finantstoodete standardid, ning võimaldama lõpuks selliste märgiste kehtestamist, mis kinnitavad ametlikult vastavust nendele standarditele kogu liidus[; see klassifikatsioon võiks] olla aluseks muudele majanduslikele ja regulatiivsetele meetmetele; [t]ulevase liidu õiguse jaoks, mille eesmärk on hõlbustada investeeringute ümbersuunamist keskkonnasäästlikusse majandustegevusse, on võrdlusaluseks vaja ühetaolisi õiguslikke nõudeid, mille abil määrata ühetaoliste keskkonnasäästliku majandustegevuse kriteeriumide alusel kindlaks investeeringute keskkonnasäästlikkuse määr“.

48 Seega tuleb tõdeda, et arvestades taksonoomiamääruse eesmärke, on olemas piisavalt otsene seos hageja majandustegevuse esitlemise tegevusena, mis ei ole taksonoomiaga kooskõlas, ja tingimuste vahel, mille alusel seda võidakse rahastada.

49 Teiseks tuleb tagasi lükata ka komisjoni argument, et hagi esimene väide, mis tugineb ELTL artikli 277 alusel taksonoomiamääruse artikli 10 lõike 3 – mis on vaidlustatud sätte õiguslik alus – vastu esitatud õigusvastasuse vastuväitele, seab kahtluse alla kogu taksonoomiasüsteemi, mis oleks vastuolus hageja väidetava huviga. Sellega seoses tuleb märkida, et asjaolu, et hagi esimene väide võib kõrvaltoimena seada kahtluse alla selle volituse õiguspärasuse, mis anti

komisjonile eeskätt selleks, et kehtestada tehnilised sõelumiskriteeriumid, mis võimaldavad kindlaks teha, kuidas ja mil määral aitab majandustegevus oluliselt kaasa kliimamuutuste leevendamisele, ei ole vastuolus hageja huviga, et ärilennukite tootmine oleks taksonoomiasse integreeritud. Sellise volituse õigusvastasuse võimalik tuvastamine tooks kaasa selle, et konkreetse majandustegevuse tehniliste sõelumiskriteeriumide kehtestamine ei oleks enam komisjoni, vaid parlamendi ja nõukogu pädevuses. Ainuüksi see tõdemus ei võimalda ette arvata, kas viimati nimetatud kaks institutsiooni otsustavad ärilennukite tootmise taksonoomiaga hõlmata või mitte.

50 Kolmandaks tuleb tulemusetuna tagasi lükata komisjoni argument, et hageja ei saa põhjendada oma põhjendatud huvi asjaoluga, et delegeeritud määrus 2023/2485 asetab ta ebasoodsasse konkurentsiolukorda. Nimelt tuleb märkida, et nagu hageja ise rõhutab, esitas ta argumendid oma konkurentsiseisundi kohta üksnes hagi kuuenda väite raames, mis puudutab ärilennukite tootjate ja muude lennukitootjate võrdse kohtlemise põhimõtte rikkumist, mitte aga hagiavalduse selles osas, mis käsitleb tema põhjendatud huvi tõendamist.

51 Eeltoodud kaalutlusi arvestades tuleb tagasi lükata komisjoni esitatud asja läbivaatamist takistav asjaolu, mis tugineb sellele, et hagejal puudub põhjendatud huvi.

## Sisulised küsimused

52 Hageja esitab oma hagi põhjenduseks kuus väidet. Esimene väide puudutab ELTL artikli 277 alusel taksonoomiamääruse artikli 10 lõike 3 – mille alusel vaidlustatud säte vastu võeti – vastu esitatud õigusvastasuse vastuväidet. Teise väite kohaselt on rikutud olulisi menetlusnorme, kuna ühelt poolt ei kogunud komisjon enne delegeeritud määruse 2023/2485 vastuvõtmist kokku kõiki vajalikke teadmisi ja teiselt poolt puuduvad selles delegeeritud määruses täielikult põhjendused teenistusliku lennunduse taksonoomiast väljajätmise kohta. Kolmanda väite kohaselt on rikutud õiguskindluse põhimõtet, kuna delegeeritud määrus 2023/2485 ei sisalda teenistusliku lennunduse määratlust. Neljanda väite kohaselt on rikutud taksonoomiamääruse artikli 19 lõike 1 punkte d, f, h ja j ning lõiget 4 ning seega selle määruse artikli 10 lõiget 2, milles on kindlaks määratud tegurid, mida tuleb tehniliste kriteeriumide väljatöötamisel arvesse võtta. Viienda väite kohaselt on tehtud ilmselge hindamisviga. Kuuenda väite kohaselt on rikutud on võrdse kohtlemise põhimõtet, sest delegeeritud määruses 2023/2485 koheldakse ärilennukite tootjaid muude lennukitootjatega võrreldes erinevalt ja ebaõiglaselt.

### *Esimene väide, mille kohaselt on rikutud taksonoomiamääruse artikli 10 lõiget 3*

53 Hageja väidab, et kuna komisjon võttis vaidlustatud määruse vastu talle taksonoomiamääruse artikli 10 lõikega 3 antud volituse alusel, on selle sätte ja vaidlustatud määruse vahel tingimata otsene õiguslik suhe. Neil asjaoludel esitab hageja ELTL artikli 277 alusel taksonoomiamääruse artikli 10 lõike 3 õigusvastasuse vastuväite.

54 Komisjon vaidleb vastu nii esimese väite vastuvõetavusele kui ka põhjendatusele. Parlament ja nõukogu vaidlustavad samuti esimese väite põhjendatuse.

*Esimese väite vastuvõetavus*

55 Komisjon väidab sisuliselt, et hageja ei ole piisavalt täpselt määratlenud taksonoomiamääruse seda sätet, mille vastu ta esitab ELTL artikli 277 alusel õigusvastasuse vastuväite, rikkudes sellega Üldkohtu kodukorra artikli 76 punkti d.

56 Tuleb meenutada, et vastavalt kodukorra artikli 76 punktile d tuleb hagiavalduses märkida hagi ese, esitatud väited ja argumendid ning lühiülevaade nendest väidetest.

57 Kohtupraktikast tuleneb, et hagiavalduses peab olema selgitatud, milles seisneb väide, millel hagi põhineb. Seega peavad põhilised faktilised ja õiguslikud asjaolud, millele hagi tugineb, vähemalt kokkuvõtlikult, kuid seostatult ja arusaadavalt tulenema hagiavalduse tekstist endast. Hagiavalduses tuleb seega selgitada, milles seisneb väide, millel hagi põhineb, mistõttu ainuüksi selle abstraktne äramärkimine ei vasta kodukorra nõuetele. Õiguskindluse ja korrakohase õigusemõistmise tagamiseks peab hageja lühiülevaade väidetest olema piisavalt selge ja täpne, et võimaldada kostjal enda kaitseks valmistuda ja pädeval kohtul hagi lahendada (vt 21. juuni 2023. aasta kohtuotsus Hangzhou Dingsheng Industrial Group jt *vs.* komisjon, T-748/21, EU:T:2023:346, punkt 78 ja seal viidatud kohtupraktika).

58 Käesolevas asjas tuleb märkida, et hagiavalduse punktist 128 nähtub ühemõtteliselt, et hageja soovib vaidlustada taksonoomiamääruse artikli 10 lõike 3 õiguspärasuse, kuna – nagu hageja täpsustab hagiavalduse punktis 129 – vaidlustatud säte võeti vastu selle sätte alusel.

59 Komisjon väidab, et hageja viitas hagiavalduses sellisele majandustegevusele nagu ärilennukite kasutamine loodusõnnetuste ohjamiseks, mis aitab oluliselt kaasa kliimamuutuste leevendamisele ja mis kuulub taksonoomiamääruse artikli 11 lõike 3 – mitte sama määruse artikli 10 lõike 3 – kohaldamisalasse, mis tekitas ebakindlust esimese väite ulatuse osas. Hagiavaldusest nähtub siiski, et hageja ei viidanud sellisele tegevusele esimese väite raames.

60 Komisjon väidab samuti, et ebakindlust esimese väite ulatuse osas süvendas asjaolu, et hageja ei maininud oma nõuetes taksonoomiamääruse artikli 10 lõiget 3.

61 Tuleb siiski meenutada, et ELTL artikkel 277 väljendab üldpõhimõtet, mis tagab igale poolele õiguse vaidlustada sellise akti tühistamiseks, mille peale tal on õigus hagi esitada, ka sellise akti õiguslikuks aluseks olevate üldkohaldatavate aktide kehtivus, kui sellel poolel ei olnud õigust esitada ELTL artikli 263 alusel hagi otse viimati nimetatud aktide peale, mille tagajärgi ta kannab, ilma et tal oleks olnud võimalik nõuda nende tühistamist (vt 17. veebruari 2017. aasta kohtuotsus Islamic Republic of Iran Shipping Lines jt *vs.* nõukogu, T-14/14 ja T-87/14, EU:T:2017:102, punkt 55 ja seal viidatud kohtupraktika; vt selle kohta ka 12. veebruari 2020. aasta kohtuotsus Amisi Kumba *vs.* nõukogu, T-163/18, EU:T:2020:57, punkt 145 (ei avaldata) ja seal viidatud kohtupraktika). Sellest järeldub, et hageja esitatud õigusvastasuse vastuväide kujutab endast väidet, millega ta põhistab nõuet tühistada vaidlustatud säte, mitte aga käesoleva hagi eset, mistõttu hageja ei olnud kohustatud oma nõuetes täpsustama, et ta soovib tugineda taksonoomiamääruse artikli 10 lõike 3 õigusvastasusele.

62 Lisaks tuleb meenutada, et Üldkohtul puudub pädevus teha ELTL artiklil 263 põhineva õiguspärasuse kontrolli raames deklaratiivseid otsuseid (vt selle kohta 15. detsembri 2005. aasta kohtuotsus Infront WM *vs.* komisjon, T-33/01, EU:T:2005:461, punkt 171).

63 Ehkki komisjon väidab, et tal ei olnud võimalik oma kaitset tõhusalt ette valmistada, piisab, kui tõdeda, et ta sai raskusteta vaidlustada kõik hageja argumendid ja teha kindlaks taksonoomiamääruse selle sätte, mille õiguspärasus on esimese väite raames kahtluse alla seatud.

64 Järelikult tuleb tagasi lükata asja läbivaatamist takistav asjaolu, mille komisjon esitas kodukorra artikli 76 punkti d rikkumise alusel.

*Esimese väite põhjendatus*

65 Hageja, Compagnie Daher ja EBAA väidavad sisuliselt, et kuna taksonoomiamäärus ei sisalda loetelu majandustegevusest, mille jaoks on kehtestatud selle määruse artiklis 3 sätestatud säästlikkuse kriteeriumid, viib sama määruse artikli 10 lõikega 3 komisjonile antud volitus selleni, et komisjon valib ise majandustegevuse, mille jaoks ta kehtestab tehnilised sõelumiskriteeriumid, et määrata kindlaks, millistel tingimustel võib niisugune tegevus kliimamuutuste leevendamisele oluliselt kaasa aidata. Seetõttu otsustab komisjon, milline majandustegevus on taksonoomiaga kooskõlas ja millistel tingimustel saab investeeringuid vähese $CO_2$-heitega Euroopas sellele tegevusele ümber suunata. Kõnealuse majandustegevuse valik, mis eeldab poliitilist valikut lahknevate huvide vahel, kuulub aga tegelikult liidu seadusandja enda pädevusse ja seda ei saa seega delegeerida komisjonile, rikkumata ELTL artikli 290 lõiget 1.

66 Komisjon, parlament ja nõukogu vaidlevad nendele argumentidele vastu.

67 Olgu meenutatud, et ELTL artikli 290 lõike 1 kohaselt võidakse seadusandliku aktiga komisjonile delegeerida õigus võtta vastu muid kui seadusandlikke akte, mis on üldkohaldatavad, mis täiendavad või muudavad seadusandliku akti teatud mitteolemuslikke osi.

68 ELTL artiklis 290 ette nähtud volitamisvõimaluse eesmärk on võimaldada liidu seadusandjal keskenduda õigusaktide olemuslikele osadele ja sellistele mitteolemuslikele osadele, mida ta peab kohaseks reguleerida, andes samas komisjonile ülesande „täiendada“ vastu võetud seadusandliku akti teatavaid mitteolemuslikke osi või „muuta“ neid komisjonile antud volituse raames (vt 11. mai 2017. aasta kohtuotsus Dyson *vs.* komisjon, C-44/16 P, EU:C:2017:357, punkt 58 ja seal viidatud kohtupraktika).

69 Sellest järeldub, et asjaomase valdkonna olulised eeskirjad tuleb sätestada alusaktides ja nende osas ei saa anda volitust (vt 11. mai 2017. aasta kohtuotsus Dyson *vs.* komisjon, C-44/16 P, EU:C:2017:357, punkt 59 ja seal viidatud kohtupraktika).

70 Alusakti olemuslikud osad on need, mille vastuvõtmiseks on vaja teha liidu seadusandja enda pädevusse kuuluvaid poliitilisi valikuid (vt selle kohta 5. septembri 2012. aasta kohtuotsus parlament *vs.* nõukogu, C-355/10, EU:C:2012:516, punkt 65), kuna see eeldab asjaomaste lahknevate huvide kaalumist mitme hinnangu alusel, või need, mille vastuvõtmine teeb võimalikuks asjaomaste isikute põhiõiguste niivõrd olulise riive, et on vajalik liidu seadusandja sekkumine (vt 26. juuli 2017. aasta kohtuotsus Tšehhi Vabariik *vs.* komisjon, C-696/15 P, EU:C:2017:595, punkt 78 ja seal viidatud kohtupraktika).

71 Teatavas valdkonnas olemuslikuks kvalifitseeritavate osade kindlakstegemine peab põhinema objektiivsetel asjaoludel, mida saab kohtulikult kontrollida, ning see nõuab asjaomase valdkonna omaduste ja eripäraga arvestamist (vt 22. juuni 2016. aasta kohtuotsus DK Recycling und Roheisen *vs.* komisjon, C-540/14 P, EU:C:2016:469, punkt 48 ja seal viidatud kohtupraktika).

72 Taksonoomiamääruse artiklist 1 tuleneb sellega seoses esiteks, et määruse eesmärk on kehtestada kriteeriumid, mille alusel määratakse kindlaks, kas majandustegevus liigitatakse keskkonnasäästlikuks, et teha kindlaks investeeringu keskkonnasäästlikkuse määr (10. septembri 2025. aasta kohtuotsus Austria *vs.* komisjon, T-625/22, edasi kaevatud, EU:T:2025:869, punkt 106).

73 Taksonoomiamääruse artikli 3 kohaselt käsitatakse majandustegevust keskkonnasäästlikuna, kui see vastab selle määruse artikli 3 punktides a–d sätestatud „keskkonnasäästliku majandustegevuse kriteeriumidele“, st kui see aitab oluliselt kaasa ühe või mitme määruse artiklis 9 sätestatud keskkonnaeesmärgi saavutamisele, ei tekita olulist kahju ühelegi sellisele keskkonnaeesmärgile, toimub määruse artiklis 18 sätestatud minimaalseid kaitsemeetmeid järgides ja vastab tehnilistele sõelumiskriteeriumidele, mille komisjon on kehtestanud eelkõige vastavalt selle määruse artikli 10 lõikele 3 ja artikli 11 lõikele 3 (10. septembri 2025. aasta kohtuotsus Austria *vs.* komisjon, T-625/22, edasi kaevatud, EU:T:2025:869, punkt 107).

74 Teiseks tuleneb taksonoomiamääruse artikli 10 lõike 3 punktist a ja artikli 11 lõike 3 punktist a, et need sätted delegeerivad komisjonile ülesande täiendada nende artiklite lõikeid 1 ja 2, kehtestades tehnilised sõelumiskriteeriumid selleks, et teha kindlaks tingimused, mille alusel konkreetne majandustegevus liigitatakse kliimamuutuste leevendamise alla ja mis panustab oluliselt nende muutustega kohanemisse (10. septembri 2025. aasta kohtuotsus Austria *vs.* komisjon, T-625/22, edasi kaevatud, EU:T:2025:869, punkt 108).

75 Taksonoomiamääruse artikli 10 lõike 3 punktist b ja artikli 11 lõike 3 punktist b nähtub samuti, et need sätted delegeerivad komisjonile ülesande täiendada selle määruse artiklit 17, kehtestades iga asjaomase keskkonnaeesmärgi jaoks tehnilised sõelumiskriteeriumid, et teha kindlaks, kas majandustegevus, mille jaoks eespool nimetatud tehnilised sõelumiskriteeriumid on kehtestatud, kahjustab oluliselt ühte või mitut neist keskkonnaeesmärkidest (10. septembri 2025. aasta kohtuotsus Austria *vs.* komisjon, T-625/22, edasi kaevatud, EU:T:2025:869, punkt 109).

76 Lisaks kohustavad taksonoomiamääruse artikli 10 lõige 5 ja artikli 11 lõige 5 komisjoni delegeeritud pädevust kasutades võtma arvesse selle määruse artiklis 19 sätestatud nõudeid (10. septembri 2025. aasta kohtuotsus Austria *vs.* komisjon, T-625/22, edasi kaevatud, EU:T:2025:869, punkt 110).

77 Eespool punktis 76 nimetatud nõuete hulgas on artikli 19 lõike 1 punktis a märgitud, et tehnilised sõelumiskriteeriumid peavad tegema kindlaks kõige asjakohasema võimaliku panuse konkreetse keskkonnaeesmärgi saavutamisse, järgides samal ajal tehnoloogilise neutraalsuse põhimõtet, võttes arvesse konkreetse majandustegevuse lühi- ja pikaajalist mõju (10. septembri 2025. aasta kohtuotsus Austria *vs.* komisjon, T-625/22, edasi kaevatud, EU:T:2025:869, punkt 111).

78 Lisaks on taksonoomiamääruse artikli 19 lõikes 3 sätestatud, et selle artikli lõikes 1 osutatud tehniliste sõelumiskriteeriumidega tagatakse, et tahkeid fossiilkütuseid kasutavat elektrienergiatootmist ei liigitata keskkonnasäästlikuks majandustegevuseks (10. septembri 2025. aasta kohtuotsus Austria *vs.* komisjon, T-625/22, edasi kaevatud, EU:T:2025:869, punkt 112).

79 Lisaks tuleneb kohtupraktikast, et tehnoloogilise neutraalsuse põhimõte tähendab, et asjaomastes õigusnormides peavad olema sätestatud isikute õigused ja kohustused üldiselt, et mitte eelistada ühe tehnoloogia kasutamist teisele (vt 10. septembri 2025. aasta kohtuotsus Austria *vs.* komisjon, T-625/22, edasi kaevatud, EU:T:2025:869, punkt 113 ja seal viidatud kohtupraktika).

80 Eeltoodust nähtub, et liidu seadusandja on taksonoomiamääruse artiklis 3 määratlenud keskkonnasäästlikkuse kriteeriumid, mille alusel määratakse kindlaks, kas majandustegevus liigitatakse keskkonnasäästlikuks, et teha kindlaks investeeringu keskkonnasäästlikkuse määr, eelistamata ühte tehnoloogiat teisele ja jättes välja üksnes tahkeid fossiilkütuseid kasutava elektrienergiatootmise. Nii on liidu seadusandja jätnud komisjonile võimaluse täiendada taksonoomiamäärust, kehtestades tehnilised sõelumiskriteeriumid, et kohaneda tulevaste uuendustega, võimaldades seeläbi õigusraamistikku mitte kinnistada ning võtta arvesse keskkonna ja majanduse arengut. Samuti tuleb esile tuua, et taksonoomiamääruses ei keskenduta mitte tegevusliikidele, vaid keskkonnaeesmärkidele ja üldistele kriteeriumidele, mis võimaldavad kindlaks teha, kas teatavat majandustegevust tuleb pidada kestlikuks, mistõttu tehnoloogilise neutraalsuse põhimõtte kohaselt võib see määrus hõlmata potentsiaalselt iga tegevust, kuid mitte fossiilkütust, mis on sõnaselgelt välja jäetud (10. septembri 2025. aasta kohtuotsus Austria *vs.* komisjon, T-625/22, edasi kaevatud, EU:T:2025:869, punkt 114).

81 Sellest tuleneb, et liidu seadusandja on keskkonnasäästliku majandustegevuse kriteeriumid määratlenud taksonoomiamääruse artiklis 3 ning jätnud lahtiseks võimaluse määratleda mis tahes nendele kriteeriumidele vastav tegevusliik kestlikuna, välja arvatud fossiilkütus, mis on sõnaselgelt välja jäetud (10. septembri 2025. aasta kohtuotsus Austria *vs.* komisjon, T-625/22, edasi kaevatud, EU:T:2025:869, punkt 115).

82 Nimelt, arvestades taksonoomiamääruse eesmärki ja sisu, on selle olemuslikud osad eeskätt keskkonnaeesmärkide määratlus, selle määruse artiklis 3 ette nähtud keskkonnasäästlikkuse kriteeriumid ja tehniliste sõelumiskriteeriumide suhtes kohaldatavad nõuded. Komisjon kehtestas delegeeritud määrusega 2023/2485 aga tehnilised sõelumiskriteeriumid, mis ei kuulu taksonoomiamääruse olemuslike osade hulka (vt analoogia alusel 10. septembri 2025. aasta kohtuotsus Austria *vs.* komisjon, T-625/22, edasi kaevatud, EU:T:2025:869, punkt 116).

83 Samuti tuleb märkida, et jättes komisjonile võimaluse määrata tehnilised sõelumiskriteeriumid kindlaks mis tahes tegevusliikide jaoks, mis vastavad säästlikkuse kriteeriumidele, välja arvatud tahkeid fossiilkütuseid kasutav elektrienergiatootmine, tegi liidu seadusandja poliitilisi valikuid, mis kuuluvad tema enda pädevusse, seoses taksonoomiamääruse olemuslike osadega (10. septembri 2025. aasta kohtuotsus Austria *vs.* komisjon, T-625/22, edasi kaevatud, EU:T:2025:869, punkt 117).

84 Sellest tuleneb, et majandustegevuse kui sellise määratlemine ja selliste tehniliste sõelumiskriteeriumide kehtestamine iga majandustegevuse jaoks, millega rakendatakse säästlikkuse kriteeriume, ei kuulu – vastupidi hageja väidetele – taksonoomiamääruse olemuslike osade hulka (10. septembri 2025. aasta kohtuotsus Austria *vs.* komisjon, T-625/22, edasi kaevatud, EU:T:2025:869, punkt 118).

85 Seda järeldust ei sea kahtluse alla hageja argument, et komisjonile taksonoomiamääruse artikli 10 lõikega 3 antud volituse tõttu määrab see institutsioon konkreetselt kindlaks selle määruse esemelise kohaldamisala, valides ise tegevused, mille jaoks ta kehtestab tehnilised sõelumiskriteeriumid. Nimelt, nagu nähtub eespool punktides 70–84 esitatud kaalutlustest, tuleneb see asjaolu taksonoomiamääruse ülesehitusest endast ning poliitilistest valikutest, mille liidu seadusandja tegi selle määruse kohaldamisala ja majandustegevuse keskkonnasäästlikkuse üldiste kriteeriumide kindlaksmääramisel vastavalt selle määruse artiklites 1 ja 3. Osas, milles seda argumenti saab käsitada nii, et see puudutab taksonoomiamääruse kohaldamisala või majandustegevuse keskkonnasäästlikkuse üldiste kriteeriumide kindlaksmääramist, tuleb tõdeda, et hageja ei ole esitanud õigusvastasuse vastuväidet ei selle määruse artikli 1 ega artikli 3 vastu.

86 Samuti tuleb tagasi lükata hageja argument Euroopa Liidu põhiõiguste harta artikli 16 rikkumise kohta. Nimelt tuleb tõdeda, et see argument ei ole seotud mitte taksonoomiamääruse artikli 10 lõike 3 õiguspärasusega, vaid puudutab tegelikult küsimust, kas see, et vaidlustatud säte jätab üleminekutegevuste hulgast välja era- või äriotstarbeliseks teenistuslikuks lennunduseks õhusõidukite tootmise, riivab hageja ettevõtlusvabadust, mis on tagatud põhiõiguste harta artikliga 16.

87 Eeltoodut arvestades ei saa asuda seisukohale, et kuna taksonoomiamääruse artikli 10 lõige 3 delegeerib komisjonile pädevuse võtta vastu delegeeritud määrus, et täiendada taksonoomiamääruse artikli 10 lõikeid 1 ja 2 ning artiklit 17, on see säte kehtestatud ELTL artiklit 290 rikkudes (10. septembri 2025. aasta kohtuotsus Austria *vs.* komisjon, T-625/22, edasi kaevatud, EU:T:2025:869, punkt 126).

88 Seega tuleb esimene väide põhjendamatuse tõttu tagasi lükata.

### *Teine väide, mille kohaselt on rikutud olulisi menetlusnorme*

89 Teisel väitel on kaks osa. Esimese väiteosa kohaselt on rikutud delegeeritud määruse 2023/2485 vastuvõtmise menetlust, kuna komisjon ei konsulteerinud selle määruse väljatöötamisel nõuetekohaselt ei hageja ega ühegi teenistusliku lennunduse sektorit esindava üksusega. Teise väiteosa kohaselt on rikutud põhjendamiskohustust, kuna delegeeritud määrus 2023/2485 ei sisalda ühtegi selgitust teenistuslikuks lennunduseks kasutatavate lennukite tootmise üleminekutegevustest väljajätmise kohta.

#### *Teise väite esimene osa, mille kohaselt ei konsulteeritud hageja ega teenistusliku lennunduse sektorit esindava üksusega*

90 Hageja väidab, et ehkki ta on erasektori sidusrühm, ei konsulteeritud temaga delegeeritud määruse 2023/2485 väljatöötamisel ega kuulatud teda ära hoolimata taksonoomiamääruse artikli 23 lõikest 4 ja artikli 10 lõikest 4 komisjonile tulenevatest konsulteerimiskohustustest. Nii märgib hageja, et ükski teenistuslikku lennundust esindav üksus ei osalenud taksonoomiamääruse artiklis 20 ette nähtud kestliku rahanduse platvormis (edaspidi „platvorm“). Kuna komisjon otsustas jätta konsulteerimata hageja ja sektori esindajatega, kes saatsid talle oma seisukohad ja arvukalt kirju, mis on esitatud hagiavalduse lisas ja milles soovitati hõlmata kogu sektor, sealhulgas teenistuslik lennundus, eiras komisjon delegeeritud määruse 2023/2485 vastuvõtmiseks taksonoomiamääruses ette nähtud menetluse olulisi menetlusnorme. Hageja leiab, et kui neid norme oleks järgitud, oleks delegeeritud määruse 2023/2485 sisu võinud olla oluliselt erinev.

91 Komisjon vaidleb hageja argumentidele vastu.

92 Sellega seoses tuleb märkida, et vaidlustatud säte kuulub delegeeritud määrusesse 2023/2485, mille komisjon võttis vastu eelkõige taksonoomiamääruse artikli 10 lõike 3 ja artikli 11 lõike 3 alusel, kuna selline delegeeritud määrus kuulub ELTL artikli 290 lõike 1 kohaselt muude kui seadusandlike aktide, mis on üldkohaldatavad, kategooriasse, mis täiendavad või muudavad seadusandliku akti teatavaid mitteolemuslikke osi.

93 Tuleb rõhutada, et kuigi õiguse olla ära kuulatud üldpõhimõte ei ole üldkohaldatavate aktide puhul kohaldatav, on asi siiski teisiti, kui asjaomase akti vastuvõtmist reguleeriva õigusliku raamistiku sõnaselge säte annab huvitatud isikule sellise menetlusõiguse. Kuigi ei harta artikli 41 lõike 2 punkt a ega õiguse olla ära kuulatud üldpõhimõte ei kohusta liidu seadusandjat seda tegema, on viimasel nimelt võimalik näha isikutele, keda üldkohaldatav akt hakkab mõjutama, ette õigus olla ära kuulatud, õigus sellele, et nendega konsulteeritaks, või õigus teavitamisele, ning reguleerida nende õiguste kasutamist (29. jaanuari 2026. aasta kohtuotsus komisjon *vs.* Zippo Manufacturing ja Zippo, C-811/23 P, EU:C:2026:48, punktid 59 ja 60).

94 Tuleb märkida, et taksonoomiamääruse artikli 10 lõike 4 kohaselt konsulteerib komisjon enne sama artikli lõikes 3 osutatud delegeeritud õigusakti vastuvõtmist platvormiga. Taksonoomiamääruse artikli 20 lõike 1 punktis b on ette nähtud, et platvormi kuuluvad eelkõige eksperdid, kes esindavad erasektori sidusrühmi, sealhulgas finantsturu ja finantsturuvälised osalised ning ettevõtjad, kes esindavad asjaomaseid tööstusharusid.

95 Samuti tuleb märkida, et taksonoomiamääruse artikli 23 lõikes 4 on sätestatud, et „[k]omisjon kogub kõik vajalikud eksperditeadmised enne delegeeritud õigusaktide vastuvõtmist ja nende väljatöötamise ajal, sealhulgas [taksonoomiamääruse] artiklis 24 osutatud liikmesriikide kestliku rahanduse eksperdirühmaga konsulteerimise teel. Enne delegeeritud õigusakti vastuvõtmist tegutseb komisjon kooskõlas põhimõtete ja menetlustega, mis on sätestatud 13. aprilli 2016. aasta institutsioonidevahelises parema õigusloome kokkuleppes“.

96 Euroopa Parlamendi, Euroopa Liidu Nõukogu ja Euroopa Komisjoni vahel 13. aprillil 2016 sõlmitud institutsioonidevahelise parema õigusloome kokkuleppe (ELT 2016, L 123, lk 1) punktis 28 on sätestatud, et „komisjon [võtab] kohustuse koguda enne delegeeritud õigusaktide vastuvõtmist vajalikke eksperditeadmisi, konsulteerides muu hulgas liikmesriikide ekspertidega ja korraldades avalikke konsultatsioone“.

97 Seoses delegeeritud määruse 2023/2485 vastuvõtmise menetlusega käesolevas asjas tuleb märkida, et platvorm avaldas 3. augustil 2021 ettepanekud tehniliste sõelumiskriteeriumide kohta, mis puudutasid eeskätt teatavaid lennundussektori tegevusi, sealhulgas õhusõidukite tootmist. Nende tehniliste sõelumiskriteeriumide kohta korraldati avalik konsultatsioon, mis kestis kuni 28. septembrini 2021. Platvorm avaldas oma lõplikud soovitused nende kriteeriumide kohta 2022. aasta märtsis. Platvormi lõplikud soovitused vaatas liikmesriikide kestliku rahanduse eksperdirühm läbi 6. aprillil, 8. juulil, 4. oktoobril, 15. detsembril 2022 ja 24. jaanuaril 2023. Komisjon esitas delegeeritud määruse eelnõu, mis sisaldas platvormi pakutud tehnilisi sõelumiskriteeriume, avalikuks konsultatsiooniks ajavahemikus 5. aprillist kuni 3. maini 2023, et koguda sidusrühmade arvamusi, ning võttis 27. juunil 2023 vastu delegeeritud määruse 2023/2485.

98 Tuleb tõdeda, et hageja ei vaidle vastu komisjoni väitele, mille kohaselt tugines platvorm oma lennundustegevust käsitlevate soovituste väljatöötamisel uuringule Steer, mille tulemusel toimus teabevahetus ühendustega (nagu Euroopa lennundus-, kosmose-, julgeoleku- ja kaitsetööstuse liit (ASD) või liidu lennuettevõtjate ühendus Airlines for Europe (A4E)), mille liige hageja on või mille liikmete hulka kuuluvad teenistusliku lennunduse ettevõtjad. Hageja ei vaidle vastu ka komisjoni väitele, et platvormi lennutranspordi töörühmas oli üks lennundussektori esindaja. Samuti ei vaidle hageja vastu sellele, et mitu ühingut (Groupement des industries françaises aéronautiques et spatiales (GIFAS), ASD ja Association des constructeurs de l’aviation générale (GAMA)), mille liige ta on, osalesid platvormi pakutud tehnilisi sõelumiskriteeriume käsitleval avalikul

konsultatsioonil. Lisaks selgub toimikust, et hageja ise (hagi lisa A.3) ning Compagnie Daher, EBAA, GAMA, GIFAS, ASD ja Liebherr-Aerospace Toulouse SAS (hagi lisad A.4–A.9) osalesid komisjoni poolt delegeeritud määruse eelnõu osas korraldatud avalikul arutelul.

99 Neil asjaoludel ei saa hageja tõsiselt väita, et komisjon rikkus talle taksonoomiamääruse artikli 10 lõikest 4 ja artikli 23 lõikest 4 tulenevaid kohustusi.

100 Lisaks tuleb rõhutada, et osas, milles hageja heidab komisjonile ette seda, et ta ei võtnud delegeeritud määruses 2023/2485 arvesse tema või lennundussektori esindajate seisukohti, tuleb selline argument tagasi lükata, kuna see ei puuduta mitte menetlusliku kohustuse rikkumist, vaid vaidlustatud sätte põhjendatust.

101 Eeltoodud kaalutlusi arvestades tuleb teise väite esimene osa põhjendamatuse tõttu tagasi lükata.

*Teise väite teine osa, mille kohaselt on rikutud põhjendamiskohustust*

102 Hageja heidab komisjonile ette ELTL artikli 296 lõikest 2 tuleneva põhjendamiskohustuse rikkumist. Sellega seoses märgib hageja, et ei delegeeritud määruse 2023/2485 jaos 3.21 ega põhjendustes ei ole põhjendatud teenistusliku lennunduse taksonoomiast väljajätmist.

103 Hageja möönab, et komisjoni 4. juuli 2023. aasta töödokument viitenumbriga SWD(2023) 239 (final/2) (edaspidi „komisjoni töödokument“) sisaldab küll selle väljajätmise põhjendust, kuid väidab, et see ei ole siiski piisav põhjendus, kuna esiteks on kõnealune töödokument delegeeritud määrusest 2023/2485 eraldiseisev akt, teiseks on see töödokument ettevalmistav akt ja sellel ei ole delegeeritud määrusega sama õigusjõudu, ning kolmandaks peaks Üldkohus jaos 3.21 ette nähtud teenistusliku lennunduse taksonoomiast väljajätmise põhjustest arusaamiseks tõlgendama vaidlustatud sätet üksnes töödokumenti arvestades, mis on vastuolus kohtupraktikaga.

104 Igal juhul ei võimalda komisjoni töödokumendis esitatud põhjendus mõista, miks ärilennukite käitamine võib olla taksonoomiaga kooskõlas, samas kui samade lennukite tootmise kooskõla taksonoomiaga ei ole võimalik kunagi saavutada, välja arvatud lennukite puhul, mille $CO_2$-heide võrdub nulliga.

105 EBAA rõhutab, et otsust jätta era- või äriotstarbeline teenistuslik lennundus taksonoomiast välja ei saa samastada tehnilise valikuga, mis ei vaja pikemat selgitamist, eriti arvestades tema ja hageja poolt konsulteerimismenetluses tehtud ettepanekuid hõlmata taksonoomiaga vähemalt 19 reisijaga õhusõidukid, olenemata nende kasutusest, ning juhinduda $CO_2$-heite osas Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni (ICAO) standarditest. Nimelt, arvestades selles menetluses väljendatud era- või äriotstarbelise teenistusliku lennunduse taksonoomiast väljajätmise vastaseid arvukaid arvamusi ning asjaolu, et Mairead McGuinness, kes oli sel ajal komisjoni finantsstabiilsuse, finantsteenuste ja kapitaliturgude volinik, oli 22. märtsi 2023. aasta kirjas vastuseks kolmeteistkümne lennundustööstuse ühenduse sellekohastele taotlustele märkinud, et ta kaalub teenistusliku lennunduse hõlmamist taksonoomiaga, oli komisjonil sellega seoses rangem põhjendamiskohustus.

106 Compagnie Daher lisab, et komisjoni töödokumendis esitatud põhjendus, miks era- või äriotstarbeline teenistuslik lennundus taksonoomiast välja jäetakse, on seotud õhusõidukite käitamise tegevusega ega võimalda seega selgitada teenistusliku lennunduse jaoks õhusõidukite

tootmise väljajätmist. Compagnie Daheri sõnul on komisjonil käesolevas asjas lasuv põhjendamiskohustus seda rangem, et ta võttis delegeeritud määruse 2023/2485 vastu volituse alusel, mis andis talle eriti laia kaalutlusruumi.

107 Komisjon vaidleb hageja argumentidele vastu.

108 Sellega seoses tuleb meenutada, et ELTL artikli 296 teises lõigus on sätestatud, et „[õ]igusaktides esitatakse nende vastuvõtmise põhjused ja osutatakse aluslepingutega ettenähtud ettepanekutele, algatustele, soovitustele, taotlustele või arvamustele“.

109 ELTL artikli 296 teises lõigus nõutav põhjendus peab vastama asjaomase akti laadile ning sellest peab selgelt ja üheselt selguma akti andnud institutsiooni arutluskäik, mis võimaldab huvitatud isikutel võetud meetme põhjuseid mõista ja pädeval kohtul kontrolli teostada. Ei ole nõutud, et põhjenduses oleks täpselt näidatud kõik asjasse puutuvad faktilised ja õiguslikud asjaolud, kuna kontrollides, kas akti põhjendus vastab ELTL artikli 296 teise lõigu nõuetele, tuleb lisaks akti sõnastusele arvestada ka akti konteksti ja kõiki asjaomast valdkonda reguleerivaid õigusnorme (vt 10. juuli 2025. aasta kohtuotsus Ligue royale belge pour la protection des oiseaux, C-287/24, EU:C:2025:550, punkt 24 ja seal viidatud kohtupraktika).

110 Järelikult on õigusi kahjustav akt piisavalt põhjendatud, kui see on tehtud kontekstis, mis on huvitatud isikule teada ja mis võimaldab tal mõista tema suhtes võetud meetme ulatust (vt 17. septembri 2020. aasta kohtuotsus Rosneft jt *vs.* nõukogu, C-732/18 P, ei avaldata, EU:C:2020:727, punkt 78 ja seal viidatud kohtupraktika).

111 Käesoleval juhul nähtub delegeeritud määruse 2023/2485 põhjendusest 3, et transpordisektor ja selle väärtusahel kuuluvad suures osas majandustegevuse alla, mida delegeeritud määrus 2021/2139 ei hõlma ja mille jaoks on seega vaja kehtestada täiendavad tehnilised sõelumiskriteeriumid, et soodustada veelgi keskkonnasäästlikke investeeringuid.

112 Lisaks on delegeeritud määruse 2023/2485 põhjenduses 11 märgitud, et „kõik transpordiliigid on transpordisüsteemi jaoks hädavajalikud ning et lennundusel on äärmiselt suur roll ühtekuuluvuse, ühenduvuse ja kõigi [liidu] piirkondade siseturule juurdepääsu edendamisel“. Samas põhjenduses on täpsustatud, et „[l]ennundusel on suur potentsiaal vähendada kasvuhoonegaaside ja transpordi $CO_2$-heidet ning seega võib lennundus aidata oluliselt kaasa kliimamuutuste leevendamisele“ ning et seepärast on vaja „näha ette õhusõidukite tootmise, liisimise, reisijate- ja kaubaveo ning lennutranspordi maapealse teeninduse tehnilised sõelumiskriteeriumid“. Mis puudutab küsimust, kas lennunduse puhul on tegemist kestliku majandustegevuse või üleminekutegevusega, siis on delegeeritud määruse 2023/2485 põhjenduses 11 märgitud, et „[h]eiteta äriline lennutransport, mida käitatakse otsese $CO_2$-heiteta või üksnes säästvate lennukikütustega, ei ole veel tehnoloogiliselt võimalik[, ning et k]uni selline heiteta äriline lennutransport tehnoloogiliselt võimalikuks saab, tuleks lennutransporti käsitada üleminekutegevusena, mille tehnilised sõelumiskriteeriumid põhinevad õhusõiduki kere ja mootori kütusesäästu seisukohast parimal võimalikul tehnoloogial ning potentsiaalil vähendada õhusõidukite kasutusaja jooksul märkimisväärselt kasvuhoonegaaside heidet, võttes järk-järgult kasutusele säästvad lennukikütused“.

113 Nii nähtub delegeeritud määruse 2023/2485 põhjendusest 11 eeskätt, et lennundus võib aidata oluliselt kaasa kliimamuutuste leevendamisele ning et seetõttu on vaja kehtestada tehnilised sõelumiskriteeriumid selle sektori teatavate tegevuste jaoks, sealhulgas õhusõidukite tootmise ning reisijate- ja kaubaveo tarvis. Sellest põhjendusest nähtub samuti, et kuna heiteta äriline

lennutransport ei ole veel tehnoloogiliselt võimalik, tuleb lennutranspordi tegevust pidada üleminekutegevuseks ning et sel eesmärgil kehtestatud tehnilised sõelumiskriteeriumid peavad põhinema õhusõiduki kere ja mootori kütusesäästu seisukohast parimal võimalikul tehnoloogial ning potentsiaalil vähendada õhusõidukite kasutusaja jooksul märkimisväärselt kasvuhoonegaaside heidet, võttes järk-järgult kasutusele säästvad lennukikütused.

114 Tuleb märkida, et delegeeritud määruse 2023/2485 seletuskirjas on täpsustatud, et „[k]ui [selle] delegeeritud õigusaktiga nähakse ette taksonoomiamääruse artikli 10 lõikes 2 osutatud üleminekutegevuste tehnilised sõelumiskriteeriumid, kehtestatakse need kriteeriumid majandustegevuste jaoks, millel praegu puudub tehnoloogiliselt ja majanduslikult teostatav vähese $CO_2$-heitega alternatiiv ning mis oleksid kliimaneutraalsusele ülemineku seisukohast vajalikud“.

115 Delegeeritud määruse 2023/2485 seletuskirjas on märgitud, et seda delegeeritud määrust „toetab komisjoni talituste analüütiline töödokument, milles eeskätt selgitatakse konkreetsete tehniliste sõelumiskriteeriumide kindlaksmääramiseks kasutatud lähenemisviisi, sealhulgas seda, kuidas need kriteeriumid eeldatavasti praktikas toimivad, ja selgitatakse platvormi soovitustest kõrvalekaldumist või neis tehtud täiendusi“.

116 27. juunil 2023, st samal ajal delegeeritud määruse 2023/2485 vastuvõtmisega avaldatud komisjoni töödokumendi varasema versiooni 4. peatükk sisaldab jagu 4.5 „Oluline panus kliimamuutuste leevendamisse“, mis omakorda sisaldab transporti käsitlevat alajagu 4.5.2.

117 Komisjoni töödokumendi alajaos 4.5.2 on õhutranspordi osas valitud olulise panuse liigi kohta täpsustatud järgmist:

„Seoses õhusõidukite tootmise, liisimise, reisijate- ja kaubaveoga pakkus platvorm välja olulise panuse kliimamuutuste leevendamisse kriteeriumid, hõlmates: i) otsese $CO_2$-heiteta õhusõidukid kui vähese $CO_2$-heitega tegevused ja ii) viimase põlvkonna lennukite tehnoloogia, mis parandab märkimisväärselt energiatõhusust ja vähendab seotud [kasvuhoonegaaside] heidet võrreldes eelmise põlvkonna lennukitega, ning iii) selliste õhusõidukite käitamine, mis kasutavad säästvaid lennukikütuseid, üleminekutegevusena. Lennutranspordiga seotud kriteeriumid […] on esiteks suunatud otsese $CO_2$-heiteta lennukite arendamise ja turuleviimise kiirendamisele. Teiseks on nende eesmärk soodustada eelmise põlvkonna vähem kütusesäästlike lennukite kasutuselevõttu turul ja nende asendamist viimase põlvkonna lennukitega, mis on kütusesäästlikumad, ilma et see tooks kaasa lennukipargi laiendamist. Kolmandaks on nende eesmärk soodustada fossiilpetrooleumi asendamist säästvate lennukikütustega. Kriteeriumid soodustavad ka lennukipargi tehnilist ettevalmistust 100% ulatuses säästvate lennukikütustega töötamiseks.

[…] Viimase põlvkonna õhusõidukid liigitatakse vastavalt nende energiatõhususele ja kasvuhoonegaaside heite näitajatele võrreldes uue $CO_2$-standardiga uut tüüpi õhusõidukitele kehtestatud [ICAO] marginaalidega ning jaotatakse kolme kategooriasse vastavalt nende maksimaalsele stardimassile. Õhusõidukid, mis nendele marginaalidele ei vasta, on eelmise põlvkonna õhusõidukid, mille energiatõhusus on oluliselt madalam. […]

Era- või äriotstarbelise teenistusliku lennunduse jaoks toodetud viimase põlvkonna lennukid jäetakse välja, võttes arvesse nende $CO_2$ jalajälge reisijakilomeetri kohta võrreldes muude olemasolevate transpordivahenditega. Selleks et näidata, kuidas nende lennukite tootmine võib

aidata kaasa taksonoomia eesmärkide saavutamisele, on vaja teha täiendavaid töid. Otsese $CO_2$ -heiteta lennukite tootmine on siiski täiesti kooskõlas taksonoomia eesmärkidega, olenemata nende lõppkasutusest.

[…]“. [mitteametlik tõlge]

118 Seega nähtub delegeeritud määruse 2023/2485 seletuskirjast ja komisjoni töödokumendi jaost 4.5.2, et komisjon leidis, et „era- või äriotstarbelise teenistusliku lennunduse“ jaoks õhusõidukite tootmine ei vasta taksonoomiamääruse artikli 10 lõikes 2 tehniliste sõelumiskriteeriumide kehtestamiseks sätestatud tingimustele, võttes arvesse viimase põlvkonna era- või äriotstarbelise teenistusliku lennunduse jaoks toodetud lennukite $CO_2$ jalajälge reisijakilomeetri kohta võrreldes muude olemasolevate transpordivahenditega.

119 Sellega seoses tuleb rõhutada, et hagejale ei saanud olla teadmata kontekst, milles võeti vastu delegeeritud määrus 2023/2485, võttes arvesse tema osalemist avalikus konsultatsioonis, mis puudutas platvormi esitatud tehniliste sõelumiskriteeriumide ettepanekuid (vt eespool punkt 98).

120 Sellest järeldub, et hagejal oli võimalik mõista põhjusi, miks jagu 3.21 jättis era- või äriotstarbelise teenistusliku lennunduse jaoks õhusõidukite tootmise välja tegevuste hulgast, mille kui taksonoomiamääruse artikli 10 lõikes 2 ette nähtud üleminekutegevuste jaoks olid ette nähtud tehnilised sõelumiskriteeriumid. Seda järeldust kinnitavad pealegi argumendid, mille hageja esitas hagi viienda väite põhjendamiseks ja mis puudutavad just nimelt selgitust, mille komisjon esitas oma töödokumendis.

121 Lisaks tuleb meenutada, et väljakujunenud kohtupraktika kohaselt on põhjendamiskohustus oluline vorminõue, mida tuleb eristada põhjenduste põhjendatusest, mis on vaidlusaluse akti sisulise õiguspärasuse küsimus (22. märtsi 2001. aasta kohtuotsus Prantsusmaa *vs.* komisjon, C-17/99, EU:C:2001:178, punkt 35; vt 10. septembri 2024. aasta kohtuotsus komisjon *vs.* Iirimaa jt, C-465/20 P, EU:C:2024:724, punkt 389 ja seal viidatud kohtupraktika).

122 Otsuse põhjendamine tähendab nimelt nende põhjuste formaalset väljendamist, millele see otsus tugineb. Kui neis põhjustes on tehtud vigu, siis mõjutavad need otsuse sisulist õiguspärasust, mitte aga selle otsuse põhjendatust, mis võib olla piisav ka ekslikke põhjusi esitades. Sellest järeldub, et etteheited ja argumendid, millega vaidlustatakse akti põhjendatus, ei ole asjakohased väite raames, mis puudutab põhjenduse puudumist või ebapiisavust (vt 18. juuni 2015. aasta kohtuotsus Ipatau *vs.* nõukogu, C-535/14 P, EU:C:2015:407, punkt 37 ja seal viidatud kohtupraktika).

123 Seega tuleb tagasi lükata Compagnie Daheri argument, mille kohaselt puudutab komisjoni töödokumendis sisalduv selgitus era- või äriotstarbelise teenistusliku lennunduse jaoks toodetud õhusõidukite käitamist, mitte nende tootmist, kuna selle argumendiga soovitakse sisuliselt vaidlustada selle selgituse põhjendatust, mis kujutab endast põhjendamiskohustuse rikkumisest eraldiseisvat küsimust.

124 Eespool esitatud kaalutlusi arvestades tuleb asuda seisukohale, et käesoleva juhtumi erilistel asjaoludel ei ole komisjon rikkunud põhjendamiskohustust, mis tal eespool punktides 109 ja 110 meenutatud kohtupraktika kohaselt lasub.

125 Eeltoodut arvestades tuleb teise väite teine osa ja seega teine väide tervikuna tagasi lükata.

### *Viies väide, mille kohaselt on tehtud ilmselge hindamisviga*

126 Hageja väidab viiendas väites, et komisjon tegi ilmselge hindamisvea, kui ta jättis era- või äriotstarbelise teenistusliku lennunduse jaoks õhusõidukite tootmise välja tegevuste hulgast, mille kohta olid üleminekutegevuste kui selliste jaoks ette nähtud tehnilised sõelumiskriteeriumid, põhjendusel, et nendel õhusõidukite $CO_2$ jalajälg reisijakilomeetri kohta on suurem võrreldes muude olemasolevate transpordivahenditega.

127 Komisjon vaidleb vastu nii selle väite vastuvõetavusele kui ka põhjendatusele.

#### *Viienda väite vastuvõetavus*

128 Komisjon väidab, et kuna hagiavalduses ei ole märgitud sätet, millega seoses heidetakse talle ette ilmselge hindamisvea tegemist, on väide vastuvõetamatu, kuna see ei vasta selguse ja täpsuse nõuetele, mis on välja toodud eespool punktis 57 meenutatud kohtupraktikas. Eelkõige arvustab komisjon hageja puhul seda, et viimane ei märkinud, kas ta heidab komisjonile ette ilmselget hindamisviga seoses taksonoomiamääruse artikliga 10 või seoses sama määruse artikliga 19.

129 Hageja vaidleb komisjoni argumentidele vastu.

130 Sellega seoses tuleb märkida, et Euroopa Liidu Kohtu põhikiri ja kodukord ei kohusta hagejat viitama artiklitele, millele ta tugineb (6. mai 2009. aasta kohtuotsus Outokumpu ja Luvata *vs.* komisjon, T-122/04, EU:T:2009:141, punkt 53). Piisab, kui hageja on esitanud hagiavalduses faktilised asjaolud, väited ja nõuded. Väite vastuvõetavuseks aluslepingu või liidu õiguse sättele viitamisest vastupidi ei piisa. Kodukorra artikli 76 punkti d kohaselt peab hagiavaldus sisaldama eelkõige lühiülevaadet väidetest. Ülevaade peab pealegi olema piisavalt selge ja täpne, et kostja saaks enda kaitseks valmistuda ning Üldkohus saaks vajaduse korral teha asjas otsuse ilma täiendava teabeta. Õiguskindluse ja korrakohase õigusemõistmise tagamiseks peavad väite aluseks olevad põhilised faktilised ja õiguslikud asjaolud selleks, et väide oleks vastuvõetav, kas või kokkuvõtlikult, ent seostatult ja arusaadavalt tulenema hagiavalduse tekstist endast, et vältida seda, et Üldkohus teeb otsuse *ultra petita* või jätab tegemata otsuse etteheite kohta, mis on vaidluse lahendamiseks asjakohane. Kõik väited, mida ei ole hagiavalduses piisavalt kirjeldatud, tuleb lugeda vastuvõetamatuks (vt 12. veebruari 2020. aasta kohtuotsus Kampete *vs.* nõukogu, T-164/18, ei avaldata, EU:T:2020:542, punkt 112 ja seal viidatud kohtupraktika).

131 Käesolevas asjas ei ole vaidlust selles, et hageja ei ole hagiavalduses sõnaselgelt märkinud sätet, mille osas ta heidab komisjonile ette ilmselge hindamisvea tegemist.

132 Tuleb siiski märkida, et hagiavaldusest nähtub piisavalt selgelt, et hageja vaidlustab nende põhjenduste põhjendatuse, mis on esitatud komisjoni töödokumendis ja mis puudutavad era- või äriotstarbelise teenistusliku lennunduse jaoks õhusõidukite tootmise väljajätmist tegevuste hulgast, mille jaoks on taksonoomiamääruse artikli 10 lõike 2 alusel kehtestatud tehnilised sõelumiskriteeriumid.

133 Lisaks tuleb rõhutada, et komisjon väitis kostja vastuses, et argumentidega, mille hageja esitas põhjendamaks hagi neljandat väidet – mille kohaselt on rikutud taksonoomiamääruse artikli 19 lõike 1 punkte d, f, h ja j ning lõiget 4 –, sooviti tõendada ilmselgete hindamisvigade olemasolu nende sätete kohaldamisel.

134 Samuti tuleb märkida, et vastuses viiendale väitele (kostja vastuse punktid 142–146 ja 153) märkis komisjon selgelt, et ta soovib vaidlustada asjaolu, et ta tegi taksonoomiamääruse artikli 10 lõike 2 kohaldamisel ilmselge hindamisvea.

135 Sellest järeldub, et vaatamata hagiavalduse teatavale ebatäpsusele sai komisjon aru, et kuigi neljas väide puudutas sisuliselt ilmselgeid hindamisvigu taksonoomiamääruse artikli 19 lõike 1 punktide d, f, h ja j ning lõike 4 kohaldamisel, oli viies väide sisuliselt seotud ilmselge hindamisveaga sama määruse artikli 10 lõike 2 kohaldamisel.

136 Seega tuleb tagasi lükata komisjoni esitatud asja läbivaatamist takistav asjaolu, et viies väide ei ole selge ega täpne.

*Viienda väite põhjendatus*

137 Hageja väidab, et ärilennukite tootmise väljajätmine üleminekutegevuste hulgast ei saanud taksonoomiamääruse artikli 10 lõiget 2 arvestades põhineda üksnes $CO_2$-heite reisijakilomeetri kohta kriteeriumil. Ta väidab seega, et komisjon oleks pidanud arvesse võtma eelkõige ärilennukite eri kasutust, ärilennunduse liidri rolli innovatsioonis, eelkõige säästvate lennukikütuste kõrge kasutusmäära tõttu, mis võimaldab kogu lennundussektori $CO_2$-heite vähendamist, Euroopa ärilennunduse vähest $CO_2$-heite määra võrreldes kogu lennundussektoriga ning eeliseid, mida ärilennundus annab ühenduvuse valdkonnas võrreldes regulaarlennuettevõtjatega. Asjaolu, et komisjon ise möönab, et on vaja teha täiendavaid töid selleks, et näidata, kuidas viimase põlvkonna ärilennukite tootmine võib aidata kaasa taksonoomia eesmärkide saavutamisele, kinnitab hageja sõnul, et ta ei võtnud arvesse kõiki asjaomaseid asjaolusid, kui jättis era- või äriotstarbelise teenistusliku lennunduse jaoks õhusõidukite tootmise välja tegevuste hulgast, mille kui taksonoomiamääruse artikli 10 lõikes 2 nimetatud üleminekutegevuste jaoks olid ette nähtud tehnilised sõelumiskriteeriumid.

138 Komisjon väidab, et ta võttis arvesse ärilennunduse $CO_2$-heidet reisijakilomeetri kohta, mis on selgelt suurem kui teistel transpordivahenditel, mis võivad teatud juhtudel olla ärilennunduse alternatiiviks. Ta väidab, et asjaolud, mida hageja käesoleva väite põhjendamiseks mainis, ei ole asjakohased seoses küsimusega, kas era- või äriotstarbelise teenistusliku lennunduse jaoks õhusõidukite tootmine kuulub taksonoomiamääruse artikli 10 lõikes 2 nimetatud üleminekutegevuste hulka, see tähendab tegevuste hulka, mis aitavad oluliselt kaasa kliimamuutuste leevendamisele.

139 Sellega seoses tuleb meenutada, et kui liidu institutsioonil on ulatuslik kaalutlusõigus, eeskätt keerukate hinnangute andmisel, ei tohi kohtulik kontroll, mida liidu kohus peab teostama sellise kaalutlusõiguse kasutamisel võetud akti põhjendatuse üle, viia selleni, et kohus asendab asjaomase institutsiooni hinnangu enda omaga, vaid selle eesmärk on kontrollida, ega see akt ei põhine sisuliselt ebatäpsetel faktilistel asjaoludel ning ega selle tegemisel ei ole tehtud ilmselget hindamisviga või kuritarvitatud võimu (vt selle kohta 4. mai 2023. aasta kohtuotsus EKP *vs.* Crédit lyonnais, C-389/21 P, EU:C:2023:368, punkt 55 ja seal viidatud kohtupraktika).

140 Lisaks on komisjonil ELTL artikli 290 tähenduses antud volituste kontekstis talle antud pädevuse teostamisel ulatuslik kaalutlusõigus, eriti juhul, kui ta peab andma keerulisi arvamusi ja hinnanguid (vt selle kohta 11. mai 2017. aasta kohtuotsus Dyson *vs.* komisjon, C-44/16 P, EU:C:2017:357, punkt 53 ja seal viidatud kohtupraktika).

141 Sellega seoses tuleneb väljakujunenud kohtupraktikast, et liidu kohus ei pea eeskätt kontrollima mitte üksnes esitatud tõendite sisulist õigsust, usaldusväärsust ja sidusust, vaid ka seda, kas tõendid sisaldavad kogu asjakohast teavet, mida keerulise olukorra hindamisel tuleb arvesse võtta, ja seda, kas need toetavad järeldusi, mis nende põhjal on tehtud (vt 4. mai 2023. aasta kohtuotsus EKP *vs.* Crédit lyonnais, C-389/21 P, EU:C:2023:368, punkt 56 ja seal viidatud kohtupraktika).

142 Nimelt juhtudel, kus institutsioonil on ulatuslik kaalutlusõigus, on menetluslike tagatiste – nende tagatiste hulka kuulub institutsiooni kohustus uurida hoolsalt ja erapooletult kõiki konkreetses olukorras tähtsust omavaid asjaolusid – järgimine põhimõtteliselt tähtis (vt 4. mai 2023. aasta kohtuotsus EKP *vs.* Crédit lyonnais, C-389/21 P, EU:C:2023:368, punkt 57 ja seal viidatud kohtupraktika).

143 Käesolevas asjas tuleb meenutada, et nagu on tõdetud eespool punktis 117, leidis komisjon käesolevas asjas, et era- või äriotstarbelise teenistusliku lennunduse jaoks õhusõidukite tootmise tegevus ei vasta taksonoomiamääruse artikli 10 lõikes 2 tehniliste sõelumiskriteeriumide kehtestamiseks kehtestatud tingimustele, võttes arvesse era- või äriotstarbelise teenistusliku lennunduse jaoks toodetud viimase põlvkonna lennukite $CO_2$ jalajälge reisijakilomeetri kohta võrreldes muude olemasolevate transpordivahenditega.

144 Taksonoomiamääruse artikli 10 lõige 2 on sõnastatud järgmiselt:

„[M]ajandustegevus, mille jaoks ei ole tehnoloogiliselt ja majanduslikult teostatavat vähese $CO_2$ heitega alternatiivi, [liigitatakse] kliimamuutuste leevendamisse oluliselt panustavaks, kui see toetab üleminekut kliimaneutraalsele majandusele, mis on kooskõlas viisiga, kuidas piirata temperatuuri tõusu 1,5°C-ni võrreldes tööstusrevolutsiooni eelse tasemega, sealhulgas kaotades järk-järgult kasvuhoonegaaside heite, eelkõige tahketest fossiilkütustest, kui majandustegevus vastab järgmistele tingimustele:

a) selle kasvuhoonegaaside heitkoguste tase vastab sektori või tööstuse parimatele tulemustele;

b) see ei takista vähese $CO_2$ heitega alternatiivide väljatöötamist ja kasutuselevõttu ning

c) see ei too kaasa sõltuvust $CO_2$-mahukatest varadest, võttes arvesse nende varade majanduslikku eluiga.

Käesoleva lõike kohaldamiseks ja tehniliste sõelumiskriteeriumide kehtestamiseks vastavalt artiklile 19 hindab komisjon kõigi asjakohaste olemasolevate tehnoloogiate võimalikku panust ja teostatavust.“

145 Tuleb märkida, et komisjon kinnitab kostja vastuses, et reisijate- ja kaubaveoks kasutatavate õhusõidukite tootmise tehniliste sõelumiskriteeriumide väljatöötamise staadiumis kasutas ta asjakohase kriteeriumina $CO_2$ jalajälge reisijakilomeetri kohta, et teha kindlaks, kas majandustegevus aitab oluliselt kaasa kliimamuutuste leevendamisele, nagu on nõutud taksonoomiamääruse artikli 10 lõikes 2.

146 Tuleb siiski rõhutada, et vaidlustatud sätte põhjendus, nagu see nähtub komisjoni töödokumendist ja delegeeritud määruse 2023/2485 seletuskirjast, puudutab era- või äriotstarbelise teenistusliku lennunduse jaoks õhusõidukite tootmise tegevusega seoses ühelt poolt taksonoomiamääruse artikli 10 lõike 2 esimeses lauseosas kehtestatud niisuguse tingimuse

täitmist, mis näeb ette, et üleminekutegevus võib hõlmata tegevusi, mille jaoks ei ole tehnoloogiliselt ja majanduslikult teostatavat vähese $CO_2$-heitega alternatiivi, ning teiselt poolt sama määruse artikli 10 lõike 2 punktis a sätestatud niisuguse tingimuse täitmist, milles on täpsustatud, et selliste tegevuste „kasvuhoonegaaside heitkoguste tase [peab] vasta[ma] sektori või tööstuse parimatele tulemustele“.

147 Seega tuleb kontrollida, kas komisjon ei teinud eespool punktis 146 nimetatud kahe tingimuse kohaldamisel ilmselget hindamisviga.

148 Esimesena, mis puudutab komisjoni töödokumendis sisalduvat väidet, et sisuliselt on „muud olemasolevad transpordivahendid“ viimase põlvkonna ärilennukite alternatiiv, siis tuleb täheldada, et kostja vastuses märkis komisjon, et ta tugines selles hinnangus ühenduse Transport & Environment (T & E) aruandele „Private jets: can the super rich supercharge zero-emission aviation?“ (edaspidi „T & E aruanne“), millest nähtus, et teatavate liinide puhul, mille pikkus on alla 500 km, ehk 50% puhul kõigist liidusisestest eralendudest, on olemas reisija kohta palju vähem $CO_2$-heidet põhjustavad alternatiivid, peamiselt rongid ja kommertslennukid, mille kasutamisel lisandub ärilennukiga võrreldes sõidu kestusele maksimaalselt kolm tundi, ning bussid ja isiklikud sõiduautod. Komisjon märgib nii, et T & E aruande kohaselt on 72% eralendude puhul olemas otsene kommertslend. Samuti rõhutab komisjon, et liidu kümnest kõige populaarsemast eralennumarsruudist 70–80% puhul on olemas kiirraudteeühendus.

149 Sellega seoses tuleb kõigepealt märkida, et taksonoomiamääruse artikli 10 lõike 2 esimesest lauseosast nähtub, et üleminekutegevus võib olla tegevus, mis ei ole ise vähese $CO_2$-heitega tegevus, või vähese $CO_2$-heitega tegevus, mis ei vasta taksonoomiamääruse artikli 10 lõike 1 tingimustele (10. septembri 2025. aasta kohtuotsus Austria *vs.* komisjon, T-625/22, edasi kaevatud, EU:T:2025:869, punkt 159).

150 Järgmiseks tuleb märkida, et taksonoomiamääruse artikli 10 lõike 2 esimesest lauseosast nähtub, et üleminekutegevus on lisaks majandustegevus, mille jaoks ei ole tehnoloogiliselt ja majanduslikult teostatavat vähese $CO_2$-heitega alternatiivi.

151 Sellega seoses on oluline rõhutada, et ainuüksi asjaolu, et majandustegevus tekitab vähem $CO_2$ kui mingi muu majandustegevus, ei tähenda tingimata, et tegemist on vähese $CO_2$-heitega tegevusega.

152 Seega ei võimalda asjaolu – eeldusel, et see on tõendatud –, et regulaarsete kommertslennukite puhul on $CO_2$-heide reisija kohta oluliselt väiksem kui viimase põlvkonna ärilennukite puhul, iseenesest järeldada, et reisijate õhuvedu regulaarsete kommertslennukitega on vähese $CO_2$ -heitega tegevus.

153 Vastupidi, vaidlustatud määruse põhjendusest 11 nähtub, et lennundusel tervikuna „on suur potentsiaal vähendada kasvuhoonegaaside heidet“, mis tähendab, et praeguse seisuga ei ole tegemist vähese $CO_2$-heitega tegevusega, nagu komisjon ise kohtuistungil Üldkohtu küsimusele vastates möönis. Sellest järeldub, et regulaarse kommertslennunduse jaoks toodetud lennukeid ei saa pidada viimase põlvkonna ärilennukite „vähese $CO_2$ heitega alternatiiviks“ taksonoomiamääruse artikli 10 lõike 2 esimese lauseosa tähenduses.

154 Lisaks, vastupidi sellele, mida väidab komisjon, tuleb märkida, et küsimus, kas konkreetse majandustegevuse jaoks on olemas tehnoloogiliselt ja majanduslikult teostatav vähese $CO_2$ -heitega alternatiiv, eeldab kõnealuse majandustegevuse laadi ja omaduste arvesse võtmist.

155 Nagu hageja õigesti väidab, on asi käesolevas kohtuasjas nii, et kuigi T & E aruandest nähtub, et teatavatel vähem kui 500 kilomeetri pikkustel marsruutidel – mis on marsruudid, kus olulist osa liidu lennuühendustest teenindavad ärilennukid – on olemas raudteeühendus, ei järeldu sellest, et rong kujutab endast tingimata alternatiivi viimase põlvkonna ärilennukitele.

156 Nimelt tuleb ühelt poolt märkida, et poolte vahel ei ole vaidlust selles, et raudteeühendust ei ole olemas iga marsruudi puhul, millel ärilennukid võivad lennata liidu territooriumi kahe punkti vahel või liidu territooriumi ja kolmandate riikide vahel, eelkõige liidu territooriumi saarte puhul, nagu komisjon kohtuistungil Üldkohtu küsimusele vastates möönis. Lisaks täpsustas komisjon ise delegeeritud määruse 2023/2485 põhjenduses 11, et „lennundusel on äärmiselt suur roll ühtekuuluvuse, ühenduvuse ja [liidu] kõigi piirkondade siseturule juurdepääsu edendamisel“.

157 Teiselt poolt tuleb samuti märkida, et nagu väitis hageja, ilma et komisjon oleks talle vastu vaielnud, pakuvad ärilennukid kasutajate jaoks olulist paindlikkust lennumarsruutide ja lennuplaanide osas ning on üldiselt kiiremad kui raudteetransport. Lisaks võimaldavad viimase põlvkonna ärilennukid erinevalt raudteetranspordist ühendust liidu saartega.

158 Neil asjaoludel ei saa asuda seisukohale, et rongid on viimase põlvkonna ärilennukite „vähese $CO_2$ heitega alternatiiv“ taksonoomiamääruse artikli 10 lõike 2 esimese lauseosa tähenduses.

159 Need kaalutlused kehtivad ka busside ja isiklike sõiduautode suhtes, mis – isegi kui eeldada, et need on „vähese $CO_2$-heitega“ – ei paku vastavalt viimase põlvkonna ärilennukite paindlikkust ega kiirust.

160 Seega tuleb järeldada, et komisjon ei saanud tugineda era- või äriotstarbelise teenistusliku lennunduse jaoks õhusõidukite tootmise väljajätmisel tegevuste hulgast, mille kui taksonoomiamääruse artikli 10 lõikes 2 osutatud üleminekutegevuste jaoks olid ette nähtud tehnilised sõelumiskriteeriumid, tehnoloogiliselt ja majanduslikult teostatavate alternatiivide olemasolule.

161 Teisena, mis puudutab komisjoni töödokumendis sisalduvat väidet, mille kohaselt on viimase põlvkonna ärilennukitel sisuliselt palju suurem $CO_2$ jalajälg reisijakilomeetri kohta kui teistel olemasolevatel transpordivahenditel, siis tuleb märkida, et komisjon täpsustas kostja vastuses, et $CO_2$ jalajälg reisijakilomeetri kohta on lennunduse poolt kliimamuutustele avaldatava mõju hindamisel kindlalt välja kujunenud kriteerium. Komisjon rõhutab sellega seoses, et ICAO $CO_2$ -heite kalkulaatoris, mis on ÜRO ametlik vahend lennutranspordi $CO_2$ jalajälje suuruse väljaselgitamiseks, kasutatakse meetodit, mis kasutab lennuki täituvuse tegurit ja reisijate/kauba tegurit, et leida kogu kasutatud kütuse see osa, mida kasutatakse reisijaveoks. Samuti rõhutab komisjon, et Euroopa Parlamendi ja nõukogu 18. oktoobri 2023. aasta määruses (EL) 2023/2405, milles käsitletakse võrdsete võimaluste tagamist kestliku lennutranspordi jaoks (ELT L, 2023/2405), millega kehtestatakse lendude vabatahtlik keskkonnamärgistus, nõutakse metoodikat, mis põhineb eeldataval $CO_2$ jalajäljel reisija kohta ja lennu eeldataval $CO_2$ tõhususel kilomeetri kohta.

162 Lisaks vaidleb komisjon vastu hageja väitele, et ärilennunduse sektori ülemaailmne panus $CO_2$-heitesse on minimaalne. Komisjoni arvates on oluline võtta arvesse ärilennukeid kasutava elanikkonna suhteliselt väiksust (st 256 000 isikut ehk 0,003% ülemaailmsest täiskasvanud elanikkonnast) võrreldes ärilennunduse märkimisväärse panusega ülemaailmsesse $CO_2$-heitesse (st 1,7–1,8% kommertslennunduse $CO_2$-heitest). Komisjon rõhutab, et ärilennundus on kõige energiamahukam õhutranspordi liik, mille panus otsesesse heitesse on vähemalt 15,6 miljonit

tonni $CO_2$ ehk ligikaudu 3,6 tonni $CO_2$ lennu kohta. Lisaks suurenes tema väitel aastatel 2019–2023 ärilennukite lendudest tulenev gaasiheide 46% ja tõenäoliselt suureneb see lähiaastatel sektori märkimisväärse kasvu prognoose arvestades veelgi.

163 Komisjon vaidleb vastu ka hageja argumendile, mis puudutab tema õhusõidukite võimet kasutada säästvaid lennukikütuseid. Ta väidab sellega seoses, et isegi kui eeldada, et era- või äriotstarbelise teenistusliku lennunduse jaoks toodetud õhusõidukid on säästvate lennukikütuste osas arenenumad kui regulaarse kommertslennunduse jaoks toodetud õhusõidukid, ei ole põhjendatud arvata taksonoomiamääruse artikli 10 lõikes 2 nimetatud üleminekutegevuste hulka õhusõidukite tootmist, isegi kui asjaomased õhusõidukid on võimelised töötama 100% ulatuses säästvatest lennukikütustest koosneva seguga, kuna õhusõidukite tootjatel puudub võimalus mõjutada nende tegelikku käitamist, mida teevad ettevõtjad, kes on eraldiseisvad majandusüksused. Seega ei saa õhusõidukite tootjad mõjutada ülemäärase $CO_2$-heite riski reisijakilomeetri kohta, mis võib olla seotud sellega, kas õhusõiduki käitaja kasutab või ei kasuta säästvaid lennukikütuseid.

164 Sellega seoses tuleb esiteks meenutada, et taksonoomiamääruse artikli 10 lõikes 2 nimetatud üleminekutegevus võib olla tegevus, mis ise ei ole vähese $CO_2$-heitega tegevus (vt eespool punkt 149). Seega tuleb rõhutada, et taksonoomiamääruse artikli 19 lõikest 3 tuleneb, et üksnes tahkeid fossiilkütuseid kasutavat elektrienergiatootmist ei liigitata põhimõtteliselt keskkonnasäästlikuks majandustegevuseks. Sellest järeldub, et asjaolu, et ärilennundus ei ole vähese $CO_2$-heitega tegevus, ei välista iseenesest seda, et tegemist on üleminekutegevusega, mille jaoks tuleb kehtestada tehnilised sõelumiskriteeriumid.

165 Teiseks tuleb märkida, et õhusõidukite tootmist on jaos 3.21 kirjeldatud kui majandustegevust, milleks on „[õ]husõidukite ja nende osade ning varustuse tootmine, remont, hooldus, kapitaalremont, moderniseerimine, projekteerimine, kasutusotstarbe muutmine ja uuendamine“.

166 $CO_2$ jalajälg reisijakilomeetri kohta arvutatakse siiski, võttes arvesse veetavate reisijate ja läbitud kilomeetrite arvu lennu kohta. Sellest järeldub, et see kriteerium on seotud õhusõidukite käitamisega, mida on silmas peetud delegeeritud määruse 2021/2139 I lisa jaos 6.19 „Reisijate- ja kaubavedu“ (edaspidi „jagu 6.19“), mitte nende tootmisega.

167 Lisaks, mis puudutab $CO_2$ jalajälje reisijakilomeetri kohta kriteeriumi väidetavalt määravat rolli, mida komisjon võttis arvesse oma hinnangus lennundussektori majandustegevuse kuulumise kohta üleminekutegevuste hulka, siis tuleb märkida, et jao 6.19 alapunktist e nähtub, et reisijatevedu võib käsitada üleminekutegevusena, kui see toimub õhusõidukiga, mille käitamisel on säästvate lennukikütuste minimaalne osakaal 2022. aastal 5%, mida suurendatakse seejärel igal aastal 2 protsendipunkti võrra. Samuti tuleb märkida, et erinevalt jao 6.19 alapunktides b–d sätestatud tehnilistest sõelumiskriteeriumidest ei viita sama jao alapunktis e sätestatud tehniline sõelumiskriteerium jao 3.21 alapunktis b sätestatud tehnilise sõelumiskriteeriumi järgimisele. Seega nähtub jao 6.19 alapunktist e, et reisijatevedu võib pidada üleminekutegevuseks isegi siis, kui selleks kasutatakse era- või äriotstarbelise teenistusliku lennunduse jaoks toodetud õhusõidukit, tingimusel et selle käitamisel kasutatakse teatavas ulatuses säästvaid lennukikütuseid, ja seega sõltumata selle $CO_2$ jalajäljest reisijakilomeetri kohta.

168 Kolmandaks tuleb meenutada, et taksonoomiamääruse artikli 10 lõike 2 punktis a on viidatud „kasvuhoonegaaside heitkoguste tase[mele, mis] vastab sektori või tööstuse parimatele tulemustele“, mistõttu oli komisjon selle sätte alusel kohustatud arvesse võtma era- või äriotstarbelise teenistusliku lennunduse jaoks toodetud õhusõidukite $CO_2$-heidet, arvestades reisijate õhuveosektori – ja mitte raudtee- või maanteeveo sektori – parimaid tulemusi.

169 Seega tuleb järeldada, et komisjon ei saanud tugineda era- või äriotstarbelise teenistusliku lennunduse jaoks õhusõidukite tootmise väljajätmisel tegevuste hulgast, mille kui taksonoomiamääruse artikli 10 lõikes 2 osutatud üleminekutegevuste jaoks olid ette nähtud tehnilised sõelumiskriteeriumid, nende õhusõidukite $CO_2$ jalajäljele reisijakilomeetri kohta.

170 Kolmandana tuleb märkida, et taksonoomiamääruse artikli 10 lõikes 2 on ette nähtud, et mitte ainult tehniliste sõelumiskriteeriumide, vaid ka selle lõike enda kehtestamiseks hindab komisjon kogu asjakohase olemasoleva tehnoloogia võimalikku panust ja teostatavust.

171 Käesolevas asjas väidab komisjon, et ta ei võtnud arvesse ärilennukite võimet töötada väidetavalt suure säästvate lennukikütuste määraga, kuna ärilennukite tootjad ei saa mõjutada säästvate lennukikütuste lennukite kasutamist ärilennukite käitajate poolt. Komisjon märkis siiski kostja vastuses, et tehniliste sõelumiskriteeriumide järgmisel läbivaatamisel hindab ta vajadust näha ette tehnilised sõelumiskriteeriumid ärilennukite jaoks, mis kasutavad säästvaid lennukikütuseid, võttes arvesse ärilennukite käitajate poolt säästvate lennukikütuste kasutamise praktika arengut.

172 Tuleb siiski märkida, et jao 3.21 alapunktist c nähtub, et alates 1. jaanuarist 2028 kuni 31. detsembrini 2032 käsitatakse üleminekutegevusena selliste õhusõidukite tootmist, mis vastavad jao 3.21 alapunktis b sätestatud tehnilistele sõelumiskriteeriumidele ja on sertifitseeritud käitamiseks 100% ulatuses säästvate lennukikütuste seguga.

173 Sellest tuleneb, et komisjoni otsus jätta arvesse võtmata ärilennukite võimet töötada suure säästvate lennukikütuste määraga, samas kui ta võttis seda võimet arvesse muude lennukite puhul, mille stardimass on üle 5,7 tonni, on ilmselgelt meelevaldne.

174 Neljandana tuleb märkida, et komisjoni töödokumendist nähtub, et komisjon ise leiab, et on vaja teha täiendavaid töid selleks, et näidata, kas ja kuidas võib viimase põlvkonna ärilennukite tootmine aidata kaasa taksonoomia eesmärkide saavutamisele.

175 Komisjoni argument, et töödokumendi see lõik illustreerib lihtsalt järkjärgulist lähenemist, mida ta järgis tehniliste sõelumiskriteeriumide kehtestamisel, kinnitab pigem seda, et vaidlustatud määruse vastuvõtmise ajal ei olnud komisjon analüüsinud kõiki asjakohaseid elemente, et hinnata, kas era- või äriotstarbelise teenistusliku lennunduse jaoks õhusõidukite tootmine kuulub taksonoomiamääruse artikli 10 lõikes 2 nimetatud üleminekutegevuste hulka.

176 Eespool punktides 148–175 esitatud kaalutlusi arvestades tuleb asuda seisukohale, et komisjon tegi ilmselge hindamisvea eespool punktis 141 viidatud kohtupraktika tähenduses, kui välistas era- või äriotstarbelise teenistusliku lennunduse jaoks õhusõidukite tootmise tegevuste hulgast, mille kui taksonoomiamääruse artikli 10 lõikes 2 nimetatud üleminekutegevuste jaoks olid ette nähtud tehnilised sõelumiskriteeriumid.

177 Järelikult on viies väide põhjendatud.

178 Tuleb välja selgitada, kas tuvastatud õigusvastasus võib kaasa tuua hageja taotletud vaidlustatud sätte tühistamise.

179 Sellega seoses tuleb meenutada, et hageja palub tühistada vaidlustatud sätte, nimelt delegeeritud määruse 2023/2485 I lisa punkti 2 osas, milles sellega lisati delegeeritud määruse 2021/2139 I lisasse jagu 3.21.

180 Väljakujunenud kohtupraktika kohaselt on liidu akti osaline tühistamine võimalik vaid siis, kui need osad, mille tühistamist nõutakse, on ülejäänud aktist eraldatavad. Eraldatavuse nõue ei ole täidetud, kui õigusakti osalise tühistamisega muudetakse akti sisu (vt 10. mai 2023. aasta kohtuotsus Ryanair *vs.* komisjon (SAS II; COVID-19), T-238/21, ei avaldata, EU:T:2023:247, punkt 84 ja seal viidatud kohtupraktika).

181 Käesoleval juhul tuleb märkida, et jaos 3.21 esitatud tabeli esimese lõigu alapunkt b, mis välistab õhusõidukite tootmise „era- või äriotstarbeliseks teenistuslikuks lennunduseks“, asub alajaotises „Tehnilised sõelumiskriteeriumid“, mille eesmärk on loetleda iga sellise õhusõidukitüübi tehnilised sõelumiskriteeriumid, mille tootmine, remont, hooldamine, kontroll, moderniseerimine, projekteerimine, kasutusotstarbe muutmine ja parendamine on hõlmatud taksonoomiaga.

182 Kõik tehnilised sõelumiskriteeriumid, millele era- või äriotstarbelise teenistusliku lennunduse jaoks toodetud õhusõidukid peavad vastama, on esitatud jao 3.21 alapunktis b. Nimelt piirdub jao 3.21 alapunkt a viitega õhusõidukitele, mille otsene $CO_2$-heide võrdub nulliga, ja jao 3.21 alapunkt c puudutab ajavahemikul 1. jaanuarist 2028 kuni 31. detsembrini 2032 õhusõidukeid, mis on sertifitseeritud käitamiseks 100% ulatuses säästvate lennukikütuste seguga, ning viitab tehniliste sõelumiskriteeriumide osas otseselt jao 3.21 alapunktile b. Jao 3.21 alapunkti b tühistamine muudaks seega jao 3.21 sisu tervikuna, kuna sellega kaotataks tehnilised sõelumiskriteeriumid, millele peavad vastama teatavat liiki õhusõidukid, et nendega seotud tegevused kvalifitseeruksid taksonoomiamääruse artikli 10 lõikes 2 nimetatud üleminekutegevusteks. Sellest järeldub, et jao 3.21 alapunkt b ei ole ülejäänud jaost eraldatav.

183 Lisaks tuleb märkida, et delegeeritud määruse 2023/2485 I lisa punktiga 2 lisati delegeeritud määruse 2021/2139 I lisasse jao 3.21 kõrvale ka jagu 3.18 „Autoosade ja liikuvuskomponentide tootmine“, jagu 3.19 „Veeremi komponentide tootmine“ ja jagu 3.20 „Selliste elektri ülekande ja jaotamise kõrge-, kesk- ja madalpingeseadmete tootmine, paigaldamine ja hooldus, mis võimaldavad kliimamuutusi leevendada või annavad nende leevendamisse olulise panuse“, millega kehtestatakse taksonoomiamääruse artikli 10 lõike 3 ja artikli 11 lõike 3 alusel nende tegevuste tehnilised sõelumiskriteeriumid.

184 Tuleb tõdeda, et kuna eespool punktis 183 nimetatud jaod erinevad nii oma eseme kui ka nendega kehtestatud kriteeriumide poolest, on delegeeritud määruse 2021/2139 I lisa jagu 3.21 selle määruse jagudest 3.18–3.20 eraldatav.

185 Samuti, ehkki delegeeritud määruse 2021/2139 I lisa jao 6.18 „Õhusõidukite rentimine“ esimese lõigu alapunktides b ja c ning sama määruse I lisa jao 6.19 „Reisijate- ja kaubavedu“ esimese lõigu alapunktides b ja c – kõnealused jaod lisati selle määruse I lisasse delegeeritud määruse 2023/2485 I lisa punktiga 22 – on viidatud jao 3.21 alapunktides b ja c kehtestatud tehnilistele sõelumiskriteeriumidele, on neil jagudel siiski erinev ese, kuna nende eesmärk on kehtestada

tehnilised sõelumiskriteeriumid majandustegevuse jaoks, mis erineb jaos 3.21 nimetatud tegevusest. Sellest järeldub, et jagu 3.21 on delegeeritud määruse 2021/2139 I lisa jagudest 6.18 ja 6.19 eraldatav; seda kinnitas ka kohtuistungil komisjon vastuseks Üldkohtu küsimusele.

186 Järelikult on Üldkohtul käesoleval juhul õigus tühistada tervikuna delegeeritud määruse 2021/2139 I lisa jagu 3.21, mis lisati sinna delegeeritud määruse 2023/2485 I lisa punktiga 2.

187 Kõiki eeltoodud kaalutlusi arvestades tuleb käesolev hagi rahuldada, ilma et oleks vaja teha otsust kolmanda, neljanda ja kuuenda väite kohta, ning vaidlustatud säte tühistada.

## Kohtukulud

188 Vastavalt kodukorra artikli 134 lõikele 1 on kohtuvaidluse kaotanud pool kohustatud hüvitama kohtukulud, kui vastaspool on seda nõudnud. Kuna komisjon on kohtuvaidluse kaotanud, tuleb kohtukulud vastavalt hageja, EBAA ja Compagnie Daheri nõudele välja mõista komisjonilt.

189 Vastavalt kodukorra artikli 138 lõikele 1 kannavad menetlusse astunud liikmesriigid ja institutsioonid ise oma kohtukulud. Parlament ja nõukogu kannavad seega kumbki ise oma kohtukulud.

Esitatud põhjendustest lähtudes

EUROOPA KOHUS (esimene koda viieliikmelises koosseisus)

otsustab:

1. **Tühistada komisjoni 27. juuni 2023. aasta delegeeritud määruse (EL) 2023/2485, millega muudetakse delegeeritud määrust (EL) 2021/2139, kehtestades täiendavad tehnilised sõelumiskriteeriumid, millega määratakse kindlaks, millistel tingimustel võib teatavat majandustegevust pidada kliimamuutuste leevendamisele või nendega kohanemisele oluliselt kaasa aitavaks, ja mille alusel otsustatakse, ega see majandustegevus ei kahjusta oluliselt muid keskkonnaeesmärke, I lisa punktiga 2 komisjoni 4. juuni 2021. aasta delegeeritud määruse (EL) 2021/2139, millega täiendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EL) 2020/852, kehtestades tehnilised sõelumiskriteeriumid, millega määratakse kindlaks, millistel tingimustel võib majandustegevust pidada kliimamuutuste leevendamisele või nendega kohanemisele oluliselt kaasa aitavaks, ja mille alusel otsustatakse, ega see majandustegevus ei kahjusta oluliselt muid keskkonnaeesmärke, I lisasse lisatud jagu 3.21 „Õhusõidukite tootmine“.**

2. **Jätta Euroopa Komisjoni kohtukulud tema enda kanda ja mõista temalt välja Dassault Aviationi, European Business Aviation Associationi (EBAA) ja Compagnie Daheri kohtukulud.**

3. **Jätta Euroopa Parlamendi ja Euroopa Liidu Nõukogu kohtukulud nende endi kanda.**

Papasavvas Buttigieg Kancheva

Tichy-Fisslberger Bestagno

Kuulutatud avalikul kohtuistungil 24. juunil 2026 Luxembourgis.

Allkirjad