Rättsfallssamlingen

TRIBUNALENS DOM (första avdelningen, som sammanträder med fem domare)

den 24 juni 2026 *

”Miljö – Delegerad förordning (EU) 2023/2485 – Taxonomi – Omställningsverksamheter – Undantag för tillverkning av affärsflygplan – Uppenbart oriktig bedömning”

I mål T-77/24,

**Dassault Aviation**, Paris (Frankrike), företrätt av advokaterna E. Mignon, D. Zygas och M. Mossé,

sökande,

med stöd av

**European Business Aviation Association (EBAA)**, Bryssel (Belgien), företrädd av advokaterna J. Derenne, D. Vallindas, A. Álvarez Vidal och C. Jadot,

och av

**Compagnie Daher**, Marseille (Frankrike), företrätt av advokaterna B. Kanovitch, I. Simic, G. Léonard och W. Hebert,

intervenienter,

mot

**Europeiska kommissionen**, företrädd av G. von Rintelen, B. Sasinowska och C. Auvret, samtliga i egenskap av ombud,

svarande,

med stöd av

**Europaparlamentet**, företrätt av A. Tamás, J. Etienne och L. Taïeb, samtliga i egenskap av ombud,

och av

**Europeiska unionens råd**, företrätt av I. Gurov och N. Rouam, båda i egenskap av ombud,

intervenienter,

* Rättegångsspråk: franska.

meddelar

TRIBUNALEN (första avdelningen, som sammanträder med fem domare),

sammansatt av ordföranden S. Papasavvas samt domarna E. Buttigieg, M. Kancheva (referent), E. Tichy-Fisslberger och F. Bestagno,

justitiesekreterare: handläggaren H. Eriksson,

efter den skriftliga delen av förfarandet, särskilt

– kommissionens invändning om rättegångshinder, framställd genom särskild handling som inkom till tribunalens kansli den 3 maj 2024,

– tribunalens beslut av den 11 september 2024 att invändningen om rättegångshinder ska prövas i samband med att målet avgörs i sak,

– beslutet av den 21 januari 2025 att tillåta EBAA och Compagnie Daher att intervenera till stöd för sökanden och att inte tillåta Daher Aerospace SA och M. Dainis Liepa att intervenera,

– beslutet av den 21 januari 2025 att tillåta parlamentet och rådet att intervenera till stöd för kommissionen,

efter förhandlingen den 10 februari 2026,

följande

## Dom

1 Genom sin talan som grundar sig på artikel 263 FEUF har sökanden, Dassault Aviation, i huvudsak yrkat ogiltigförklaring av punkt 2 i bilaga I till kommissionens delegerade förordning (EU) 2023/2485 av den 27 juni 2023 om ändring av delegerad förordning (EU) 2021/2139 om fastställande av ytterligare tekniska granskningskriterier för att avgöra under vilka villkor vissa ekonomiska verksamheter ska anses bidra väsentligt till begränsningen av eller anpassningen till klimatförändringarna och för att avgöra om dessa verksamheter inte orsakar någon betydande skada för något av de andra miljömålen (EUT L, 2023/2485), genom tillägget av avsnitt 3.21, med rubriken ”Tillverkning av flygplan” (nedan kallat avsnitt 3.21), i bilaga I till kommissionens delegerade förordning (EU) 2021/2139 av den 4 juni 2021 om komplettering av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/852 genom fastställande av tekniska granskningskriterier för att avgöra under vilka villkor en ekonomisk verksamhet ska anses bidra väsentligt till begränsningen av eller anpassningen till klimatförändringarna och för att avgöra om den ekonomiska verksamheten inte orsakar någon betydande skada för något av de andra miljömålen (EUT L 442, 2021, s. 1) (nedan kallad den angripna bestämmelsen).

### Bakgrund till tvisten

2 Sökanden än en fransk koncern som är verksam inom konstruktion, tillverkning och försäljning av affärsflygplan, militärflygplan och rymdsystem. Sökanden är den tredje största aktören i världen inom affärsflygsektorn.

3 Den 18 juni 2020 antog Europaparlamentet och Europeiska unionens råd förordning (EU) 2020/852 om inrättande av en ram för att underlätta hållbara investeringar och om ändring av förordning (EU) 2019/2088 (EUT L 198, 2020, s. 13) (nedan kallad taxonomiförordningen).

4 Enligt artikel 1.1 i taxonomiförordningen ”fastställs kriterierna för att avgöra huruvida en ekonomisk verksamhet ska anses vara miljömässigt hållbar i syfte att fastställa i vilken grad en investering är miljömässigt hållbar”. Enligt skäl 3 utgör den förordningen ett viktigt steg för att styra finansiella flöden mot hållbar verksamhet i syfte att uppnå en klimatneutral europeisk union senast 2050.

5 För detta ändamål inrättas genom taxonomiförordningen, såsom framgår av skälen 6 och 12 i den, ett enhetligt klassifikationssystem för hållbara verksamheter (nedan kallad taxonomin). Genom det systemet harmoniseras kriterierna för att avgöra huruvida en ekonomisk verksamhet ska anses vara miljömässigt hållbar på unionsnivå, vilket ger investerare och andra ekonomiska aktörer en gemensam förståelse av verksamheterna i fråga.

6 Den 4 juni 2021 antog kommissionen, bland annat med stöd av artiklarna 10 och 11 i taxonomiförordningen, delegerad förordning 2021/2139. Denna förordning innehåller två bilagor som, utifrån en indelning i ekonomiska sektorer, fastställer de tekniska granskningskriterier som ska beaktas för att bedöma huruvida en ekonomisk verksamhet väsentligt bidrar till begränsningen av klimatförändringarna (när det gäller bilaga I), i enlighet med artikel 10 i taxonomiförordningen, eller till anpassningen till dem (när det gäller bilaga II), i enlighet med artikel 11 i den förordningen. Flygsektorn nämndes inte i den ursprungliga lydelsen av avsnitt 3, med rubriken ”Tillverkning”, i dessa respektive bilagor.

7 Den 6 juli 2021 antog kommissionen, bland annat med stöd av artikel 8.4 i taxonomiförordningen, delegerad förordning (EU) 2021/2178 om komplettering av Europaparlamentets och rådets förordning 2020/852 genom specificering av innehållet i och presentationen av de upplysningar som ska lämnas av företag som omfattas av artikel 19a eller artikel 29a i direktiv 2013/34/EU vad gäller miljömässigt hållbara ekonomiska verksamheter samt specificering av den metod som ska användas i syfte att fullgöra denna upplysningsskyldighet (EUT L 443, 2021, s. 9).

8 Den 9 mars 2022 antog kommissionen delegerad förordning (EU) 2022/1214 om ändring av delegerad förordning 2021/2139 vad gäller ekonomiska verksamheter inom vissa energisektorer och delegerad förordning 2021/2178 vad gäller särskilda offentliga upplysningar för dessa ekonomiska verksamheter (EUT L 188, 2022, s. 1).

9 Den 14 december 2022 antog parlamentet och rådet direktiv (EU) 2022/2464 om ändring av förordning (EU) nr 537/2014, direktiv 2004/109/EG, direktiv 2006/43/EG och direktiv 2013/34/EU vad gäller företagens hållbarhetsrapportering (EUT L 322, 2022, s. 15). Genom direktiv 2022/2464 ändrades bland annat artiklarna 19a och 21a i Europaparlamentets och rådets direktiv 2013/34/EU av den 26 juni 2013 om årsbokslut, koncernredovisning och rapporter i vissa typer av företag, om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/43/EG och om upphävande av rådets direktiv 78/660/EEG och 83/349/EEG (EUT L 182, 2013, s. 19). I den lydelse som följer av direktiv 2022/2464 föreskrivs det i de artiklarna att information om hållbarheten i företagens verksamhet ska inkluderas i förvaltningsberättelsen respektive i förvaltningsberättelsen för koncernen.

10 Kommissionen antog delegerad förordning 2023/2485 den 27 juni 2023. I artikel 1.1 i delegerad förordning 2023/2485 föreskrivs att genom punkt 2 i bilaga I till den delegerade förordningen läggs bland annat avsnitt 3.21 till i bilaga I till delegerad förordning 2021/2139.

11 Avsnitt 3.21 har följande lydelse:

*”Beskrivning av verksamheten*

Tillverkning, reparation, underhåll, översyn, retroaktiv anpassning, utformning, återanvändning för andra ändamål och uppgradering av flygplan och flygplansdelar och utrustning.

…

Om en ekonomisk verksamhet i denna kategori inte uppfyller kriteriet om väsentligt bidrag i led a i detta avsnitt, är verksamheten en omställningsverksamhet enligt artikel 10.2 i förordning … 2020/852 om den uppfyller de övriga tekniska granskningskriterier som specificeras i detta avsnitt.

*Tekniska granskningskriterier*

| Väsentliga bidrag till begränsningen av klimatförändringar |
|---|

Denna ekonomiska verksamhet omfattar tillverkning, reparation, underhåll, översyn, retroaktiv anpassning, utformning, användning för andra ändamål och uppgradering något av följande:

a) Flygplan med noll direkta koldioxidutsläpp (i form av avgaser).

b) Till och med den 31 december 2027, utom för privat eller kommersiell luftfart, som uppfyller de marginaler som anges nedan och begränsas av ersättningsgraden för att säkerställa att leveransen inte ökar det globala flottantalet
   i) med en maximal startmassa på mer än 5,7 ton men högst 60 ton och ett certifierat metriskt värde för koldioxidutsläpp som är minst 11 % lägre än den nya typgränsen i standarden från Internationella civila luftfartsorganisationen (Icao) …),
   ii) med en maximal startmassa på mer än 60 ton men högst 150 ton och ett certifierat metriskt värde för koldioxidutsläpp som är minst 2 % lägre än den nya typgränsen i Icao-standarden,
   iii) med en maximal startmassa på mer än 150 ton och ett certifierat metriskt värde på koldioxidutsläpp på minst 1,5 % lägre än den nya typgränsen i Icao-standarden.

   …

c) Från och med den 1 januari 2028 till och med den 31 december 2032 uppfyller luftfartyget de tekniska kriterier för säkerhetskontroll som anges i led b i detta underavsnitt och som är certifierat för att drivas med 100 % blandning av hållbara flygbränslen.

…”

## Parternas yrkanden

12 Sökanden har, med stöd av European Business Aviation Association (EBAA) och Compagnie Daher, i huvudsak yrkat att tribunalen ska

– ogilla invändningen om rättegångshinder,

– ogiltigförklara den angripna bestämmelsen, och

– förplikta kommissionen att ersätta rättegångskostnaderna.

13 Kommissionen har, med stöd av parlamentet och rådet, yrkat att tribunalen ska

– avvisa talan,

– i andra hand ogilla talan, och

– förplikta sökanden att ersätta rättegångskostnaderna.

## Upptagande till prövning

14 Genom en invändning om rättegångshinder som har framställts genom särskild handling, har kommissionen gjort gällande att sökanden dels inte har något berättigat intresse av att få den angripna bestämmelsen ogiltigförklarad, dels inte har talerätt enligt artikel 263 fjärde stycket FEUF.

15 Kommissionen angav vid förhandlingen, som svar på en fråga från tribunalen, att kommissionen önskade återkalla invändningen om rättegångshinder gällande sökandens avsaknad av talerätt, men vidhöll samtidigt att sökanden inte hade visat att denne hade ett berättigat intresse av att få saken prövad i förevarande fall.

16 Kommissionen har således, i huvudsak, gjort gällande att en ogiltigförklaring av den angripna bestämmelsen inte skulle ligga i linje med det intresse som sökanden har åberopat i ansökan, nämligen att undvika att sökandens verksamhet inte kan anses vara hållbar i den mening som avses i taxonomin.

17 Sökanden, EBAA och Compagnie Daher har bestritt kommissionens argument.

18 Enligt domstolens fasta praxis kan en talan om ogiltigförklaring som väckts av en fysisk eller juridisk person endast prövas i den mån som personen har ett berättigat intresse av att den angripna rättsakten ogiltigförklaras. Ett sådant intresse förutsätter att själva ogiltigförklaringen av rättsakten kan få rättsverkningar och att talan således kan medföra en fördel för den person som har väckt den. Bevis för ett sådant intresse, vilket ska bedömas den dag talan väcks och vilket är en väsentlig och grundläggande förutsättning för varje rättsligt förfarande, ska åberopas av sökanden (dom av den 4 juni 2015, Andechser Molkerei Scheitz/kommissionen, C-682/13 P, ej publicerad, EU:C:2015:356, punkterna 25–27; se, även, dom av den 17 september 2015, Mory m.fl./kommissionen, C-33/14 P, EU:C:2015:609, punkt 55 och där angiven rättspraxis, och dom av den 18 oktober 2018, Gul Ahmed Textile Mills/rådet, C-100/17 P, EU:C:2018:842, punkt 37).

19 Det ska således kontrolleras huruvida sökanden har fog för sitt påstående att en ogiltigförklaring av den angripna bestämmelsen kan få rättsverkningar och huruvida talan således kan medföra en fördel för sökanden.

20 Kommissionen har däremot hävdat att den angripna bestämmelsen inte inverkar negativt på sökandens rättsliga ställning, eftersom den vare sig inför en skyldighet eller en begränsning av affärsflygsverksamheten och inte upphäver någon rättighet som sökanden hade kunnat åberopa innan den antogs. Genom den angripna bestämmelsen har det enbart införts en möjlighet för aktörer som bedriver flygplanstillverkning att beteckna vissa verksamheter som uppfyller de tekniska granskningskriterierna som ”verksamheter som bidrar väsentligt till begränsningen av klimatförändringar” eller som ”omställningsverksamheter” i den mening som avses i taxonomiförordningen och att på så sätt underlätta att investeringar styrs mot sådana verksamheter.

21 Tribunalen påpekar i detta hänseende, i likhet med vad sökanden har gjort, att taxonomiförordningen ålägger vissa företag en skyldighet att lämna insyn i sina icke-finansiella rapporter.

22 I artikel 8.1 i taxonomiförordningen föreskrivs således att ”[f]öretag som omfattas av en skyldighet att offentliggöra icke-finansiell information enligt artikel 19a eller 29a i direktiv [2013/34] ska i sin icke-finansiella rapport eller sin icke-finansiella rapport för koncernen inkludera information om hur och i vilken utsträckning företagets verksamheter är förknippade med ekonomiska verksamheter som ska anses vara miljömässigt hållbara enligt artiklarna 3 och 9 i [förordningen]”.

23 Enligt artikel 8.2 a och b i taxonomiförordningen ska icke-finansiella företag för detta ändamål offentliggöra den andel av deras omsättning som härrör från produkter eller tjänster som är förknippade med ekonomiska verksamheter som anses vara miljömässigt hållbara enligt artiklarna 3 och 9 i den förordningen och den andel av deras kapitalutgifter och driftsutgifter som avser tillgångar eller processer som är förknippade med ekonomiska verksamheter som anses vara miljömässigt hållbara enligt de bestämmelserna.

24 I artikel 8.4 i taxonomiförordningen föreskrivs att kommissionen ska anta en delegerad akt, i enlighet med artikel 23 i den förordningen, för att komplettera artikel 8.1 och 8.2, i syfte att specificera innehållet i och presentationen av de upplysningar som ska lämnas enligt de punkterna, inbegripet den metod som ska användas i syfte att följa dessa, med beaktande av särdragen hos både finansiella och icke-finansiella företag och de tekniska granskningskriterier som fastställts enligt den förordningen.

25 I skäl 2 i delegerad förordning 2021/2178, som antogs med stöd av artikel 8.4 i taxonomiförordningen, anges att ”[f]ör att göra det möjligt för investerare och allmänheten att bedöma andelen miljömässigt hållbara verksamheter (nedan kallade taxonomiförenliga verksamheter) i icke-finansiella företag bör det ställas krav på att dessa företag lämnar upplysningar om vilka av deras ekonomiska verksamheter som är förenliga med taxonomikraven[, att det dessutom är] nödvändigt att ge upplysning om vilka miljömål dessa verksamheter bidrar väsentligt till [och att] [i]cke-finansiella företag därför också i de centrala resultatindikatorerna [bör] ge en uppdelning av andelen verksamheter som är förenliga med taxonomikraven baserat på varje enskilt miljömål som dessa verksamheter bidrar väsentligt till”.

26 Enligt artikel 2 i delegerad förordning 2021/2178 ska icke-finansiella företag lämna den information som avses i artikel 8.1 och 8.2 i taxonomiförordningen i enlighet med vad som anges i bilaga I till delegerad förordning 2021/2178.

27 I punkt 1 i bilaga I till delegerad förordning 2021/2178 redogörs det för innehållet i de tre centrala resultatindikatorer för vilka icke-finansiella företag ska lämna upplysningar och som rör omsättning, kapitalutgifter och driftsutgifter. Det framgår av nämnda punkt att dessa centrala resultatindikatorer är resultatet av beräkningen av andelar, där täljaren avser dels ”ekonomiska verksamheter som omfattas av taxonomin”, dels ”ekonomiska verksamheter som är förenliga med taxonomikraven”.

28 I artikel 1 led 5 i delegerad förordning 2021/2178 definieras en ”ekonomisk verksamhet som omfattas av taxonomin” som en ekonomisk verksamhet som beskrivs i de delegerade akter som antagits i enlighet med artikel 10.3, 11.3, 12.2, 13.2, 14.2 eller 15.2 i taxonomiförordningen, oavsett om den ekonomiska verksamheten uppfyller något av eller alla de tekniska granskningskriterier som fastställs i dessa delegerade akter.

29 I artikel 1 led 2 i delegerad förordning 2021/2178 definieras en ”ekonomisk verksamhet som är förenlig med taxonomikraven” som en ekonomisk verksamhet som uppfyller de krav som fastställs i artikel 3 i taxonomiförordningen.

30 För att en ekonomisk verksamhet ska uppfylla kraven i artikel 3 i taxonomiförordningen måste den emellertid bland annat, enligt artikel 3 d i den förordningen, uppfylla de tekniska granskningskriterier som kommissionen har fastställt i enlighet med artikel 10.3, 11.3, 12.2, 13.2, 14.2 eller 15.2 i den förordningen.

31 Härav följer att ekonomiska verksamheter som är förenliga med taxonomikraven måste vara ekonomiska verksamheter som omfattas av taxonomin, det vill säga sådana ekonomiska verksamheter som beskrivs i de delegerade akterna och som uppfyller kraven i artikel 3 i taxonomiförordningen, inbegripet de tekniska granskningskriterier som föreskrivs i de delegerade akter som avses i artikel 3 d i den förordningen. Däremot kan det hända att ekonomiska verksamheter som omfattas av taxonomin inte motsvarar ekonomiska verksamheter som är förenliga med taxonomikraven, om de finns beskrivna i nämnda delegerade akter men inte uppfyller kraven i artikel 3 i taxonomiförordningen.

32 Enligt punkt 2 i bilaga I till delegerad förordning 2021/2178 ska icke-finansiella företag dessutom, när de lämnar upplysningar i enlighet med artikel 8.2 i taxonomiförordningen, för det första ange varje enskild ekonomisk verksamhet, inbegripet en undergrupp bestående av omställningsverksamheter och möjliggörande verksamheter, för det andra de centrala resultatindikatorerna för varje ekonomisk verksamhet och de totala centrala resultatindikatorerna för alla ekonomiska verksamheter på nivån för det relevanta företaget eller den relevanta gruppen, för det tredje de centrala resultatindikatorerna för omsättning, kapitalutgifter och driftsutgifter för varje miljömål samt de totala centrala resultatindikatorerna för alla miljömål på företags- eller gruppnivå tvärsöver alla delmål och se till att undvika dubbelräkning, för det fjärde andelen ekonomiska verksamheter som är förenliga med taxonomikraven och andelen ekonomiska verksamheter som omfattas av taxonomin men som inte uppfyller de tekniska granskningskriterierna samt den andel av en ekonomisk verksamhet som är taxonomiförenlig och, för det femte, vilka ekonomiska verksamheter som inte omfattas av taxonomin och den andel som dessa verksamheter utgör i omsättningsindikatorns nämnare på företags- eller gruppnivå.

33 Det följer således av en kombinerad läsning av punkterna 1 och 2 i bilaga I till delegerad förordning 2021/2178 att den upplysningsskyldighet som icke-finansiella företag har enligt artikel 8 i taxonomiförordningen tillämpas på dem i den mån deras ekonomiska verksamhet är en ekonomisk verksamhet som omfattas av taxonomin, det vill säga en sådan verksamhet som beskrivs i någon av de delegerade akter som avses i artikel 3 d i den förordningen.

34 Denna bedömning påverkas inte av kommissionens argument att det följer av delegerad förordning 2021/2178 att när den ekonomiska verksamheten hos ett företag som är skyldigt att offentliggöra icke-finansiell information i enlighet med artikel 19a eller 29a i direktiv 2013/34 inte beskrivs i någon av de delegerade akter som avses i artikel 3 d i taxonomiförordningen, är det företaget fortfarande skyldigt att i sin förvaltningsberättelse eller förvaltningsberättelse för koncernen ange att dess verksamhet inte omfattas av taxonomin. Detta påverkar nämligen inte det faktum att när den ekonomiska verksamheten beskrivs i någon av de delegerade akter som avses i artikel 3 d i taxonomiförordningen, är skyldigheten att offentliggöra information då den som följer av artikel 8 i den förordningen, jämförd med punkt 2 i bilaga I till delegerad förordning 2021/2178, vilket bland annat medför en skyldighet att lämna upplysningar om andelen ekonomiska verksamheter som är förenliga med taxonomikraven och andelen ekonomiska verksamheter som omfattas av taxonomin och som inte uppfyller de tekniska granskningskriterierna (se punkt 32 ovan).

35 Det ska påpekas i förevarande fall att genom den angripna bestämmelsen läggs bland annat avsnitt 3.21 till i bilaga I till delegerad förordning 2021/2139. I det avsnittet beskrivs den ekonomiska verksamheten i fråga som ”[t]illverkning, reparation, underhåll, översyn, retroaktiv anpassning, utformning, återanvändning för andra ändamål och uppgradering av flygplan och flygplansdelar och utrustning”. I det avsnittet preciseras även att om en ekonomisk verksamhet i den kategorin inte uppfyller kriteriet om väsentligt bidrag i led a i samma avsnitt, är den verksamheten en omställningsverksamhet enligt artikel 10.2 i taxonomiförordningen om den uppfyller de övriga tekniska granskningskriterier som specificeras i det avsnittet.

36 Avsnitt 3.21 a avser ”[f]lygplan med noll direkta koldioxidutsläpp (i form av avgaser)”, medan avsnitt 3.21 b avser ”[t]ill och med den 31 december 2027, [flygplan,] utom för privat eller kommersiell luftfart”, som iakttar vissa marginaler och den ersättningsgrad som anges där. Slutligen avser avsnitt 3.21 c ”[f]rån och med den 1 januari 2028 till och med den 31 december 2032 [affärsflygplan som] uppfyller … de tekniska kriterier för säkerhetskontroll som anges i led b … och som är certifierat för att drivas med 100 % blandning av hållbara flygbränslen”.

37 Härav följer att enligt den angripna bestämmelsen är sökanden, som inte tillverkar flygplan med noll direkta koldioxidutsläpp (CO2) (i form av avgaser), skyldig att i sin förvaltningsberättelse eller i sin förvaltningsberättelse för koncernen lämna upplysningar om att sökandens verksamhet för tillverkning av affärsflygplan, även om den omfattas av taxonomin, utgör en verksamhet som inte är förenlig med taxonomikraven, det vill säga en ekonomisk verksamhet som inte är miljömässigt hållbar i den mening som avses i artikel 3 i taxonomiförordningen.

38 En ogiltigförklaring av den angripna bestämmelsen skulle emellertid medföra att verksamheten tillverkning av flygplan för ”privat eller kommersiell luftfart” blir en ekonomisk verksamhet som inte omfattas av taxonomin. Den omständigheten skulle innebära att sökanden inte omfattas av den skyldighet som avses i artikel 8 i taxonomiförordningen, på de villkor som föreskrivs i punkterna 1 och 2 i bilaga I till delegerad förordning 2021/2178. Sökanden skulle följaktligen inte

längre vara skyldig att, i sin förvaltningsberättelse eller förvaltningsberättelse för koncernen, ange att bolagets verksamhet avseende tillverkning av affärsflygplan inte är förenlig med taxonomikraven.

39 Det ska således konstateras att, även om en ogiltigförklaring av den angripna bestämmelsen inte skulle medföra att den upplysningsskyldighet som fastställs i delegerad förordning 2021/2178 upphör, skulle en sådan ogiltigförklaring icke desto mindre innebära att sökanden kan återfå ett handlingsutrymme att i sin förvaltningsberättelse eller förvaltningsberättelse för koncernen förklara på vilket sätt verksamheten tillverkning av affärsflygplan uppfyller målen för hållbar utveckling.

40 Den angripna bestämmelsen inverkar följaktligen negativt på sökandens rättsliga ställning, i motsats till vad kommissionen har gjort gällande och såsom sökanden har hävdat, vilket innebär att sökanden har ett berättigat intresse av att få saken prövad i förevarande fall, i enlighet med den rättspraxis som det har erinrats om i punkt 18 ovan.

41 Denna slutsats påverkas inte av kommissionens övriga argument.

42 Tribunalen underkänner således, för det första, kommissionens argument att en ogiltigförklaring av den angripna bestämmelsen inte kommer att leda till att sökandens verksamhet avseende tillverkning av flygplan får en bättre status genom att inkluderas bland miljömässigt hållbara verksamheter i den mening som avses i taxonomin, utan att dess status tvärtom kommer att försämras i och med att verksamheten inte kan dra nytta av fördelarna med den taxonomin.

43 Tribunalen erinrar först och främst om att en ogiltigförklaring av den angripna bestämmelsen skulle få till följd att sökanden återfår ett handlingsutrymme att i sin förvaltningsberättelse eller förvaltningsberättelse för koncernen förklara på vilket sätt bolagets verksamhet avseende tillverkning av affärsflygplan uppfyller målen för hållbar utveckling (se punkterna 38 och 39 ovan), vilket inte kan betraktas som ett upprätthållande eller en försämring av statusen för sökandens verksamhet i förhållande till taxonomin.

44 Vidare kan kommissionen inte hävda att en ogiltigförklaring av den angripna bestämmelsen skulle innebära att sökanden inte kan ange att verksamheter avseende forskning och utveckling i samband med konstruktion av ett framtida affärsflygplan med noll direkta koldioxidutsläpp är hållbara. Det är nämligen ostridigt mellan parterna att huvuddelen av sökandens verksamhet inom affärsflygsektorn avser konstruktion, tillverkning och försäljning av flygplan vars direkta koldioxidutsläpp inte är noll.

45 Slutligen kan tribunalen inte godta kommissionens argument att konsekvenserna av en ogiltigförklaring av den angripna bestämmelsen för sökandens finansieringsmöjligheter, som sökanden har åberopat för att visa sitt berättigade intresse av att få saken prövad, enbart skulle vara hypotetiska och bero på investerarnas slutliga beslut.

46 Det ska härvidlag erinras om att det framgår av skäl 6 i taxonomiförordningen att inrättandet av ett enhetligt klassifikationssystem för hållbara verksamheter är den viktigaste och mest brådskande åtgärd som planeras i kommissionens handlingsplan för att finansiera en hållbar tillväxt, där ett av målen är att styra kapitalflöden mot hållbara investeringar för att uppnå en hållbar och inkluderande tillväxt. I samma skäl anges att som ett första steg skulle tydlig

vägledning om vilka typer av verksamheter som anses bidra till miljömål vara till hjälp för att informera investerare om vilka investeringar som finansierar miljömässigt hållbara ekonomiska verksamheter.

47 I skäl 16 i taxonomiförordningen anges dessutom att ”[e]n klassifikation på unionsnivå av miljömässigt hållbara ekonomiska verksamheter bör göra det möjligt att utarbeta framtida unionspolitik till stöd för hållbar finansiering, inbegripet unionsomfattande normer för miljömässigt hållbara finansiella produkter, och att så småningom inrätta märkningar som formellt erkänner efterlevnaden av de normerna i hela unionen[, att den klassificeringen] också [skulle] kunna fungera som grund för andra ekonomiska och lagstiftningsmässiga åtgärder[, och att] [e]nhetliga rättsliga krav som fastställer i vilken grad investeringar är miljömässigt hållbara, baserade på enhetliga kriterier för miljömässigt hållbara ekonomiska verksamheter, är nödvändiga som referens för framtida unionsrätt som har som mål att underlätta övergången till investeringar i miljömässigt hållbara ekonomiska verksamheter”.

48 Tribunalen konstaterar således att det, med hänsyn till taxonomiförordningens mål, finns ett tillräckligt direkt samband mellan den omständigheten att sökandens ekonomiska verksamheter presenteras som verksamheter som inte är förenliga med taxonomikraven och villkoren för att sökanden ska kunna få tillgång till finansiering.

49 För det andra underkänner tribunalen även kommissionens argument att den första grunden för talan, som avser en invändning om rättsstridighet med stöd av artikel 277 FEUF mot artikel 10.3 i taxonomiförordningen, vilken utgör den rättsliga grunden för den angripna bestämmelsen, leder till att hela taxonomisystemet ifrågasätts, vilket skulle strida mot sökandens påstådda intresse. Den omständigheten att den första grunden för talan, på ett underordnat sätt, kan ifrågasätta lagenligheten av den delegering som har gjorts till kommissionen, bland annat för fastställandet av tekniska granskningskriterier för att kunna avgöra på vilket sätt och i vilken utsträckning en ekonomisk verksamhet väsentligt bidrar till begränsningen av klimatförändringar, inte förefaller strida mot sökandens intresse av att verksamheten tillverkning av affärsflygplan inkluderas i taxonomin. Om en sådan delegering skulle konstateras vara rättsstridig skulle detta nämligen få till följd att det inte längre är kommissionens ansvar att fastställa de tekniska granskningskriterierna för en viss ekonomisk verksamhet, utan parlamentets och rådets ansvar. Det kan inte enbart på grundval av ett sådant konstaterande föregripas huruvida dessa båda institutioner ska inkludera tillverkning av affärsflygplan i taxonomin.

50 För det tredje anser tribunalen att kommissionens argument att sökanden inte kan grunda sitt berättigade intresse av att få saken prövad på den omständigheten att delegerad förordning 2023/2485 försätter sökanden i en ofördelaktig konkurrenssituation är verkningslöst. Såsom sökanden själv har betonat är det nämligen endast inom ramen för den sjätte grunden för talan, avseende ett åsidosättande av principen om likabehandling mellan tillverkare av affärsflygplan och övriga flygplanstillverkare, som sökanden har åberopat argument som rör sökandens konkurrenssituation, och inte i den del av ansökan som har ägnats åt att visa sökandens berättigade intresse av att få saken prövad.

51 Mot bakgrund av det ovan anförda ogillar tribunalen kommissionens invändning om rättegångshinder, vilken grundar sig på att sökanden saknar berättigat intresse av att få saken prövad.

## Prövning i sak

52 Sökanden har åberopat sex grunder till stöd för sin talan. Den första grunden avser en invändning om rättsstridighet med stöd av artikel 277 FEUF riktad mot artikel 10.3 i taxonomiförordningen, på grundval av vilken den angripna bestämmelsen har antagits. Den andra grunden avser ett åsidosättande av väsentliga formföreskrifter, dels genom att kommissionen inte inhämtade all nödvändig kunskap innan den antog delegerad förordning 2023/2485, dels genom att den delegerade förordningen saknar motivering till varför affärsflygplan inte omfattas av taxonomin. Den tredje grunden avser ett åsidosättande av rättssäkerhetsprincipen, eftersom affärsflygplan inte definieras i delegerad förordning 2023/2485. Den fjärde grunden avser ett åsidosättande av artikel 19.1 d, f, h och j samt artikel 19.4 i taxonomiförordningen och följaktligen av artikel 10.2 i den förordningen, i vilken det fastställs vilka faktorer som ska beaktas vid utarbetandet av de tekniska kriterierna. Den femte grunden avser en uppenbart oriktig bedömning. Den sjätte grunden avser slutligen ett åsidosättande av principen om likabehandling, genom att tillverkare av affärsflygplan och tillverkare av övriga flygplan behandlas olika och ojämlikt i delegerad förordning 2023/2485.

### *Den första grunden: Artikel 10.3 i taxonomiförordningen är rättsstridig*

53 Sökanden har hävdat att eftersom kommissionen antog den angripna förordningen med stöd av den delegering som har gjorts till den genom artikel 10.3 i taxonomiförordningen, finns det ett direkt och nödvändigt rättsligt samband mellan den bestämmelsen och den angripna förordningen. Under dessa omständigheter har sökanden, med stöd av artikel 277 FEUF, framställt en invändning om rättsstridighet mot artikel 10.3 i taxonomiförordningen.

54 Kommissionen har gjort gällande att den första grunden inte kan upptas till sakprövning och att den även saknar stöd. Parlamentet och rådet har också gjort gällande att den första grunden saknar stöd.

#### *Huruvida den första grunden kan upptas till sakprövning*

55 Kommissionen har, i huvudsak, gjort gällande att sökanden inte på ett tillräckligt tydligt sätt har identifierat den bestämmelse i taxonomiförordningen mot vilken sökanden har framställt en invändning om rättsstridighet med stöd av artikel 277 FEUF, i strid med artikel 76 d i tribunalens rättegångsregler.

56 Tribunalen erinrar om att enligt artikel 76 d i rättegångsreglerna ska ansökan innehålla uppgift om saken, de grunder och argument som åberopas samt en kortfattad framställning av dessa grunder.

57 Det framgår av rättspraxis att det i ansökan klart ska anges vad grunden för talan består i. De väsentliga, faktiska och rättsliga, omständigheter som talan grundas på ska således åtminstone kort, men på ett konsekvent och begripligt sätt, framgå av innehållet i själva ansökan. Ansökan ska således klart uttrycka vad grunden för talan består i, vilket innebär att enbart ett abstrakt omnämnande inte uppfyller kraven i rättegångsreglerna. För att garantera rättssäkerheten och en god rättskipning måste den kortfattade framställningen av grunderna nämligen vara så klar och precis att svaranden kan förbereda sitt försvar och att den behöriga domstolen kan pröva talan (se dom av den 21 juni 2023, Hangzhou Dingsheng Industrial Group m.fl./kommissionen, T-748/21, EU:T:2023:346, punkt 78 och där angiven rättspraxis).

58 I förevarande fall framgår det tydligt av punkt 128 i ansökan att sökanden avser att bestrida lagenligheten av artikel 10.3 i taxonomiförordningen, eftersom den angripna bestämmelsen har antagits med stöd av den bestämmelsen, såsom sökanden har angett i punkt 129 i ansökan.

59 Kommissionen har gjort gällande att sökanden i sin ansökan har hänvisat till ekonomisk verksamhet – såsom användning av affärsflygplan vid hantering av naturkatastrofer – som kan anses bidra väsentligt till begränsningen av klimatförändringar. Sådana verksamheter omfattas av artikel 11.3 i taxonomiförordningen och inte av artikel 10.3 i den, vilket har skapat osäkerhet om räckvidden av den första grunden. Det framgår emellertid av ansökan att sökanden inte har hänvisat till sådana verksamheter inom ramen för den första grunden.

60 Kommissionen har även gjort gällande att osäkerheten om räckvidden av den första grunden har förstärkts av att sökanden inte har nämnt artikel 10.3 i taxonomiförordningen i sina yrkanden.

61 Det ska emellertid erinras om att artikel 277 FEUF ger uttryck för en allmän princip som innebär att alla parter tillförsäkras en rätt att, i syfte att få en rättsakt som berör dem direkt och personligen ogiltigförklarad, bestrida giltigheten av rättsakter med allmän räckvidd som utgör den rättsliga grunden för en sådan rättsakt, om denna part inte hade rätt att med stöd av artikel 263 FEUF väcka talan direkt mot dessa rättsakter, vilka parten sålunda får utstå följderna av utan att ha haft möjlighet att begära att de skulle ogiltigförklaras (se dom av den 17 februari 2017, Islamic Republic of Iran Shipping Lines m.fl./rådet, T-14/14 och T-87/14, EU:T:2017:102, punkt 55 och där angiven rättspraxis; se även, för ett liknande resonemang, dom av den 12 februari 2020, Amisi Kumba/rådet, T-163/18, EU:T:2020:57, punkt 145 (ej publicerad) och där angiven rättspraxis). Härav följer att sökandens invändning om rättsstridighet utgör en grund till stöd för yrkandet om ogiltigförklaring av den angripna bestämmelsen och inte föremålet för förevarande talan, vilket innebär att sökanden inte var skyldig att i sina yrkanden ange att syftet var att göra gällande att artikel 10.3 i taxonomiförordningen är rättsstridig.

62 Det ska dessutom erinras om att tribunalen, inom ramen för en prövning av en rättsakts lagenlighet med stöd av artikel 263 FEUF, inte är behörig att avkunna fastställelsedomar (se, för ett liknande resonemang, dom av den 15 december 2005, Infront WM/kommissionen, T-33/01, EU:T:2005:461, punkt 171).

63 Även om kommissionen påstår sig inte ha kunnat förbereda sitt försvar på ett ändamålsenligt sätt, räcker det att konstatera att kommissionen utan svårighet har kunnat bestrida vart och ett av sökandens argument och identifiera den bestämmelse i taxonomiförordningen vars lagenlighet har ifrågasatts inom ramen för den första grunden.

64 Kommissionens invändning om rättegångshinder gällande åsidosättande av artikel 76 d i rättegångsreglerna ska följaktligen ogillas.

*Prövning i sak av den första grunden*

65 Sökanden, Compagnie Daher och EBAA har, i huvudsak, gjort gällande att eftersom taxonomiförordningen inte innehåller någon förteckning över de ekonomiska verksamheter för vilka hållbarhetskriterierna i artikel 3 har antagits, innebär den delegering av befogenheter som görs till kommissionen i artikel 10.3 i den förordningen att kommissionen själv väljer ut de ekonomiska verksamheter som den antar tekniska granskningskriterier för, för att fastställa på vilka villkor de verksamheterna kan anses bidra väsentligt till begränsningen av klimatförändringar. Kommissionen avgör således vilka ekonomiska verksamheter som omfattas

av taxonomin och på vilka villkor de verksamheterna kan dra nytta av omfördelningen av finansieringen i ett koldioxidfritt Europa. Valet av de ekonomiska verksamheterna i fråga, vilket innebär politiska avvägningar mellan olika intressen, omfattas emellertid av unionslagstiftarens eget ansvar och kan således inte delegeras till kommissionen utan att artikel 290.1 FEUF åsidosätts.

66 Kommissionen, parlamentet och rådet har bestritt detta argument.

67 Tribunalen erinrar om att enligt artikel 290.1 FEUF kan det genom en lagstiftningsakt till kommissionen delegeras befogenhet att anta akter med allmän räckvidd som inte är lagstiftningsakter och som kompletterar eller ändrar vissa icke väsentliga delar av lagstiftningsakten.

68 Den möjlighet att delegera befogenheter som föreskrivs i artikel 290 FEUF syftar till att möjliggöra för unionslagstiftaren att koncentrera sig på de väsentliga delarna av en lagstiftning, liksom på de icke väsentliga delar som unionslagstiftaren anser det lämpligt att lagstifta om genom att ge kommissionen i uppdrag att ”komplettera” vissa icke väsentliga delar i den antagna lagstiftningsakten eller att ”ändra” sådana delar inom ramen för en delegering till den (se dom av den 11 maj 2017, Dyson/kommissionen, C-44/16 P, EU:C:2017:357, punkt 58 och där angiven rättspraxis).

69 Härav följer att de väsentliga reglerna på ett område ska fastställas i grundläggande lagstiftning och inte bli föremål för delegering (se dom av den 11 maj 2017, Dyson/kommissionen, C-44/16 P, EU:C:2017:357, punkt 59 och där angiven rättspraxis).

70 De väsentliga delarna i grundläggande lagstiftning är sådana vars antagande kräver sådana politiska val som omfattas av unionslagstiftarens eget ansvar (se, för ett liknande resonemang, dom av den 5 september 2012, parlamentet/rådet, C-355/10, EU:C:2012:516, punkt 65), i det den innebär en avvägning mellan olika intressen på grundval av flertalet bedömningar, eller sådana vars antagande möjliggör ingrepp i de berörda personernas grundläggande rättigheter som är så omfattande att det är nödvändigt för unionslagstiftaren att ingripa (se dom av den 26 juli 2017, Republiken Tjeckien/kommissionen, C-696/15 P, EU:C:2017:595, punkt 78 och där angiven rättspraxis).

71 Frågan vilka delar inom ett område som ska anses väsentliga ska grundas på objektiva omständigheter som kan bli föremål för domstolsprövning, och det är härvid nödvändigt att beakta det berörda områdets kännetecken och särskilda egenskaper (se dom av den 22 juni 2016, DK Recycling und Roheisen/kommissionen, C-540/14 P, EU:C:2016:469, punkt 48 och där angiven rättspraxis).

72 För det första framgår det av artikel 1 att syftet med taxonomiförordningen är att fastställa kriterier för att avgöra huruvida en ekonomisk verksamhet ska anses vara miljömässigt hållbar i syfte att fastställa i vilken grad en investering är miljömässigt hållbar (dom av den 10 september 2025, Österrike/kommissionen, T-625/22, överklagad, EU:T:2025:869, punkt 106).

73 Enligt artikel 3 i taxonomiförordningen anses en ekonomisk verksamhet vara miljömässigt hållbar om den ekonomiska verksamheten uppfyller ”kriterierna för miljömässigt hållbara ekonomiska verksamheter” i artikel 3 a–d i den förordningen, det vill säga om den bidrar väsentligt till ett eller flera av miljömålen i artikel 9 i den förordningen, inte orsakar betydande skada för något av de målen, utförs i överensstämmelse med de minimiskyddsåtgärder som fastställs i artikel 18 i

samma förordning och överensstämmer med de tekniska granskningskriterier som kommissionen har fastställt bland annat i enlighet med artiklarna 10.3 och 11.3 i den förordningen (dom av den 10 september 2025, Österrike/kommissionen, T-625/22, överklagad, EU:T:2025:869, punkt 107).

74 För det andra följer det av artiklarna 10.3 a och 11.3 a i taxonomiförordningen att kommissionen i dessa bestämmelser ges i uppgift att komplettera punkterna 1 och 2 i dessa artiklar genom att fastställa tekniska granskningskriterier för att avgöra under vilka villkor en specifik ekonomisk verksamhet ska anses bidra väsentligt till begränsningen av och anpassningen till klimatförändringarna (dom av den 10 september 2025, Österrike/kommissionen, T-625/22, överklagad, EU:T:2025:869, punkt 108).

75 Av artiklarna 10.3 b och 11.3 b i taxonomiförordningen följer även att kommissionen i dessa bestämmelser ges i uppgift att komplettera artikel 17 i den förordningen genom att för varje relevant miljömål fastställa tekniska granskningskriterier för att avgöra om en ekonomisk verksamhet för vilken ovannämnda tekniska granskningskriterier har fastställts orsakar betydande skada för ett eller flera av dessa miljömål (dom av den 10 september 2025, Österrike/kommissionen, T-625/22, överklagad, EU:T:2025:869, punkt 109).

76 Enligt artiklarna 10.5 och 11.5 i taxonomiförordningen är kommissionen dessutom skyldig att beakta de krav som anges i artikel 19 i denna förordning när den utövar denna delegerade befogenhet (dom av den 10 september 2025, Österrike/kommissionen, T-625/22, överklagad, EU:T:2025:869, punkt 110).

77 Bland de krav som nämns i punkt76 ovan anges i artikel 19.1 a att de tekniska granskningskriterierna ska identifiera de mest relevanta potentiella bidragen till ett visst miljömål, samtidigt som de respekterar principen om teknikneutralitet, med hänsyn tagen till både de kortsiktiga och de långsiktiga konsekvenserna av en viss ekonomisk verksamhet (dom av den 10 september 2025, Österrike/kommissionen, T-625/22, överklagad, EU:T:2025:869, punkt 111).

78 Enligt artikel 19.3 i taxonomiförordningen ska de tekniska granskningskriterier som avses i punkt 1 i den artikeln dessutom säkerställa att elproduktionsverksamheter som använder fasta fossila bränslen inte anses vara miljömässigt hållbara ekonomiska verksamheter (dom av den 10 september 2025, Österrike/kommissionen, T-625/22, överklagad, EU:T:2025:869, punkt 112).

79 Enligt rättspraxis innebär principen om teknikneutralitet dessutom att den berörda lagstiftningen ska fastställa personers rättigheter och skyldigheter på ett sådant generiskt sätt att den inte gynnar användningen av en teknik på bekostnad av en annan (se dom av den 10 september 2025, Österrike/kommissionen, T-625/22, överklagad, EU:T:2025:869, punkt 113 och där angiven rättspraxis).

80 Av det ovan anförda följer att unionslagstiftaren i artikel 3 i taxonomiförordningen har definierat kriterier för miljömässig hållbarhet som gör det möjligt att avgöra huruvida en ekonomisk verksamhet ska anses vara miljömässigt hållbar, i syfte att fastställa graden av miljömässig hållbarhet för en investering, utan att prioritera en teknik framför en annan och genom att endast undanta elproduktion som drivs med fasta fossila bränslen. Unionslagstiftaren har således gett kommissionen möjlighet att komplettera taxonomiförordningen genom att införa tekniska granskningskriterier för att anpassa sig till framtida innovationer och tillåta att regelverket inte blir för stelt utan kan ta hänsyn till miljömässiga och ekonomiska framsteg. Tribunalen påpekar även att taxonomiförordningen inte är inriktad på typer av verksamheter, utan på miljömål och

allmänna kriterier för att avgöra om en viss ekonomisk verksamhet ska anses vara hållbar, vilket innebär att all verksamhet, med undantag för uttryckligen undantagna fossila bränslen, kan omfattas av förordningen enligt principen om teknikneutralitet (dom av den 10 september 2025, Österrike/kommissionen, T-625/22, överklagad, EU:T:2025:869, punkt 114).

81 Härav följer att kriterierna för miljömässigt hållbara ekonomiska verksamheter har definierats av unionslagstiftaren i artikel 3 i taxonomiförordningen och att unionslagstiftaren har lämnat möjligheten att definiera alla typer av verksamheter som uppfyller dessa kriterier som hållbara öppen, med undantag för uttryckligen undantagna fossila bränslen (dom av den 10 september 2025, Österrike/kommissionen, T-625/22, överklagad, EU:T:2025:869, punkt 115).

82 Mot bakgrund av syftet med och innehållet i taxonomiförordningen består dess väsentliga delar i själva verket bland annat av definitionen av miljömål, kriterierna för miljömässig hållbarhet i artikel 3 i den förordningen och kraven på tekniska granskningskriterier. Kommissionen har emellertid genom delegerad förordning 2023/2485 fastställt tekniska granskningskriterier som inte faller inom de väsentliga delarna av taxonomiförordningen (se, analogt, dom av den 10 september 2025, Österrike/kommissionen, T-625/22, överklagad, EU:T:2025:869, punkt 116).

83 Genom att ge kommissionen möjlighet att fastställa tekniska granskningskriterier för alla typer av verksamheter som uppfyller hållbarhetskriterierna, med undantag för elproduktion som använder fasta fossila bränslen, har unionslagstiftaren dessutom gjort politiska val som ryms inom dess ansvarsområde när det gäller de väsentliga delarna av taxonomiförordningen (dom av den 10 september 2025, Österrike/kommissionen, T-625/22, överklagad, EU:T:2025:869, punkt 117).

84 Härav följer, i motsats till vad sökanden har gjort gällande, att fastställandet av den ekonomiska verksamheten i sig och fastställandet av tekniska granskningskriterier för varje ekonomisk verksamhet som genomför hållbarhetskriterierna inte faller inom de väsentliga delarna av taxonomiförordningen (dom av den 10 september 2025, Österrike/kommissionen, T-625/22, överklagad, EU:T:2025:869, punkt 118).

85 Detta konstaterande påverkas inte av sökandens argument att den delegering av befogenheter som har gjorts till kommissionen genom artikel 10.3 i taxonomiförordningen innebär att den institutionen i praktiken bestämmer det materiella tillämpningsområdet för den förordningen, genom att själv välja vilka verksamheter som den ska fastställa tekniska granskningskriterier för. Såsom framgår av övervägandena i punkterna 70–84 ovan följer denna omständighet nämligen av själva systematiken i taxonomiförordningen och av de politiska val som unionslagstiftaren gjorde vid fastställandet av den förordningens tillämpningsområde och de allmänna kriterierna för att en ekonomisk verksamhet ska vara miljömässigt hållbar i artikel 1 respektive artikel 3 i den förordningen. I den mån detta argument kan anses avse fastställandet av tillämpningsområdet för taxonomiförordningen eller de allmänna kriterierna för en ekonomisk verksamhets miljömässiga hållbarhet, ska det konstateras att sökanden inte har framställt någon invändning om rättsstridighet vare sig mot artikel 1 eller mot artikel 3 i den förordningen.

86 Tribunalen underkänner även sökandens argument att artikel 16 i Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna (nedan kallad stadgan) har åsidosatts. Det argumentet har nämligen inte något samband med lagenligheten av artikel 10.3 i taxonomiförordningen, utan avser i själva verket frågan huruvida det undantag som görs genom den angripna bestämmelsen för verksamheten tillverkning av flygplan för privat eller kommersiell luftfart innebär en kränkning av sökandens näringsfrihet, som garanteras i artikel 16 i stadgan.

87 Mot bakgrund av det ovan anförda kan det inte anses att artikel 10.3 i taxonomiförordningen har antagits i strid med artikel 290 FEUF, i den mån den delegerar befogenheten att anta en delegerad förordning för att komplettera artiklarna 10.1, 10.2 och 17 i den förordningen till kommissionen (dom av den 10 september 2025, Österrike/kommissionen, T-625/22, överklagad, EU:T:2025:869, punkt 126).

88 Talan kan således inte vinna bifall på den första grunden.

***Den andra grunden: Åsidosättande av väsentliga formföreskrifter***

89 Den andra grunden består av två delar. Den första delen avser åsidosättande av förfarandet för antagande av delegerad förordning 2023/2485, eftersom vare sig sökanden eller någon enhet som företräder affärsflygsektorn rådfrågades på vederbörligt sätt av kommissionen när den förordningen utarbetades. Den andra delen avser ett åsidosättande av motiveringsskyldigheten, eftersom delegerad förordning 2023/2485 inte innehåller någon förklaring till varför tillverkning av flygplan avsedda för affärsflyg har undantagits från omställningsverksamheter.

*Den andra grundens första del: Underlåtenhet att samråda med sökanden eller någon annan enhet som företräder affärsflygsektorn*

90 Sökanden har hävdat att bolaget, även om det är en berörd intressent och berörd part i den privata sektorn, vare sig rådfrågades eller hördes i samband med utarbetandet av delegerad förordning 2023/2485, trots kommissionens samrådsskyldighet enligt artiklarna 23.4 och 10.4 i taxonomiförordningen. Sökanden har således påpekat att ingen enhet som företräder affärsflygsektorn deltog i den plattform för hållbar finansiering som föreskrivs i artikel 20 i taxonomiförordningen (nedan kallad plattformen). Genom att välja att inte samråda med sökanden eller branschens företrädare, som har inkommit med flera synpunkter och skrivelser till kommissionen, vilka har bifogats ansökan, om att hela sektorn ska omfattas av taxonomin, inbegripet affärsflyget, har kommissionen åsidosatt de väsentliga formföreskrifterna för det förfarande som föreskrivs i taxonomiförordningen för antagandet av delegerad förordning 2023/2485. Sökanden anser att om dessa formföreskrifter hade iakttagits, hade innehållet i delegerad förordning 2023/2485 kunnat vara ett helt annat.

91 Kommissionen har bestritt sökandens argument.

92 Tribunalen påpekar i detta hänseende att den angripna bestämmelsen ingår i delegerad förordning 2023/2485 som kommissionen har antagit med stöd av bland annat artiklarna 10.3 och 11.3 i taxonomiförordningen, varvid en sådan delegerad förordning, enligt artikel 290.1 FEUF, ingår i den kategori av akter med allmän räckvidd som inte är lagstiftningsakter och som kompletterar eller ändrar vissa icke väsentliga delar av lagstiftningsakten.

93 Det ska understrykas att även om den allmänna principen om rätten att yttra sig inte är tillämplig på rättsakter med allmän giltighet, förhåller det sig emellertid annorlunda om en uttrycklig bestämmelse i det regelverk som styr antagandet av akten i fråga ger en berörd person en sådan processuell rättighet. Det står nämligen unionslagstiftaren fritt att dels föreskriva en rätt för de personer som antas påverkas av en akt med allmän räckvidd att yttra sig, rådfrågas eller informeras, dels reglera utövandet av denna rättighet, även om detta inte är något krav vare sig

enligt artikel 41.2 a i stadgan eller enligt den allmänna principen om rätten att yttra sig (dom av den 29 januari 2026, kommissionen/Zippo Manufacturing och Zippo, C-811/23 P, EU:C:2026:48, punkterna 59 och 60).

94 Enligt artikel 10.4 i taxonomiförordningen ska kommissionen samråda med plattformen, innan den antar en sådan delegerad akt som avses i punkt 3 i den artikeln. I artikel 20.1 b i taxonomiförordningen föreskrivs att plattformen bland annat ska bestå av experter som representerar relevanta privata intressenter, inklusive finansmarknadsaktörer och andra marknadsaktörer och verksamhetssektorer, som representerar relevanta branscher.

95 Det ska även påpekas att det i artikel 23.4 i taxonomiförordningen föreskrivs att ”[k]ommissionen ska samla in all nödvändig expertis innan de delegerade akterna antas och under deras utarbetande, inbegripet genom samråd med experterna i den expertgrupp för medlemsstaterna om hållbar finansiering som avses i artikel 24 [i den förordningen]. Innan kommissionen antar en delegerad akt ska den agera i enlighet med de principer och förfaranden som fastställs i det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning.”

96 I punkt 28 i det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 mellan Europaparlamentet, Europeiska unionens råd och kommissionen om bättre lagstiftning (EUT L 123, 2016, s. 1), stadgas att ”kommissionen [åtar sig], för att öka insynen och stärka samråden, att inhämta all nödvändig sakkunskap innan den antar delegerade akter, inklusive genom samråd med medlemsstaternas experter och genom offentliga samråd”.

97 När det gäller förfarandet för antagande av den delegerad förordningen 2023/2485 ska det, i förevarande fall, påpekas att plattformen offentliggjorde förslag till tekniska granskningskriterier den 3 augusti 2021 som bland annat avsåg viss verksamhet inom flygsektorn, inbegripet tillverkning av flygplan. Dessa tekniska granskningskriterier var föremål för ett offentligt samråd fram till den 28 september 2021. Plattformen offentliggjorde sina slutliga rekommendationer om dessa kriterier i mars 2022. Plattformens slutliga rekommendationer granskades av expertgruppen för medlemsstaterna om hållbar finansiering den 6 april 2022, den 8 juli 2022, den 4 oktober 2022, den 15 december 2022 och den 24 januari 2023. Kommissionen lade fram ett utkast till delegerad förordning för offentligt samråd mellan den 5 april 2023 och den 3 maj 2023, vilken innehöll de tekniska granskningskriterier som plattformen hade förslagit, för att inhämta synpunkter från berörda parter och antog delegerad förordning 2023/2485 den 27 juni 2023.

98 Sökanden har inte bestritt kommissionens påstående att plattformen, i samband med utarbetandet av sina rekommendationer om flygverksamhet, grundade sig på Steerstudien, som ska ha gett upphov till diskussioner med sammanslutningar som sökanden är medlem i eller som har affärsflygplanstillverkare som medlemmar, såsom Aerospace, Security and Defence Industries Association of Europe (ASD) eller den europeiska flygbolagsorganisationen Airlines for Europe (A4E). Sökanden har vidare inte bestritt kommissionens påstående att en företrädare för flygsektorn ingick i plattformens arbetsgrupp för lufttransport. Sökanden har inte heller bestritt att flera av de organisationer som sökanden är medlem i, till exempel Groupement des industries françaises aéronautiques et spatiales (GIFAS), ASD och Association des constructeurs de l’aviation générale (GAMA), deltog i det offentliga samrådet om de tekniska granskningskriterier som plattformen hade föreslagit. Det framgår dessutom av handlingarna i målet att sökanden själv (bilaga A.3 till ansökan) samt Compagnie Daher, EBAA, GAMA, GIFAS, ASD och Liebherr-Aerospace Toulouse SAS (bilagorna A.4–A.9 till ansökan) deltog i det offentliga samråd som kommissionen anordnade om utkastet till delegerad förordning.

99 Under dessa omständigheter kan sökanden inte på allvar göra gällande att kommissionen har underlåtit att fullgöra sina skyldigheter enligt artiklarna 10.4 och 23.4 i taxonomiförordningen.

100 Det ska dessutom understrykas att sökanden inte kan vinna framgång med sitt argument att kommissionen inte har iakttagit synpunkterna från sökanden eller från företrädarna från affärsflygsektorn i delegerad förordning 2023/2485. Denna grund avser nämligen inte ett åsidosättande av en processuell skyldighet, utan huruvida den angripna bestämmelsens är välgrundad.

101 Mot bakgrund av det som ovan anförts kan talan inte vinna bifall såvitt avser den andra grundens första del.

*Den andra grundens andra del: åsidosättande av motiveringsskyldigheten*

102 Sökanden har kritiserat kommissionen för att ha åsidosatt sin motiveringsskyldighet enligt artikel 296.2 FEUF. Sökanden har härvidlag påpekat att det vare sig i avsnitt 3.21 eller i skälen i delegerad förordning 2023/2485 motiveras varför affärsflyg inte omfattas av taxonomin.

103 Sökanden har påpekat att kommissionens arbetsdokument med referensnummer SWD(2023) 239 final/2 av den 4 juli 2023 (nedan kallat kommissionens arbetsdokument) visserligen innehåller en motivering till det undantaget, men att den motiveringen inte är tillräcklig, för det första eftersom arbetsdokumentet i fråga är en separat akt till delegerad förordning 2023/2485, för det andra eftersom det dokumentet är en förberedande akt och inte har samma rättsliga värde som den delegerade förordningen och, för det tredje, eftersom tribunalen, för att ge en innebörd åt det undantag från taxonomin när det gäller affärsflyg som föreskrivs i avsnitt 3.21, bör tolka den angripna bestämmelsen enbart mot bakgrund av arbetsdokumentet, vilket strider mot rättspraxis.

104 Det går under alla omständigheter inte att förstå, utifrån den motivering som har lämnats i kommissionens arbetsdokument, varför verksamheten drift av affärsflygplan kan vara förenlig med taxonomikraven, medan tillverkning av sådana flygplan aldrig är det, utom när det gäller koldioxidneutrala flygplan.

105 EBAA har betonat att valet att undanta privat eller kommersiell luftfart från taxonomin inte kan likställas med ett tekniskt val som inte kräver några ytterligare förklaringar, i synnerhet inte med tanke på de förslag som EBAA och sökanden lämnade under samrådsförfarandet om att flygplan med minst 19 passagerare ska omfattas av taxonomin, oavsett hur de används, och om att en anpassning ska göras till Internationella civila luftfartsorganisationens (Icao) normer för koldioxidutsläpp. Kommissionen hade i själva verket en utökad motiveringsskyldighet i detta avseende, med hänsyn till de många synpunkter som framfördes under det förfarandet mot att privat eller kommersiell luftfart undantas från taxonomin och den omständigheten att Mairead McGuinness, dåvarande kommissionsledamot med ansvar för finansiell stabilitet, finansiella tjänster och kapitalmarknadsunionen, hade angett, i en skrivelse av den 22 mars 2023 som svar på krav därom från 13 organisationer inom flygbranschen, att hon var beredd att överväga en inkludering av affärsflyg i taxonomin.

106 Compagnie Daher har dessutom påpekat att motiveringen i kommissionens arbetsdokument till varför privat eller kommersiell luftfart undantas från taxonomin avser verksamheten drift av flygplan och därför inte kan förklara varför verksamheten tillverkning av affärsflygplan inte ska omfattas av taxonomin. Enligt Compagnie Daher har kommissionen en desto större

motiveringsskyldighet i förevarande fall, eftersom kommissionen antog delegerad förordning 2023/2485 inom ramen för en delegering som gav den ett mycket stort utrymme för skönsmässig bedömning.

107 Kommissionen har bestritt sökandens argument.

108 Tribunalen erinrar i detta avseende om att enligt artikel 296 andra stycket FEUF ska ”[r]ättsakter … motiveras och innehålla en hänvisning till de förslag, initiativ, rekommendationer, framställningar eller yttranden som föreskrivs i fördragen”.

109 Den motivering som krävs enligt artikel 296 andra stycket FEUF ska vara anpassad till rättsaktens beskaffenhet. Av motiveringen ska klart och tydligt framgår hur den institution som har antagit rättsakten har resonerat, så att de som berörs därav kan få kännedom om skälen för den vidtagna åtgärden och så att den behöriga domstolen ges möjlighet att utföra sin prövning. Det krävs inte att alla relevanta faktiska och rättsliga omständigheter anges i motiveringen, eftersom bedömningen av om motiveringen av en rättsakt uppfyller kraven i artikel 296 andra stycket FEUF inte ska ske endast utifrån motiveringens lydelse, utan även utifrån det sammanhang i vilket den ingår och samtliga rättsregler på det aktuella området (se dom av den 10 juli 2025, Ligue royale belge pour la protection des oiseaux, C-287/24, EU:C:2025:550, punkt 24 och där angiven rättspraxis).

110 En rättsakt som går någon emot ska således anses vara tillräckligt motiverad om den har tillkommit i ett sammanhang som är känt för den berörde, så att denne har möjlighet att förstå innebörden av den åtgärd som vidtas gentemot honom eller henne (se dom av den 17 september 2020, Rosneft m.fl./rådet, C-732/18 P, ej publicerad, EU:C:2020:727, punkt 78 och där angiven rättspraxis).

111 I förevarande fall framgår det av skäl 3 i delegerad förordning 2023/2485 att transportsektorn och dess värdekedja i stor utsträckning omfattas av de ekonomiska verksamheter som inte omfattas av delegerad förordning 2021/2139 och för vilka det därför är nödvändigt att fastställa ytterligare tekniska screeningkriterier för att ytterligare underlätta miljömässigt hållbara investeringar.

112 I skäl 11 i delegerad förordning 2023/2485 anges dessutom att ”alla transportslag är nödvändiga för transportsystemet och att luftfarten spelar en avgörande roll för att främja sammanhållning, konnektivitet och tillträde till den inre marknaden för alla regioner” i unionen. I samma skäl anges vidare att ”[l]uftfarten har en viktig potential att minska sina utsläpp av växthusgaser, bidra till att minska koldioxidutsläppen från transporter och … därmed [har] potential att bidra väsentligt till att begränsa klimatförändringarna” och att det därför är ”nödvändigt att fastställa tekniska kontrollkriterier för tillverkning av luftfartyg, leasing, person- och godstrafik samt marktjänstverksamhet inom lufttransporter”. När det gäller luftfartens hållbara eller omställningsrelaterade karaktär anges det i skäl 11 i delegerad förordning 2023/2485 att ”[u]tsläppsfria kommersiella lufttransporter med noll direkta koldioxidutsläpp eller helt på hållbara flygbränslen … ännu inte [är] tekniskt tillgängliga” och att ”[f]ram till dess att sådana kommersiella lufttransporter med nollutsläpp är tekniskt tillgängliga bör lufttransporter betraktas som en övergångsverksamhet, med de tekniska granskningskriterierna baserade på bästa tillgängliga teknik för flygkroppar och motorbränsleeffektivitet, baserat på potentialen att avsevärt minska utsläppen av växthusgaser under luftfartens livscykel genom ett successivt införande av hållbara flygbränslen”.

113 Av skäl 11 i delegerad förordning 2023/2485 framgår således bland annat att luftfarten kan bidra väsentligt till att begränsa klimatförändringarna och att det därför är nödvändigt att fastställa tekniska granskningskriterier för vissa verksamheter inom den sektorn, däribland tillverkning av flygplan samt person- och godstrafik. Det framgår även av det skälet att, eftersom kommersiella lufttransporter med nollutsläpp ännu inte är tekniskt tillgängliga, bör lufttransporter betraktas som en övergångsverksamhet och att de tekniska granskningskriterier som fastställs för det ändamålet bör baseras på bästa tillgängliga teknik när det gäller flygkropparnas och motorernas bränsleeffektivitet och på potentialen att avsevärt minska utsläppen av växthusgaser under flygplanens livscykel genom ett successivt införande av hållbara flygbränslen.

114 I motiveringen till delegerad förordning 2023/2485 anges att ”[d]är denna delegerade akt fastställer tekniska granskningskriterier för omställningsverksamhet enligt artikel 10.2 i taxonomiförordningen, fastställs dessa kriterier för ekonomisk verksamhet för vilken det för närvarande inte finns något tekniskt och ekonomiskt genomförbart koldioxidsnålt alternativ som skulle vara nödvändigt för omställningen till klimatneutralitet”.

115 I motiveringen till delegerad förordning 2023/2485 anges att den förordningen ”stöds av ett analytiskt arbetsdokument från kommissionens avdelningar” som bland annat ”redogör för den metod som använts för att definiera de specifika tekniska granskningskriterierna, inbegripet hur dessa kriterier förväntas fungera i praktiken” och förklarar ”eventuella avvikelser från eller tillägg till de rekommendationer som plattformen lämnat”.

116 Kapitel 4 i den tidigare versionen av kommissionens arbetsdokument, vilken offentliggjordes den 27 juni 2023, det vill säga samtidigt som delegerad förordning 2023/2485 antogs, innehåller ett avsnitt 4.5, med rubriken ”Väsentliga bidrag till begränsningen av klimatförändringar”, vilket i sin tur innehåller ett underavsnitt 4.5.2 om transporter.

117 I underavsnitt 4.5.2 i kommissionens arbetsdokument anges följande vad gäller den typ av väsentligt bidrag som valts för lufttransport:

”När det gäller tillverkning och leasing av flygplan samt person- och godstrafik, har plattformen föreslagit kriterier för ett väsentligt bidrag till begränsningen av klimatförändringarna genom att inkludera följande: i) Flygplan med noll direkta koldioxidutsläpp som koldioxidsnåla verksamheter och ii) senaste generationen luftfartsteknik som innebär en betydande förbättring av prestandan i fråga om energieffektivitet och minskade utsläpp av [växthusgaser] jämfört med föregående generationen flygplan och iii) drift av flygplan med hållbara flygbränslen som omställningsverksamhet. Kriterierna för lufttransport … syftar, för det första, till att påskynda utvecklingen och utsläppandet på marknaden av flygplan med noll direkta koldioxidutsläpp. För det andra syftar de till att uppmuntra marknadsinförande och ersättning av tidigare generationen flygplan, som är mindre bränslesnåla, med senaste generationen flygplan, som är mer bränslesnåla, utan att bidra till en utökad flotta. För det tredje syftar de till att uppmuntra ersättning av fossila flygbränslen med hållbara flygbränslen. Kriterierna främjar även en teknisk förberedelse av flygplansflottan för drift med 100 procent hållbara flygbränslen.

… Senaste generationen flygplan klassificeras utifrån deras energieffektivitet och prestanda i fråga om utsläpp av växthusgaser i förhållande till de marginaler som har fastställts i [Icaos] nya koldioxidstandard för nya typer av flygplan och delas in i tre kategorier utifrån deras maximala startmassa. Flygplan som inte iakttar dessa marginaler tillhör den föregående generationen, som har en betydligt lägre energieffektivitet. …

Senaste generationen flygplan som tillverkas för privat eller kommersiell luftfart undantas med hänsyn till deras koldioxidavtryck per passagerarkilometer i förhållande till andra tillgängliga transportmedel. Det skulle krävas ytterligare arbete för att visa på vilket sätt tillverkning av sådana flygplan skulle kunna bidra till taxonomimålen. Tillverkning av flygplan med noll direkta koldioxidutsläpp är dock helt i linje med taxonomimålen, oavsett hur flygplanen används i slutändan.

…”

118 Det framgår således av motiveringen till delegerad förordning 2023/2485 och av avsnitt 4.5.2 i kommissionens arbetsdokument att kommissionen ansåg att verksamheten tillverkning av flygplan ”för privat eller kommersiell luftfart” inte uppfyllde de villkor som fastställs i artikel 10.2 i taxonomiförordningen för fastställande av tekniska granskningskriterier, med tanke på koldioxidavtrycket per passagerarkilometer för den senaste generationen flygplan för privat eller kommersiell luftfart i förhållande till motsvarande avtryck för andra tillgängliga transportmedel.

119 Tribunalen betonar i detta hänseende att sökanden inte kunde vara ovetande om det sammanhang i vilket delegerad förordning 2023/2485 antogs, med tanke på att sökanden deltog i det offentliga samrådsförfarandet avseende de tekniska granskningskriterier som plattformen hade föreslagit (se punkt 98 ovan).

120 Sökanden kunde följaktligen förstå varför verksamheten tillverkning av flygplan för privat eller kommersiell luftfart undantogs i avsnitt 3.21 från de verksamheter för vilka de tekniska granskningskriterierna föreskrevs inom ramen för de omställningsverksamheter som avses i artikel 10.2 i taxonomiförordningen. Denna slutsats bekräftas för övrigt av de argument som sökanden har framfört till stöd för den femte grunden för talan, vilka avser just den förklaring som kommissionen har lämnat i sitt arbetsdokument.

121 Tribunalen erinrar dessutom om att enligt fast rättspraxis utgör motiveringsskyldigheten en väsentlig formföreskrift som ska särskiljas från frågan huruvida motiveringen är välgrundad, vilken ska hänföras till frågan huruvida den omtvistade rättsakten är lagenlig i materiellt hänseende (dom av den 22 mars 2001, Frankrike/kommissionen, C-17/99, EU:C:2001:178, punkt 35; se dom av den 10 september 2024, kommissionen/Irland m.fl., C-465/20 P, EU:C:2024:724, punkt 389 och där angiven rättspraxis).

122 Motiveringen av ett beslut består nämligen i att beslutsfattaren formellt anger vilka skäl beslutet grundar sig på. Om dessa skäl innehåller felaktigheter, inverkar detta på beslutets lagenlighet i materiellt hänseende, men inte på motiveringen av beslutet, som kan vara tillräcklig trots att den innehåller felaktiga skäl. Härav följer att invändningar och argument som avser att ifrågasätta rättsaktens lagenlighet i materiellt hänseende saknar verkan om de åberopas till stöd för en grund som avser avsaknad av eller otillräcklig motivering (se dom av den 18 juni 2015, Ipatau/rådet, C-535/14 P, EU:C:2015:407, punkt 37 och där angiven rättspraxis).

123 Det saknas således stöd för Compagnie Dahers argument att den förklaring som ges i kommissionens arbetsdokument avser drift av flygplan för privat eller kommersiell luftfart, och inte tillverkning av sådana flygplan, eftersom Compagnie Dahers syfte med det argumentet i huvudsak är att ifrågasätta huruvida den förklaringen är välgrundad, vilket är en fråga som skiljer sig från frågan huruvida motiveringsskyldigheten har åsidosatts.

124 Mot bakgrund av ovanstående överväganden anser tribunalen att kommissionen, under de särskilda omständigheterna i förevarande fall, inte har åsidosatt den motiveringsskyldighet som kommissionen har enligt den rättspraxis som det har erinrats om i punkterna 109 och 110 ovan.

125 Talan kan följaktligen inte vinna bifall såvitt avser den andra grundens andra del och således inte på någon del av den andra grunden.

### *Den femte grunden: Uppenbart oriktig bedömning*

126 Inom ramen för den femte grunden har sökanden gjort gällande att kommissionen har gjort en uppenbart oriktig bedömning genom att undanta verksamhet avseende tillverkning av flygplan för privat eller kommersiell luftfart från de verksamheter för vilka det föreskrevs tekniska granskningskriterier inom ramen för omställningsverksamheter, på grund av att de flygplanen har ett större koldioxidavtryck per passagerarkilometer än andra tillgängliga transportmedel.

127 Kommissionen har gjort gällande såväl att förevarande grund inte kan tas upp till sakprövning som att den saknar stöd.

#### *Huruvida den femte grunden kan tas upp till sakprövning*

128 Kommissionen har hävdat att den omständigheten att ansökan inte innehåller någon uppgift om den bestämmelse genom vars tillämpning kommissionen klandras för att ha gjort en uppenbart oriktig bedömning innebär att den grunden inte kan upptas till sakprövning, eftersom den inte uppfyller de krav på tydlighet och precision som anges i den rättspraxis som det har erinrats om i punkt 57 ovan. Kommissionen har i synnerhet kritiserat sökanden för att inte ha angett huruvida kommissionen klandras för att ha gjort en uppenbart oriktig bedömning när det gäller artikel 10 i taxonomiförordningen eller artikel 19 i den förordningen.

129 Sökanden har bestritt kommissionens argument.

130 Tribunalen påpekar i detta hänseende att stadgan för Europeiska unionens domstol och rättegångsreglerna inte ålägger sökanden att ange vilka artiklar som åberopas (dom av den 6 maj 2009, Outokumpu och Luvata/kommissionen, T-122/04, EU:T:2009:141, punkt 53). Det räcker med att de faktiska omständigheterna samt sökandens grunder och yrkanden anges i ansökan. Det är däremot inte tillräckligt att ange en bestämmelse i fördraget eller i unionsrätten för att talan ska kunna tas upp till sakprövning på en viss grund. Enligt artikel 76 d i rättegångsreglerna ska ansökan bland annat innehålla en kortfattad framställning av de grunder som åberopas. Denna framställning ska dessutom vara så klar och precis att svaranden kan förbereda sitt försvar och att tribunalen kan pröva talan, i förekommande fall utan att ha tillgång till andra uppgifter. För att garantera rättssäkerhet och en god rättskipning krävs, för att en talan ska kunna tas upp till sakprövning på en viss grund, att de väsentligaste faktiska och rättsliga omständigheter som talan, i den mån den hänför sig till den grunden, grundar sig på åtminstone kortfattat men på ett konsekvent och begripligt sätt framgår av innehållet i själva ansökan, så att det kan förhindras att tribunalen dömer utöver vad som har yrkats eller underlåter att pröva en anmärkning som är relevant för utgången i målet. Talan kan inte prövas på en grund som inte är tillräckligt klart formulerad i den ansökan genom vilken talan har anhängiggjorts (se dom av den 12 februari 2020, Kampete/rådet, T-164/18, ej publicerad, EU:T:2020:542, punkt 112 och där angiven rättspraxis).

131 I förevarande fall har sökanden inte uttryckligen angett i ansökan vilken bestämmelse som kommissionens påstådda uppenbart oriktiga bedömning avser.

132 Det framgår emellertid tillräckligt tydligt av ansökan att sökanden har bestritt att de skäl som har angetts i kommissionens arbetsdokument för att undanta verksamheten tillverkning av flygplan för privat eller kommersiell luftfart från de verksamheter för vilka tekniska granskningskriterier har antagits med stöd av artikel 10.2 i taxonomiförordningen.

133 Det ska dessutom understrykas att kommissionen har gjort gällande i sitt svaromål att syftet med de argument som sökanden har framfört till stöd för den fjärde grunden för talan, vilken avser ett åsidosättande av artiklarna 19.1 d, f, h och j och 19.4 i taxonomiförordningen, var att visa att det förelåg uppenbart oriktiga bedömningar vid tillämpningen av de bestämmelserna.

134 Det ska även påpekas att kommissionen, i sitt svar på den femte grunden (punkterna 142–146 och 153 i svaromålet), tydligt angav att den avsåg att bestrida den omständigheten att den hade gjort en uppenbart oriktig bedömning vid tillämpningen av artikel 10.2 i taxonomiförordningen.

135 Härav följer att kommissionen, trots en viss brist på precision i ansökan, uppfattade att även om den fjärde grunden, i huvudsak, avsåg uppenbart oriktiga bedömningar vid tillämpningen av artiklarna 19.1 d, f, h och j och 19.4 i taxonomiförordningen, avsåg den femte grunden, i huvudsak, en uppenbart oriktig bedömning vid tillämpningen av artikel 10.2 i den förordningen.

136 Tribunalen ogillar följaktligen kommissionens invändning om rättegångshinder avseende bristande klarhet och precision i den femte grunden.

*Prövning i sak av den femte grunden*

137 Sökanden har hävdat att tillverkning av affärsflygplan inte kunde undantas från omställningsverksamheter enbart på grundval av kriteriet koldioxidutsläpp per passagerarkilometer, med hänsyn till artikel 10.2 i taxonomiförordningen. Sökanden har således gjort gällande att kommissionen bland annat borde ha beaktat de olika användningsområdena för affärsflygplan, den ledande roll som affärsflyget har inom innovation, i synnerhet genom användningen av en hög andel hållbara flygbränslen, som möjliggör en utfasning av fossila bränslen inom hela flygsektorn, det europeiska affärsflygets låga koldioxidutsläpp i förhållande till lufttransportsektorn i stort och de konnektivitetsmässiga fördelar som affärsflyget innebär jämfört med reguljära flygbolag. Den omständigheten att kommissionen själv har medgett att det krävs ytterligare arbete för att visa på vilket sätt tillverkning av senaste generationen affärsflygplan skulle kunna bidra till taxonomimålen bekräftar, enligt sökanden, att kommissionen inte beaktade alla relevanta omständigheter när den undantog tillverkning av flygplan för privat eller kommersiell luftfart från de verksamheter för vilka tekniska granskningskriterier föreskrevs inom ramen för de omställningsverksamheter som avses i artikel 10.2 i taxonomiförordningen.

138 Kommissionen har hävdat att den beaktade koldioxidutsläppen per passagerarkilometer, vilka är betydligt högre än utsläppen från andra transportmedel som i vissa fall kan utgöra ett alternativ till affärsflyget. Kommissionen har gjort gällande att de omständigheter som sökanden har åberopat till stöd för den grunden saknar betydelse för frågan huruvida verksamheten tillverkning av flygplan för privat eller kommersiell luftfart ingår bland de omställningsverksamheter som avses i artikel 10.2 i taxonomiförordningen, det vill säga verksamheter som bidrar väsentligt till att begränsa klimatförändringarna.

139 Tribunalen erinrar i detta hänseende om att när en unionsinstitution förfogar över ett stort utrymme för skönsmässig bedömning, bland annat i samband med komplicerade bedömningar, får den domstolsprövning som unionsdomstolen ska göra av om en akt som har antagits vid utövandet av ett sådant utrymme är välgrundad inte föranleda unionsdomstolen att ersätta den institutionens bedömning med sin egen. Syftet är i stället att kontrollera att den akten inte har antagits på grundval av oriktiga uppgifter om de faktiska omständigheterna, att det inte gjorts en uppenbart oriktig bedömning eller förekommit maktmissbruk (se, för ett liknande resonemang, dom av den 4 maj 2023, ECB/Crédit lyonnais, C-389/21 P, EU:C:2023:368, punkt 55 och där angiven rättspraxis).

140 När det är fråga om en delegerad befogenhet i den mening som avses i artikel 290 FEUF förfogar kommissionen dessutom, vid utövandet av de befogenheter som den har tilldelats, över ett omfattande utrymme för skönsmässig bedömning, bland annat när den måste göra komplicerade bedömningar (se, för ett liknande resonemang, dom av den 11 maj 2017, Dyson/kommissionen, C-44/16 P, EU:C:2017:357, punkt 53 och där angiven rättspraxis).

141 Det följer av fast rättspraxis i detta avseende att unionsdomstolen inte bara ska pröva huruvida de bevis som åberopats är materiellt riktiga, tillförlitliga och samstämmiga, utan även huruvida dessa bevis utgör samtliga relevanta uppgifter som ska beaktas för att bedöma en komplicerad situation och huruvida de kan ligga till grund för de slutsatser som dragits (se dom av den 4 maj 2023, ECB/Crédit lyonnais, C-389/21 P, EU:C:2023:368, punkt 56 och där angiven rättspraxis).

142 När en institution har ett stort utrymme för skönsmässig bedömning, är iakttagandet av processuella garantier av grundläggande betydelse. Dessa garantier omfattar den behöriga institutionens skyldighet att omsorgsfullt och opartiskt pröva alla omständigheter som är relevanta i det enskilda fallet (se dom av den 4 maj 2023, ECB/Crédit lyonnais, C-389/21 P, EU:C:2023:368, punkt 57 och där angiven rättspraxis).

143 I förevarande fall ska det erinras om, såsom har slagits fast i punkt 117 ovan, att kommissionen i det aktuella fallet ansåg att verksamheten tillverkning av flygplan för privat eller kommersiell luftfart inte uppfyllde de villkor som fastställs i artikel 10.2 i taxonomiförordningen för fastställande av tekniska granskningskriterier, med hänsyn till koldioxidavtrycket per passagerarkilometer för den senaste generationen flygplan för privat eller kommersiell luftfart i förhållande till koldioxidavtrycket för andra tillgängliga transportmedel.

144 I artikel 10.2 i taxonomiförordningen föreskrivs följande:

”[E]n ekonomisk verksamhet för vilken det inte finns något tekniskt och ekonomiskt genomförbart koldioxidsnålt alternativ [ska] anses bidra väsentligt till begränsning av klimatförändringar om den utgör ett stöd för omställningen till en klimatneutral ekonomi som är förenligt med en bana för att begränsa temperaturökningen till 1,5 °C över förindustriell nivå, inbegripet genom utfasning av växthusgasutsläpp, särskilt utsläpp från fasta fossila bränslen, och om den verksamheten

a) medför växthusgasutsläpp på nivåer som motsvarar bästa prestanda inom sektorn eller branschen,

b) inte hindrar utvecklingen och användningen av koldioxidsnåla alternativ, …

c) inte leder till en inlåsning av koldioxidintensiva tillgångar med beaktande av dessa tillgångars ekonomiska livslängd.

Vid tillämpningen av denna punkt och vid fastställandet av tekniska granskningskriterier enligt artikel 19 ska kommissionen göra en bedömning av alla relevanta befintliga teknikers potentiella bidrag och genomförbarhet.”

145 I sitt svaromål har kommissionen hävdat att den, vid utarbetandet av de tekniska granskningskriterierna för tillverkning av flygplan som används för passagerar- och godstransport, tillämpade koldioxidavtrycket per passagerarkilometer som ett relevant kriterium för att bedöma huruvida en ekonomisk verksamhet bidrar väsentligt till begränsningen av klimatförändringar, såsom krävs enligt artikel 10.2 i taxonomiförordningen.

146 Motiveringen till den angripna bestämmelsen avser emellertid – såsom framgår av kommissionens arbetsdokument och av motiveringen till delegerad förordning 2023/2485 – när det gäller verksamheten tillverkning av flygplan för privat eller kommersiell luftfart, iakttagande dels av villkoret i första delen av meningen i artikel 10.2 i taxonomiförordningen, där det föreskrivs att omställningsverksamheter kan inkludera verksamheter för vilka det inte finns något tekniskt och ekonomiskt genomförbart koldioxidsnålt alternativ, dels av villkoret i artikel 10.2 a i den förordningen, där det preciseras att sådana verksamheter ska medföra ”växthusgasutsläpp på nivåer som motsvarar bästa prestanda inom sektorn eller branschen”.

147 Det ska således prövas huruvida kommissionen har gjort en uppenbart oriktig bedömning vid tillämpningen av de båda villkor som har angetts i punkt 146 ovan.

148 Vad för det första gäller påståendet i kommissionens arbetsdokument att ”andra tillgängliga transportmedel” utgör alternativ till senaste generationen affärsflygplan, ska det påpekas att kommissionen angav i sitt svaromål att den hade grundat den bedömningen på rapporten från organisationen Transport & Environment (T & E) med titeln ”Private jets: can the super rich supercharge zero-emission aviation?” (nedan kallad T & E-rapporten). Av denna rapport framgick att det fanns alternativ med betydligt lägre koldioxidutsläpp per passagerarkilometer för vissa linjer på mindre än 500 kilometer, det vill säga för 50 procent av alla privata flygningar inom unionen, framför allt tåg och trafikflygplan, som innebär en förlängd restid med högst tre timmar jämfört med en resa som görs med affärsflyg, samt buss och personbil. Kommissionen har påpekat att det enligt T & E-rapporten finns ett kommersiellt direktflyg för 72 procent av de privata flygningarna. Kommissionen har dessutom betonat att det finns höghastighetståglinjer för 70–80 procent av de tio mest populära privata flygrutterna i unionen.

149 Tribunalen påpekar först och främst i detta hänseende att det följer av artikel 10.2 första delen av meningen i taxonomiförordningen att omställningsverksamheter kan vara verksamheter som inte i sig är koldioxidsnåla eller koldioxidsnåla verksamheter som inte uppfyller villkoren i artikel 10.1 i taxonomiförordningen (dom av den 10 september 2025, Österrike/kommissionen, T-625/22, överklagad, EU:T:2025:869, punkt 159).

150 Tribunalen påpekar vidare att det framgår av artikel 10.2 första delen av meningen i taxonomiförordningen att omställningsverksamheter dessutom är ekonomiska verksamheter för vilka det inte finns något tekniskt och ekonomiskt genomförbart koldioxidsnålt alternativ.

151 Enbart den omständigheten att en ekonomisk verksamhet släpper ut mindre koldioxid än en annan ekonomisk verksamhet innebär inte nödvändigtvis att det rör sig om en koldioxidsnål verksamhet.

152 Det förhållandet, om det antas vara fastställt, att reguljära trafikflygplan har betydligt lägre koldioxidutsläpp per passagerarkilometer än senaste generationen affärsflygplan kan således inte i sig leda till slutsatsen att lufttransport av passagerare med reguljära trafikflygplan är en koldioxidsnål verksamhet.

153 Tvärtom framgår det av skäl 11 i den angripna förordningen att luftfarten i sin helhet ”har en viktig potential att minska sina utsläpp av växthusgaser”, vilket innebär att det för närvarande inte rör sig om en koldioxidsnål verksamhet, såsom kommissionen själv medgav som svar på en fråga från tribunalen vid förhandlingen. Härav följer att flygplan för reguljär kommersiell luftfart inte kan betraktas som ett ”koldioxidsnålt alternativ”, i den mening som avses i den första delen av meningen i artikel 10.2 i taxonomiförordningen, till senaste generationen affärsflygplan.

154 Tribunalen påpekar dessutom att frågan huruvida det finns ett tekniskt och ekonomiskt genomförbart koldioxidsnålt alternativ till en viss ekonomisk verksamhet innebär att hänsyn måste tas till arten och särdragen hos den ekonomiska verksamheten i fråga, i motsats till vad kommissionen har gjort gällande.

155 I förevarande fall, och såsom sökanden med rätta har påpekat, framgår det visserligen av T & E-rapporten att det finns järnvägsförbindelser för vissa rutter på mindre än 500 kilometer som motsvarar de rutter på vilka en betydande del av flyglinjerna trafikeras av affärsflyg inom unionen, men detta innebär emellertid inte att tåg nödvändigtvis är ett alternativ till senaste generationen affärsflyg.

156 Det är i själva verket ostridigt mellan parterna att det inte finns några järnvägsförbindelser som motsvarar var och en av de rutter som affärsflygplan kan ta mellan två punkter inom unionens territorium eller mellan unionens territorium och tredjeländer, särskilt vad gäller unionens öområden, vilket kommissionen medgav vid förhandlingen som svar på en fråga från tribunalen. Kommissionen har för övrigt själv angett i skäl 11 i delegerad förordning 2023/2485 att ”luftfarten spelar en avgörande roll för att främja sammanhållning, konnektivitet och tillträde till den inre marknaden för alla regioner [i unionen]”.

157 Affärsflyg ger dessutom användarna en stor flexibilitet i fråga om rutter och flygplanering och går snabbare än järnvägstransporter, såsom sökanden har gjort gällande utan att motsägas av kommissionen. Senaste generationen affärsflyg kan, till skillnad från järnvägstransporter, användas för att nå unionens öområden.

158 Under dessa omständigheter kan tåg inte anses utgöra ett ”koldioxidsnålt alternativ”, i den mening som avses i första delen av meningen i artikel 10.2 i taxonomiförordningen, till senaste generationen affärsflyg.

159 Dessa överväganden är även tillämpliga på bussar och personbilar som, även om de antas vara ”koldioxidsnåla”, inte ger den flexibilitet respektive snabbhet som senaste generationen affärsflyg erbjuder.

160 Tribunalen konstaterar därför att kommissionen inte kunde undanta verksamheten tillverkning av flygplan för privat eller kommersiell luftfart från de verksamheter för vilka det föreskrevs tekniska granskningskriterier inom ramen för omställningsverksamheter i artikel 10.2 i taxonomiförordningen med motiveringen att det fanns tekniskt och ekonomiskt genomförbara alternativ.

161 Vad för det andra gäller påståendet i kommissionens arbetsdokument att senaste generationen affärsflygplan, i huvudsak, har ett betydligt större koldioxidavtryck per passagerarkilometer än andra tillgängliga transportmedel, påpekar tribunalen att kommissionen i sitt svaromål har angett att koldioxidavtryck per passagerarkilometer var ett väletablerat kriterium för att bedöma luftfartens inverkan på klimatförändringarna. Kommissionen har betonat i detta avseende att Icaos kalkylator för koldioxidutsläpp, som är ett officiellt verktyg från Förenta nationerna för att beräkna lufttransportens koldioxidavtryck, använder en metod som baseras på kabinfaktorn och P2F-faktorn för att få fram den andel av den totala bränsleförbrukningen som kan tillskrivas de passagerare som transporteras. Kommissionen har även betonat att i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/2405 av den 18 oktober 2023 om säkerställande av lika villkor för hållbar lufttransport (ReFuelEU Aviation) (EUT L, 2023/2405), genom vilken det har införts frivillig miljömärkning för flygningar, krävs en metod som bygger på det förväntade koldioxidavtrycket per passagerare och den förväntade koldioxideffektiviteten för en flygning i fråga om koldioxid per kilometer.

162 Kommissionen har dessutom bestritt sökandens påstående att affärsflygets globala bidrag till koldioxidutsläppen är minimalt. Enligt kommissionen är det viktigt att sätta den relativt begränsade andel av befolkningen som gynnas av användningen av affärsflyg (nämligen 256 000 personer, det vill säga 0,003 procent av den vuxna befolkningen i världen) i relation till affärsflygets betydande bidrag till de globala koldioxidutsläppen (nämligen 1,7–1,8 procent av det kommersiella flygets koldioxidutsläpp). Kommissionen har betonat att affärsflyget är den mest energikrävande lufttransportformen, med ett bidrag på minst 15,6 miljoner ton koldioxid i direkta utsläpp, det vill säga cirka 3,6 ton koldioxid per flygning. Dessutom har gasutsläppen från affärsflygningar ökat med 46 procent mellan 2019 och 2023 och riskerar att öka ytterligare enligt prognoserna om en betydande tillväxt inom sektorn under de kommande åren.

163 Kommissionen har även bestritt sökandens argument att sökandens flygplan kan använda hållbara flygbränslen. Kommissionen har hävdat att även om det antas att flygplan för privat eller kommersiell luftfart har kommit längre än flygplan för reguljär kommersiell luftfart när det gäller användning av hållbara flygbränslen, så skulle det inte vara motiverat att bland de omställningsverksamheter som avses i artikel 10.2 i taxonomiförordningen inkludera tillverkning av flygplan, även om de kan fungera med en blandning som består av 100 procent hållbara flygbränslen, eftersom flygplanstillverkarna inte har något inflytande över den faktiska driften av dem, vilken ombesörjs av operatörer som är separata ekonomiska enheter. Flygplanstillverkarna kan följaktligen inte påverka den förhöjda risken för höga koldioxidutsläpp per passagerarkilometer, vilken skulle kunna vara kopplad till huruvida flygoperatören använder hållbara flygbränslen eller inte.

164 Tribunalen erinrar inledningsvis om att de omställningsverksamheter som avses i artikel 10.2 i taxonomiförordningen kan vara verksamheter som inte är koldioxidsnåla i sig (se punkt 149 ovan). Det är således viktigt att understryka att det framgår av artikel 19.3 i taxonomiförordningen att det endast är elproduktionsverksamheter som använder fasta fossila bränslen som, i princip, utesluts från de ekonomiska verksamheter som kan anses vara

miljömässigt hållbara. Den omständigheten att affärsflyget inte är en koldioxidsnål verksamhet kan följaktligen inte i sig innebära att den ska undantas från de omställningsverksamheter som det ska fastställas tekniska granskningskriterier för.

165 Tribunalen påpekar därefter att verksamheten tillverkning av flygplan beskrivs i avsnitt 3.21 som en ekonomisk verksamhet som består i ”[t]illverkning, reparation, underhåll, översyn, retroaktiv anpassning, utformning, återanvändning för andra ändamål och uppgradering av flygplan och flygplansdelar och utrustning”.

166 Koldioxidavtrycket per passagerarkilometer beräknas emellertid med hänsyn till antalet passagerare som transporteras och antalet kilometer per flygning. Det kriteriet avser således flygplanens drift, som avses i avsnitt 6.19 i bilaga I till delegerad förordning 2021/2139, med rubriken ”Passagerar- och godstransport” (nedan kallat avsnitt 6.19), och inte tillverkningen av dem.

167 Vad vidare gäller den påstått avgörande roll som kriteriet koldioxidavtryck per passagerarkilometer spelar i kommissionens bedömning av huruvida ekonomiska verksamheter inom flygsektorn är av omställningskaraktär, framgår det av avsnitt 6.19 e att verksamheten passagerartransport kan betraktas som en omställningsverksamhet om den bedrivs med ett flygplan som drivs med en minsta andel hållbara flygbränslen, motsvarande 5 procent under 2022, varvid andelen hållbara flygbränslen ökar med 2 procentenheter årligen därefter. Det ska även påpekas att, i motsats till de tekniska granskningskriterier som anges i avsnitt 6.19 b–d, görs det i det tekniska granskningskriterium som anges i avsnitt 6.19 e inte någon hänvisning till att det tekniska granskningskriteriet i avsnitt 3.21 b ska iakttas. Det framgår således av avsnitt 6.19 e att verksamheten passagerartransport kan betraktas som en omställningsverksamhet även om den bedrivs med ett flygplan för privat eller kommersiell luftfart, under förutsättning att flygplanet drivs med en viss procentuell andel hållbara flygbränslen, och därmed oberoende av dess koldioxidavtryck per passagerarkilometer.

168 Tribunalen erinrar slutligen om att det i artikel 10.2 a i taxonomiförordningen hänvisas till ”växthusgasutsläpp på nivåer som motsvarar bästa prestanda inom sektorn eller branschen”, vilket innebär att kommissionen, enligt den bestämmelsen, var skyldig att beakta koldioxidutsläppen från flygplan för privat eller kommersiell luftfart med hänsyn till den bästa prestandan inom sektorn för lufttransport av passagerare, och inte inom järnvägs- eller vägsektorn.

169 Tribunalen konstaterar således att kommissionen inte kunde undanta verksamheten tillverkning av flygplan för privat eller kommersiell luftfart från de verksamheter för vilka de tekniska granskningskriterierna föreskrevs inom ramen för de omställningsverksamheter som avses i artikel 10.2 i taxonomiförordningen på grundval av de flygplanens koldioxidavtryck per passagerarkilometer.

170 Tribunalen påpekar för det tredje att det i artikel 10.2 i taxonomiförordningen föreskrivs att kommissionen inte bara vid fastställandet av tekniska granskningskriterier, utan även vid tillämpningen av punkt 2, ska göra en bedömning av alla relevanta befintliga teknikers potentiella bidrag och genomförbarhet.

171 I förevarande fall har kommissionen hävdat att den inte beaktade affärsflygplanens förmåga att drivas med en påstått hög andel hållbara flygbränslen, eftersom affärsflygplantillverkarna inte har något inflytande över huruvida affärsflygoperatörerna använder hållbara flygbränslen eller inte.

Kommissionen angav dock i sitt svaromål att den, vid nästa översyn av de tekniska granskningskriterierna, skulle utvärdera behovet av att föreskriva tekniska granskningskriterier för affärsflygplan som använder hållbara flygbränslen, med hänsyn till utvecklingen av affärsflygoperatörernas praxis när det gäller tankning med hållbara flygbränslen.

172 Det framgår emellertid av avsnitt 3.21 c att från och med den 1 januari 2028 till och med den 31 december 2032 kommer tillverkning av flygplan som uppfyller de tekniska granskningskriterierna i avsnitt 3.21 b och som är certifierade för att drivas med 100 procent blandning av hållbara flygbränslen att betraktas som en omställningsverksamhet.

173 Härav följer att kommissionens val att inte beakta den omständigheten att affärsflygplan kan drivas med en betydande andel hållbara flygbränslen, trots att den beaktade detta vad gäller andra flygplan med en startmassa på mer än 5,7 ton, framstår som uppenbart godtyckligt.

174 Tribunalen påpekar, för det fjärde, att det framgår av kommissionens arbetsdokument att kommissionen själv anser att det krävs ytterligare arbete för att visa huruvida, och på vilka villkor, tillverkning av senaste generationen affärsflygplan kan bidra till taxonomimålen.

175 Kommissionens argument i detta avseende, att det avsnittet i arbetsdokumentet endast illustrerar den stegvisa metod som kommissionen har tillämpat för att fastställa de tekniska granskningskriterierna, bekräftar snarare att kommissionen, vid antagandet av den angripna förordningen, inte hade undersökt alla relevanta omständigheter för att bedöma huruvida verksamheten tillverkning av flygplan för privat eller kommersiell luftfart ingick bland de omställningsverksamheter som avses i artikel 10.2 i taxonomiförordningen.

176 Mot bakgrund av övervägandena i punkterna 148–175 ovan anser tribunalen att kommissionen gjorde en uppenbart oriktig bedömning, i den mening som avses i den rättspraxis som det har erinrats om i punkt 141 ovan, genom att undanta verksamheten tillverkning av flygplan för privat eller kommersiell luftfart från de verksamheter för vilka tekniska granskningskriterier föreskrevs för de omställningsverksamheter som avses i artikel 10.2 i taxonomiförordningen.

177 Talan ska således bifallas såvitt avser den femte grunden.

178 Det återstår att avgöra huruvida den konstaterade rättsstridigheten kan medföra att den angripna bestämmelsen ska ogiltigförklaras, såsom sökanden har yrkat.

179 Tribunalen erinrar i detta avseende om att sökanden har yrkat ogiltigförklaring av den angripna bestämmelsen, det vill säga punkt 2 i bilaga I till delegerad förordning 2023/2485, i den del avsnitt 3.21 härigenom infördes i bilaga I till delegerad förordning 2021/2139.

180 Enligt fast rättspraxis kan en unionsrättsakt emellertid endast ogiltigförklaras om de delar för vilka ogiltigförklaring har yrkats kan avskiljas från rättsakten i övrigt. Detta krav på avskiljbarhet är inte uppfyllt när rättsaktens kärninnehåll skulle ändras om en del av den ogiltigförklarades (se dom av den 10 maj 2023, Ryanair/kommissionen (SAS II, covid-19), T-238/21, ej publicerad, EU:T:2023:247, punkt 84 och där angiven rättspraxis).

181 I förevarande fall ska det påpekas att första stycket b i tabellen i avsnitt 3.21, där tillverkning av ”[flygplan] för privat eller kommersiell luftfart” undantas, återfinns i underavdelningen med rubriken ”Tekniska granskningskriterier”, vilken syftar till att förteckna de tekniska kriterierna för varje typ av flygplan vars tillverkning, reparation, underhåll, översyn, modernisering, utformning, användning för andra ändamål eller uppgradering omfattas av taxonomin.

182 Alla de tekniska kriterier som flygplan för privat eller kommersiell luftfart ska uppfylla återfinns emellertid i avsnitt 3.21 b. I avsnitt 3.21 a hänvisas det nämligen endast till flygplan med noll direkta koldioxidutsläpp, och avsnitt 3.21 c avser, från och med den 1 januari 2028 till och med den 31 december 2032, flygplan som är certifierade för att drivas med en 100 procent blandning av hållbara flygbränslen och innehåller en direkt hänvisning till avsnitt 3.21 b för de tekniska kriterierna. En ogiltigförklaring av avsnitt 3.21 b skulle således leda till att kärninnehållet i avsnitt 3.21 ändras i sin helhet, eftersom det skulle innebära ett upphävande av de tekniska kriterier som vissa typer av flygplan måste uppfylla för att kunna betecknas som omställningsverksamheter enligt artikel 10.2 i taxonomiförordningen. Avsnitt 3.21 b kan följaktligen inte avskiljas från resten av det avsnittet.

183 Det ska dessutom påpekas att genom punkt 2 i bilaga I till delegerad förordning 2023/2485 har inte bara avsnitt 3.21 införts, utan även avsnitt 3.18 med rubriken ”Tillverkning av fordons- och rörlighetskomponenter”, avsnitt 3.19 med rubriken ”Tillverkning av komponenter till rullande järnvägsmateriel” och avsnitt 3.20 med rubriken ”Tillverkning, installation och service av elektrisk utrustning med hög, medelhög och låg spänning för elektrisk överföring och distribution som resulterar i eller möjliggör ett väsentligt bidrag till klimatförändringsbegränsningen”. I de avsnitten fastställs tekniska granskningskriterier för dessa verksamheter med stöd av artiklarna 10.3 och 11.3 i taxonomiförordningen.

184 Tribunalen konstaterar att eftersom de avsnitt som har nämnts i punkt 183 ovan skiljer sig åt i fråga om syfte och de kriterier som de fastställer, kan avsnitt 3.21 i bilaga I till delegerad förordning 2021/2139 avskiljas från avsnitten 3.18–3.20 i den förordningen.

185 Tribunalen konstaterar vidare att även om det hänvisas till de tekniska granskningskriterier som har fastställts i avsnitt 3.21 b och c i första stycket b och c i tabellen i avsnitt 6.18 i bilaga I till delegerad förordning 2021/2139, vilket har rubriken ”Leasing av flygplan”, och första stycket b och c i avsnitt 6.19 i bilaga I till den förordningen, vilket har rubriken ”Passagerar- och godstransport”, varvid dessa båda avsnitt har införts i bilaga I till förordningen genom punkt 22 i bilaga I till delegerad förordning 2023/2485, har dessa avsnitt emellertid ett annat syfte, eftersom de syftar till att fastställa tekniska granskningskriterier för andra ekonomiska verksamheter än den som avses i avsnitt 3.21. Avsnitt 3.21 kan följaktligen avskiljas från avsnitten 6.18 och 6.19 i bilaga I till delegerad förordning 2021/2139, vilket kommissionen bekräftade som svar på en fråga från tribunalen vid förhandlingen.

186 Tribunalen har följaktligen, i förevarande fall, fog för att i sin helhet ogiltigförklara avsnitt 3.21 som infördes i bilaga I till delegerad förordning 2021/2139 genom punkt 2 i bilaga I till delegerad förordning 2023/2485.

187 Mot bakgrund av det ovan anförda ska förevarande talan bifallas, utan att det är nödvändigt att pröva den tredje, den fjärde och den sjätte grunden, och den angripna bestämmelsen ogiltigförklaras.

**Rättegångskostnader**

188 Enligt artikel 134.1 i rättegångsreglerna ska rättegångsdeltagare som har tappat målet förpliktas att ersätta rättegångskostnaderna, om detta har yrkats. Eftersom kommissionen har tappat målet, ska kommissionen förpliktas att ersätta rättegångskostnaderna, i enlighet med vad sökanden, EBAA och Compagnie Daher har yrkat.

189 Enligt artikel 138.1 i rättegångsreglerna ska medlemsstater och institutioner som har intervenerat bära sina rättegångskostnader. Parlamentet och rådet ska därför bära sina rättegångskostnader.

Mot denna bakgrund meddelar

TRIBUNALEN (första avdelningen som sammanträder med fem domare)

följande dom:

1) **Avsnitt 3.21, med rubriken ”Tillverkning av flygplan”, som infördes genom punkt 2 i bilaga I till kommissionens delegerade förordning (EU) 2023/2485 av den 27 juni 2023, om ändring av delegerad förordning (EU) 2021/2139 om fastställande av ytterligare tekniska granskningskriterier för att avgöra under vilka villkor vissa ekonomiska verksamheter ska anses bidra väsentligt till begränsningen av eller anpassningen till klimatförändringarna och för att avgöra om dessa verksamheter inte orsakar någon betydande skada för något av de andra miljömålen i bilaga I till kommissionens delegerade förordning 2021/2139 av den 4 juni 2021 om komplettering av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/852 genom fastställande av tekniska granskningskriterier för att avgöra under vilka villkor en ekonomisk verksamhet ska anses bidra väsentligt till begränsningen av eller anpassningen till klimatförändringarna och för att avgöra om den ekonomiska verksamheten inte orsakar någon betydande skada för något av de andra miljömålen, ogiltigförklaras.**

2) **Europeiska kommissionen ska bära sina rättegångskostnader och ersätta de kostnader som uppkommit för Dassault Aviation, European Business Aviation Association (EBAA) och Compagnie Daher.**

3) **Europaparlamentet och Europeiska unionens råd ska bära sina rättegångskostnader.**

Papasavvas Buttigieg Kancheva

Tichy-Fisslberger Bestagno

Avkunnad vid offentligt sammanträde i Luxemburg den 24 juni 2026.

Underskrifter