HOTĂRÂREA TRIBUNALULUI (Camera întâi, judecând în complet de cinci judecători)

24 iunie 2026 *

„Mediu – Regulamentul delegat (UE) 2023/2485 – Taxonomie – Activități de tranziție – Excluderea activității de fabricare a aeronavelor de afaceri – Eroare vădită de apreciere”

În cauza T-77/24,

Dassault Aviation, cu sediul în Paris (Franța), reprezentată de E. Mignon, D. Zygas și M. Mossé, avocați,

reclamantă,

susținută de

European Business Aviation Association (EBAA), cu sediul în Bruxelles (Belgia), reprezentată de J. Derenne, D. Vallindas, A. Álvarez Vidal și C. Jadot, avocați,

și de

Compagnie Daher, cu sediul în Marseille (Franța), reprezentată de B. Kanovitch, I. Simic, G. Léonard și W. Hebert, avocați,

intervenientă,

împotriva

Comisiei Europene, reprezentată de G. von Rintelen, B. Sasinowska și C. Auvret, în calitate de agenți,

pârâtă,

susținută de

Parlamentul European, reprezentat de A. Tamás, J. Etienne și L. Taïeb, în calitate de agenți,

și de

Consiliul Uniunii Europene, reprezentat de I. Gurov și N. Rouam, în calitate de agenți,

intervenient,

* Limba de procedură: franceza.

TRIBUNALUL (Camera întâi, judecând în complet de cinci judecători),

compus din domnii S. Papasavvas, președinte, E. Buttigieg, doamnele M. Kancheva (raportoare), E. Tichy-Fisslberger și domnul F. Bestagno, judecători,

grefieră: doamna H. Eriksson, administratoare,

având în vedere faza scrisă a procedurii, în special:

– excepția de inadmisibilitate ridicată de Comisie prin înscris separat depus la grefa Tribunalului la 3 mai 2024;

– decizia Tribunalului din 11 septembrie 2024 de conexare a excepției de inadmisibilitate cu fondul;

– Ordonanța din 21 ianuarie 2025 prin care au fost admise cererile de intervenție formulate de EBAA și Compagnie Daher în susținerea reclamantei și de respingere a intervențiilor formulate de Daher Aerospace SA și de domnul Dainis Liepa;

– decizia din 21 ianuarie 2025 prin care a fost admisă intervenția Parlamentului și a Consiliului în susținerea Comisiei,

în urma ședinței din 10 februarie 2026,

pronunță prezenta

Hotărâre

1 Prin acțiunea întemeiată pe articolul 263 TFUE, reclamanta, Dassault Aviation, solicită în esență anularea punctului 2 din anexa I la Regulamentul delegat (UE) 2023/2485 al Comisiei din 27 iunie 2023 de modificare a Regulamentului delegat (UE) 2021/2139 prin stabilirea unor criterii tehnice de examinare suplimentare pentru a determina condițiile în care anumite activități economice se califică drept activități care contribuie în mod substanțial la atenuarea schimbărilor climatice sau la adaptarea la schimbările climatice și pentru a stabili dacă activitățile respective nu aduc prejudicii semnificative vreunuia dintre celelalte obiective de mediu (JO L, 2023/2485), în măsura în care adaugă secțiunea 3.21, intitulată „Fabricarea aeronavelor” (denumită în continuare „secțiunea 3.21”), în anexa I la Regulamentul delegat (UE) 2021/2139 al Comisiei din 4 iunie 2021 de completare a Regulamentului (UE) 2020/852 al Parlamentului European și al Consiliului prin stabilirea criteriilor tehnice de examinare pentru a determina condițiile în care o activitate economică se califică drept activitate care contribuie în mod substanțial la atenuarea schimbărilor climatice sau la adaptarea la schimbările climatice și pentru a stabili dacă activitatea economică respectivă aduce prejudicii semnificative vreunuia dintre celelalte obiective de mediu (JO 2021, L 442, p. 1) (denumită în continuare „dispoziția atacată”).

Istoricul litigiului

2 Reclamanta este un grup francez care își desfășoară activitatea în domeniul proiectării, al fabricării și al vânzării de avioane de afaceri, de avioane militare și de sisteme spațiale. În sectorul aviației de afaceri, reclamanta ocupă locul al treilea la nivel mondial.

3 La 18 iunie 2020, Parlamentul European și Consiliul Uniunii Europene au adoptat Regulamentul (UE) 2020/852 privind instituirea unui cadru care să faciliteze investițiile durabile și de modificare a Regulamentului (UE) 2019/2088 (JO 2020, L 198, p. 13, denumit în continuare „Regulamentul privind taxonomia”).

4 Potrivit articolului 1 alineatul (1) din Regulamentul privind taxonomia, acesta „instituie criteriile pentru a determina dacă o activitate economică se califică drept durabilă din punctul de vedere al mediului în scopul stabilirii gradului în care o investiție este durabilă din punctul de vedere al mediului”. Potrivit considerentului (3), acest regulament reprezintă un pas esențial în ceea ce privește orientarea fluxurilor financiare către activități durabile în vederea realizării unei Uniuni Europene neutre din punct de vedere climatic până în 2050.

5 În acest scop, Regulamentul privind taxonomia instituie, astfel cum reiese din considerentele (6) și (12), un sistem de clasificare unificat pentru activitățile durabile (denumit în continuare „taxonomie”) care armonizează la nivelul Uniunii criteriile aplicate pentru a stabili dacă o activitate economică se califică drept durabilă din punctul de vedere al mediului, oferind astfel investitorilor și altor operatori economici o înțelegere comună a activităților în discuție.

6 La 4 iunie 2021, Comisia a adoptat, în temeiul printre altele al articolelor 10 și 11 din Regulamentul privind taxonomia, Regulamentul delegat 2021/2139, care cuprinde două anexe care stabilesc, potrivit unui nomenclator împărțit în sectoare economice, criteriile tehnice de examinare care trebuie luate în considerare pentru a aprecia dacă o activitate economică contribuie în mod substanțial la atenuarea schimbărilor climatice (în ceea ce privește anexa I), în conformitate cu articolul 10 din Regulamentul privind taxonomia, sau la adaptarea la acestea (în ceea ce privește anexa II), în conformitate cu articolul 11 din același regulament. În redactarea inițială a secțiunii 3 din fiecare dintre aceste anexe, intitulată „Industria prelucrătoare”, sectorul aviației nu era menționat.

7 La 6 iulie 2021, Comisia a adoptat, în temeiul printre altele al articolului 8 alineatul (4) din Regulamentul privind taxonomia, Regulamentul delegat (UE) 2021/2178 de completare a Regulamentului 2020/852 al Parlamentului European și al Consiliului prin precizarea conținutului și a modului de prezentare a informațiilor care trebuie furnizate de întreprinderile care fac obiectul articolului 19a sau 29a din Directiva 2013/34/UE în ceea ce privește activitățile economice durabile din punctul de vedere al mediului și prin precizarea metodologiei pentru respectarea acestei obligații de furnizare de informații (JO 2021, L 443, p. 9).

8 La 9 martie 2022, Comisia a adoptat Regulamentul delegat (UE) 2022/1214 de modificare a Regulamentului delegat 2021/2139 în ceea ce privește activitățile economice din anumite sectoare energetice și a Regulamentului delegat 2021/2178 în ceea ce privește publicarea de informații specifice referitoare la activitățile economice respective (JO 2022, L 188, p. 1).

9 La 14 decembrie 2022, Parlamentul și Consiliul au adoptat Directiva (UE) 2022/2464 de modificare a Regulamentului (UE) nr. 537/2014, a Directivei 2004/109/CE, a Directivei 2006/43/CE și a Directivei 2013/34/UE în ceea ce privește raportarea privind durabilitatea de către întreprinderi (JO 2022, L 322, p. 15). Directiva 2022/2464 a modificat printre altele articolele 19a și 21a din Directiva 2013/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 iunie 2013 privind situațiile financiare anuale, situațiile financiare consolidate și rapoartele conexe ale anumitor tipuri de întreprinderi, de modificare a Directivei 2006/43/CE a Parlamentului European și a Consiliului și de abrogare a Directivelor 78/660/CEE și 83/349/CEE

(JO 2013, L 182, p. 19). În redactarea rezultată din Directiva 2022/2464, aceste articole prevăd includerea, în rapoartele administratorilor și respectiv în rapoartele consolidate ale administratorilor, a unor informații referitoare la durabilitatea activităților întreprinderilor.

10 La 27 iunie 2023, Comisia a adoptat Regulamentul delegat 2023/2485. În temeiul articolului 1 punctul 1 din Regulamentul delegat 2023/2485, punctul 2 din anexa I la regulamentul delegat menționat adaugă în anexa I la Regulamentul delegat 2021/2139 printre altele secțiunea 3.21.

11 Conținutul secțiunii 3.21 are următorul cuprins:

„Descrierea activității

Fabricarea, repararea, întreținerea, revizia generală, recondiționarea, proiectarea, reconversia și modernizarea aeronavelor și a pieselor și echipamentelor aeronavelor.

[…]

În cazul în care o activitate economică din această categorie nu îndeplinește criteriul privind «contribuția substanțială» stabilit la litera (a) din prezenta secțiune, activitatea este o activitate de tranziție, astfel cum se menționează la articolul 10 alineatul (2) din Regulamentul […] 2020/852, cu condiția ca aceasta să îndeplinească celelalte criterii tehnice de examinare stabilite în prezenta secțiune.

Criterii tehnice de examinare

Contribuția substanțială la atenuarea schimbărilor climatice

Activitatea constă în fabricarea, repararea, întreținerea, efectuarea de revizii generale, recondiționarea, proiectarea, reconversia sau modernizarea unuia dintre următoarele elemente:

(a) aeronave cu zero emisii directe de CO_2 (la țeava de evacuare);

(b) până la 31 decembrie 2027, aeronavele, altele decât cele produse pentru aviația de afaceri privată sau comercială, care respectă marjele specificate mai jos și sunt limitate de rata de înlocuire pentru a se asigura că livrarea nu duce la creșterea numărului de aeronave la nivel mondial:
   (i) care au o masă maximă la decolare mai mare de 5,7 t și mai mică sau egală cu 60 t și o valoare metrică certificată a emisiilor de CO_2 cu cel puțin 11 % mai mică decât noua limită de tip prevăzută în standardul Organizației Aviației Civile Internaționale (OACI) […];
   (ii) care au o masă maximă la decolare mai mare de 60 t și mai mică sau egală cu 150 t și o valoare metrică certificată a emisiilor de CO_2 cu cel puțin 2 % mai mică decât noua limită de tip a standardului OACI;
   (iii) care au o masă maximă la decolare mai mare de 150 t și o valoare metrică certificată a emisiilor de CO_2 cu cel puțin 1,5 % mai mică decât noua limită de tip a standardului OACI.

   […]

(c) între 1 ianuarie 2028 și 31 decembrie 2032, aeronavele care îndeplinesc criteriile tehnice de examinare stabilite la litera (b) din prezenta subsecțiune și care sunt autorizate să funcționeze cu un amestec de 100 % de combustibili de aviație durabili.

[…]”

Concluziile părților

12 Reclamanta, susținută de European Business Aviation Association (EBAA) și de Compagnie Daher, solicită în esență Tribunalului:

– respingerea excepției de inadmisibilitate.

– anularea dispoziției atacate;

– obligarea Comisiei la plata cheltuielilor de judecată.

13 Comisia, susținută de Parlament și de Consiliu, solicită Tribunalului:

– respingerea acțiunii ca inadmisibilă;

– în subsidiar, respingerea acțiunii ca neîntemeiată;

– obligarea reclamantei la plata cheltuielilor de judecată.

Cu privire la admisibilitate

14 Pe calea unei excepții de inadmisibilitate invocate prin înscris separat, Comisia susține că reclamanta, pe de o parte, nu are interes să obțină anularea dispoziției atacate și, pe de altă parte, nu are calitate procesuală activă în temeiul articolului 263 al patrulea paragraf TFUE.

15 În ședință, ca răspuns la o întrebare a Tribunalului, Comisia a arătat că dorea să retragă cauza de inadmisibilitate întemeiată pe lipsa calității procesuale active a reclamantei, menținând în același timp susținerea că reclamanta nu și-a demonstrat interesul de a exercita acțiunea în speță.

16 Astfel, Comisia arată în esență că anularea dispoziției atacate nu ar fi în sensul interesului invocat de reclamantă în cererea introductivă, și anume de a evita ca activitățile sale să nu poată fi considerate durabile în sensul taxonomiei.

17 Reclamanta, EBAA și Compagnie Daher contestă argumentația Comisiei.

18 Potrivit unei jurisprudențe constante a Curții, o acțiune în anulare introdusă de o persoană fizică sau juridică nu este admisibilă decât în măsura în care aceasta din urmă are un interes să obțină anularea actului atacat. Un astfel de interes presupune ca anularea acestui act să poată avea în sine consecințe juridice și ca acțiunea să poată astfel aduce, prin rezultatul său, un beneficiu părții care a introdus-o. Proba unui astfel de interes, care se apreciază în ziua în care este formulată acțiunea și care constituie condiția esențială și primară a oricărei acțiuni în justiție, trebuie să fie făcută de reclamant (Hotărârea din 4 iunie 2015, Andechser Molkerei Scheitz/Comisia, C-682/13 P, nepublicată, EU:C:2015:356, punctele 25-27; a se vedea de

asemenea Hotărârea din 17 septembrie 2015, Mory ș.a./Comisia, C-33/14 P, EU:C:2015:609, punctul 55 și jurisprudența citată, Hotărârea din 18 octombrie 2018, Gul Ahmed Textile Mills/Consiliul, C-100/17 P, EU:C:2018:842, punctul 37).

19 Prin urmare, trebuie să se verifice dacă reclamanta susține în mod întemeiat că anularea dispoziției atacate poate avea consecințe juridice și că acțiunea îi poate astfel aduce un beneficiu.

20 Comisia susține, dimpotrivă, că dispoziția atacată nu afectează în mod defavorabil situația juridică a reclamantei, din moment ce aceasta nu introduce nicio obligație și nicio restricție privind activitățile de aviație de afaceri și nu elimină niciun drept de care s-ar fi putut prevala reclamanta înainte de adoptarea sa. Dispoziția atacată ar introduce pur și simplu o posibilitate pentru operatorii activităților de fabricare de aeronave de a califica anumite activități care îndeplinesc criteriile tehnice de examinare drept „activități care contribuie în mod substanțial la atenuarea schimbărilor climatice” sau drept „activități de tranziție” în sensul Regulamentului privind taxonomia și, astfel, de a facilita orientarea investițiilor către aceste activități.

21 În această privință, trebuie arătat, după cum a procedat reclamanta, că Regulamentul privind taxonomia impune anumitor întreprinderi o obligație de transparență în declarațiile lor nefinanciare.

22 Astfel, potrivit articolului 8 alineatul (1) din Regulamentul privind taxonomia, „[o]rice întreprindere care face obiectul unei obligații de a publica informații nefinanciare în temeiul articolului 19a sau 29a din Directiva 2013/34[…] include în declarația sa nefinanciară sau în declarația nefinanciară consolidată informații cu privire la modul și măsura în care activitățile întreprinderii sunt asociate cu activități economice care se califică drept durabile din punctul de vedere al mediului în temeiul articolelor 3 și 9 din [respectivul] regulament”.

23 În conformitate cu articolul 8 alineatul (2) literele (a) și (b) din Regulamentul privind taxonomia, întreprinderile nefinanciare furnizează în acest scop proporția din cifra lor de afaceri obținută din produse sau servicii asociate cu activități economice care se califică drept durabile din punctul de vedere al mediului în temeiul articolelor 3 și 9 din același regulament, precum și proporția din cheltuielile lor de capital și proporția din cheltuielile lor de exploatare legate de active sau procese asociate cu activități economice care se califică drept durabile din punctul de vedere al mediului în temeiul acelorași dispoziții.

24 Articolul 8 alineatul (4) din Regulamentul privind taxonomia prevede că Comisia adoptă un act delegat, în conformitate cu articolul 23 din același regulament, pentru a completa articolul 8 alineatele (1) și (2) din regulamentul menționat, în scopul de a specifica conținutul și prezentarea informațiilor care trebuie furnizate în temeiul alineatelor respective, inclusiv metodologia care urmează a fi utilizată pentru conformarea cu alineatele respective, ținând seama de particularitățile întreprinderilor financiare și nefinanciare și de criteriile tehnice de examinare stabilite în temeiul aceluiași regulament.

25 Considerentul (2) al Regulamentului delegat 2021/2178, adoptat în temeiul articolului 8 alineatul (4) din Regulamentul privind taxonomia, precizează în această privință că, „[p]entru a le permite investitorilor și publicului să evalueze în mod corespunzător proporția activităților durabile din punctul de vedere al mediului («activități aliniate la taxonomie») ale întreprinderilor nefinanciare, aceste întreprinderi ar trebui să aibă obligația de a furniza informații privind activitățile lor economice care sunt aliniate la taxonomie[, că, î]n plus, este necesar să se furnizeze informații privind obiectivele de mediu la care contribuie în mod substanțial aceste

activități [și că î]ntreprinderile nefinanciare ar trebui să includă, de asemenea, o defalcare în indicatorii-cheie de performanță a proporției reprezentate de activitățile lor aliniate la taxonomie pentru fiecare obiectiv de mediu la care activitățile respective contribuie în mod substanțial”.

26 În conformitate cu articolul 2 din Regulamentul delegat 2021/2178, întreprinderile nefinanciare furnizează informațiile menționate la articolul 8 alineatele (1) și (2) din Regulamentul privind taxonomia, astfel cum se specifică în anexa I la Regulamentul delegat 2021/2178.

27 Punctul 1 din anexa I la Regulamentul delegat 2021/2178 prezintă conținutul celor trei indicatori-cheie de performanță (denumiți în continuare „ICP”) cu privire la care întreprinderile nefinanciare trebuie să furnizeze informații și care se referă la cifra de afaceri, la cheltuielile de capital și, respectiv, la cheltuielile de exploatare. Din cuprinsul punctului menționat reiese că acești ICP sunt rezultatul calculului ratelor, în care numărătorul se raportează, pe de o parte, la „activități economice eligibile din punctul de vedere al taxonomiei” și, pe de altă parte, la „activități economice aliniate la taxonomie”.

28 În această privință, trebuie arătat că articolul 1 punctul 5 din Regulamentul delegat 2021/2178 definește o „activitate economică eligibilă din punctul de vedere al taxonomiei” ca fiind o activitate economică descrisă în actele delegate adoptate în temeiul articolului 10 alineatul (3), al articolului 11 alineatul (3), al articolului 12 alineatul (2), al articolului 13 alineatul (2), al articolului 14 alineatul (2) sau al articolului 15 alineatul (2) din Regulamentul privind taxonomia, indiferent dacă această activitate îndeplinește sau nu toate criteriile tehnice de examinare prevăzute în actele delegate respective.

29 Articolul 1 punctul 2 din Regulamentul delegat 2021/2178 definește o „activitate economică aliniată la taxonomie” ca fiind o activitate care respectă cerințele prevăzute la articolul 3 din Regulamentul privind taxonomia.

30 Or, trebuie amintit că, pentru ca o activitate economică să respecte cerințele articolului 3 din Regulamentul privind taxonomia, aceasta trebuie printre altele în temeiul articolului 3 litera (d) din regulamentul menționat, să îndeplinească criteriile tehnice de examinare stabilite de Comisie în actele delegate adoptate în conformitate cu articolul 10 alineatul (3), cu articolul 11 alineatul (3), cu articolul 12 alineatul (2), cu articolul 13 alineatul (2), cu articolul 14 alineatul (2) sau cu articolul 15 alineatul (2) din același regulament.

31 Rezultă că activitățile economice aliniate la taxonomie sunt în mod necesar activități economice eligibile din punctul de vedere al taxonomiei, cu alte cuvinte activități economice descrise în actele delegate, care îndeplinesc cerințele articolului 3 din Regulamentul privind taxonomia, inclusiv criteriile tehnice de examinare prevăzute în actele delegate menționate la articolul 3 litera (d) din acest regulament. În schimb, este posibil ca activitățile economice eligibile din punctul de vedere al taxonomiei să nu corespundă unor activități economice aliniate la taxonomie în cazul în care, fiind descrise în actele delegate menționate, acestea nu îndeplinesc cerințele prevăzute la articolul 3 din Regulamentul privind taxonomia.

32 În plus, în conformitate cu punctul 2 din anexa I la Regulamentul delegat 2021/2178, cu ocazia furnizării de informații în temeiul articolului 8 alineatul (2) din Regulamentul privind taxonomia, întreprinderile nefinanciare indică, în primul rând, fiecare activitate economică, inclusiv un subset de activități economice de tranziție și de facilitare, în al doilea rând, ICP pentru fiecare activitate economică și ICP totali pentru toate activitățile economice la nivelul întreprinderii sau al grupului relevant, în al treilea rând, ICP privind cifra de afaceri, cheltuielile de capital, precum și cheltuielile

de exploatare pentru fiecare obiectiv de mediu și ICP total pentru toate obiectivele de mediu la nivelul întreprinderii sau al grupului, evitând dubla contabilizare, în al patrulea rând, proporția din activitățile economice aliniate la taxonomie, precum și proporția din activitățile economice eligibile din punctul de vedere al taxonomiei care nu îndeplinesc criteriile tehnice de examinare și proporția din activitatea respectivă care este aliniată la taxonomie și, în al cincilea rând, activitățile economice neeligibile din punctul de vedere al taxonomiei și proporția la numitorul ICP privind cifra de afaceri a activităților economice respective la nivelul întreprinderii sau al grupului.

33 Astfel cum rezultă din coroborarea punctelor 1 și 2 din anexa I la Regulamentul delegat 2021/2178, obligația de furnizare de informații care revine întreprinderilor nefinanciare în temeiul articolului 8 din Regulamentul privind taxonomia le este aplicabilă în măsura în care activitatea lor economică este o activitate economică eligibilă din punctul de vedere al taxonomiei, cu alte cuvinte o activitate care este descrisă în unul dintre actele delegate menționate la articolul 3 litera (d) din regulamentul menționat.

34 Această apreciere nu este repusă în discuție de argumentul Comisiei potrivit căruia, în temeiul Regulamentului delegat 2021/2178, în cazul în care activitatea economică a unei întreprinderi supuse obligației de a furniza informații nefinanciare în temeiul articolului 19a sau al articolului 29a din Directiva 2013/34 nu este descrisă de unul dintre actele delegate menționate la articolul 3 litera (d) din Regulamentul privind taxonomia, întreprinderea menționată rămâne obligată să indice în raportul administratorilor sau în raportul consolidat al administratorilor că activitatea sa nu este eligibilă din punctul de vedere al taxonomiei. Astfel, acest lucru nu afectează cu nimic faptul că, atunci când activitatea economică este descrisă de unul dintre actele delegate menționate la articolul 3 litera (d) din Regulamentul privind taxonomia, obligația de a furniza informații este atunci cea care decurge din articolul 8 din regulamentul menționat coroborat cu punctul 2 din anexa I la Regulamentul delegat 2021/2178, din care rezultă printre altele obligația de a furniza informații cu privire la proporția din activitățile economice aliniate la taxonomie și proporția din activitățile economice eligibile din punctul de vedere al taxonomiei care nu îndeplinesc criteriile tehnice de examinare (a se vedea punctul 32 de mai sus).

35 În speță, trebuie arătat că dispoziția atacată adaugă în anexa I la Regulamentul delegat 2021/2139 printre altele secțiunea 3.21. Activitatea economică în discuție este descrisă în această secțiune ca fiind „[f]abricarea, repararea, întreținerea, revizia generală, recondiționarea, proiectarea, reconversia și modernizarea aeronavelor și a pieselor și echipamentelor aeronavelor”. Se precizează de asemenea în secțiunea menționată că, în cazul în care o activitate economică din această categorie nu îndeplinește criteriul privind contribuția substanțială stabilit la litera (a) din aceeași secțiune, aceasta este o activitate de tranziție, astfel cum se menționează la articolul 10 alineatul (2) din Regulamentul privind taxonomia, cu condiția ca aceasta să îndeplinească celelalte criterii tehnice de examinare stabilite în secțiunea menționată.

36 Secțiunea 3.21 litera (a) vizează „aeronave cu zero emisii directe de CO_2 (la țeava de evacuare)”, în timp ce secțiunea 3.21 litera (b) vizează, „până la 31 decembrie 2027, aeronavele, altele decât cele produse pentru aviația de afaceri privată sau comercială”, care respectă anumite marje, precum și rata de înlocuire care sunt definite în această dispoziție. În sfârșit, secțiunea 3.21 litera (c) privește, „între 1 ianuarie 2028 și 31 decembrie 2032, aeronavele care îndeplinesc criteriile tehnice de examinare stabilite la litera (b) […] și care sunt autorizate să funcționeze cu un amestec de 100 % de combustibili de aviație durabili”.

37 Rezultă că dispoziția atacată implică pentru reclamantă, care nu produce aeronave cu zero emisii directe de CO_2 (la țeava de evacuare), obligația de a furniza în raportul administratorilor sau în raportul consolidat al administratorilor informația potrivit căreia activitatea sa de fabricare de avioane de afaceri, deși eligibilă din punctul de vedere al taxonomiei, constituie o activitate nealiniată la taxonomie, cu alte cuvinte o activitate economică care nu este durabilă din punctul de vedere al mediului în sensul articolului 3 din Regulamentul privind taxonomia.

38 Or, anularea dispoziției atacate ar avea drept consecință transformarea activității de fabricare a aeronavelor produse pentru „aviația de afaceri privată sau comercială” într-o activitate economică neeligibilă din punctul de vedere al taxonomiei. Această împrejurare ar face inaplicabilă, în privința reclamantei, obligația prevăzută la articolul 8 din Regulamentul privind taxonomia, potrivit modalităților prevăzute la punctele 1 și 2 din anexa I la Regulamentul delegat 2021/2178. Rezultă că reclamanta nu ar mai fi obligată să indice, în raportul administratorilor sau în raportul consolidat al administratorilor, că activitatea sa de fabricare de avioane de afaceri nu este aliniată la taxonomie.

39 Prin urmare, trebuie să se constate că, deși anularea dispoziției atacate nu ar avea ca efect dispariția obligației de furnizare de informații prevăzute de Regulamentul delegat 2021/2178, nu este mai puțin adevărat că o astfel de anulare ar permite reclamantei să recupereze o marjă de manevră pentru a explica în raportul administratorilor sau în raportul consolidat al administratorilor modul în care activitatea sa de fabricare de avioane de afaceri răspunde unor obiective de dezvoltare durabilă.

40 Astfel, contrar celor susținute de Comisie și după cum susține reclamanta, dispoziția atacată afectează în mod defavorabil situația juridică a acesteia, astfel încât, conform jurisprudenței amintite la punctul 18 de mai sus, ea justifică un interes de a exercita acțiunea în speță.

41 Această constatare nu poate fi repusă în discuție de celelalte argumente invocate de Comisie.

42 Astfel, în primul rând, trebuie înlăturat argumentul Comisiei potrivit căruia anularea dispoziției atacate nu va avea ca efect ameliorarea statutului activităților de construire de aeronave ale reclamantei prin includerea lor în domeniul activităților durabile din punctul de vedere al mediului în sensul taxonomiei, ci, dimpotrivă, agravarea acestuia prin privarea acestor activități de posibilitatea de a beneficia de avantajele acestei taxonomii.

43 Într-adevăr, mai întâi, trebuie amintit că anularea dispoziției atacate ar avea drept consecință faptul că reclamanta ar recupera o marjă de manevră pentru a explica în raportul administratorilor sau în raportul consolidat al administratorilor modul în care activitatea sa de fabricare de avioane de afaceri răspunde unor obiective de dezvoltare durabilă (a se vedea punctele 38 și 39 de mai sus), ceea ce nu poate fi considerat drept o menținere sau o agravare a statutului activităților reclamantei în raport cu taxonomia.

44 În continuare, Comisia nu poate susține că anularea dispoziției atacate ar priva reclamanta de posibilitatea de a declara ca fiind durabile activitățile de cercetare și de dezvoltare legate de conceperea unui viitor avion de afaceri cu zero emisii directe de CO_2. Astfel, părțile nu contestă că cea mai mare parte a activității reclamantei în sectorul aviației de afaceri privește proiectarea, producția și vânzarea de aeronave ale căror emisii directe de CO_2 nu sunt zero.

45 În sfârșit, trebuie înlăturat argumentul Comisiei potrivit căruia consecințele anulării dispoziției atacate asupra posibilităților de finanțare ale reclamantei, invocate de aceasta din urmă pentru a-și demonstra interesul de a exercita acțiunea, ar fi doar ipotetice și ar depinde de decizia finală a investitorilor.

46 În această privință, trebuie arătat că din considerentul (6) al Regulamentului privind taxonomia reiese că instituirea unui sistem de clasificare unificat pentru activități durabile este cea mai importantă și mai urgentă măsură prevăzută în planul de acțiune al Comisiei pentru finanțarea creșterii durabile, al cărui obiectiv este reorientarea fluxurilor de capital către investiții durabile în vederea realizării unei creșteri durabile și favorabile incluziunii. În același considerent se precizează că, într-o primă etapă, elaborarea unor orientări clare cu privire la activitățile despre care se consideră că ar contribui la obiectivele de mediu ar favoriza informarea investitorilor în ceea ce privește investițiile care finanțează activitățile economice durabile din punctul de vedere al mediului.

47 De asemenea, potrivit considerentului (16) al Regulamentului privind taxonomia, „[o] clasificare la nivelul Uniunii a activităților economice durabile din punctul de vedere al mediului ar trebui să permită elaborarea unor viitoare politici ale Uniunii în sprijinul finanțării durabile, inclusiv a unor standarde în întreaga Uniune pentru produsele financiare durabile din punctul de vedere al mediului și crearea în final a unor etichete care să recunoască în mod oficial respectarea standardelor respective în întreaga Uniune[, această clasificare] ar putea totodată servi drept bază pentru alte măsuri economice și de reglementare[, iar e]xistența unor cerințe juridice uniforme pentru determinarea gradului de durabilitate din punctul de vedere al mediului al investițiilor, pe baza unor criterii uniforme pentru activitățile economice durabile din punctul de vedere al mediului, este necesară ca punct de referință pentru viitoarea legislație a Uniunii având drept scop să faciliteze reorientarea investițiilor către activități economice durabile din punctul de vedere al mediului”.

48 Prin urmare, trebuie să se constate că, ținând seama de obiectivele Regulamentului privind taxonomia, există o legătură suficient de directă între prezentarea activităților economice ale reclamantei ca activități care nu sunt aliniate la taxonomie și condițiile în care aceasta poate avea acces la finanțări.

49 În al doilea rând, trebuie înlăturat de asemenea argumentul Comisiei potrivit căruia primul motiv al acțiunii, întemeiat pe o excepție de nelegalitate întemeiată pe articolul 277 TFUE împotriva articolului 10 alineatul (3) din Regulamentul privind taxonomia, care constituie temeiul juridic al dispoziției atacate, ar conduce la repunerea în discuție a întregului sistem al taxonomiei, ceea ce ar fi contrar pretinsului interes al reclamantei. În această privință, trebuie arătat că împrejurarea că primul motiv al acțiunii poate, pe cale incidentală, să repună în discuție legalitatea delegării acordate Comisiei în special pentru a stabili criteriile tehnice de examinare care permit să se determine modul în care și măsura în care o activitate economică contribuie în mod substanțial la atenuarea schimbărilor climatice nu este în contradicție cu interesul reclamantei ca activitatea de fabricare a avioanelor de afaceri să fie integrată în taxonomie. Eventuala constatare a nelegalității unei asemenea delegări ar avea astfel drept consecință faptul că stabilirea criteriilor tehnice de examinare pentru o anumită activitate economică nu ar mai intra în responsabilitatea Comisiei, ci a Parlamentului și a Consiliului. Această simplă constatare nu poate permite să se anticipeze includerea sau neincluderea în taxonomie de către aceste din urmă două instituții a fabricării de avioane de afaceri.

50 În al treilea rând, este necesar să se înlăture ca inoperant argumentul Comisiei potrivit căruia reclamanta nu își poate întemeia interesul de a exercita acțiunea pe împrejurarea că Regulamentul delegat 2023/2485 ar plasa-o într-o situație concurențială defavorabilă. Astfel, trebuie arătat că, după cum subliniază însăși reclamanta, aceasta a invocat argumente referitoare la poziția sa concurențială numai în cadrul celui de al șaselea motiv al acțiunii, întemeiat pe încălcarea principiului egalității de tratament între fabricanții de avioane de afaceri și ceilalți fabricanți de avioane, iar nu în partea din cererea introductivă consacrată demonstrării interesului său de a exercita acțiunea.

51 Având în vedere considerațiile care precedă, cauza de inadmisibilitate invocată de Comisie întemeiată pe lipsa interesului reclamantei de a exercita acțiunea trebuie respinsă.

Cu privire la fond

52 În susținerea acțiunii, reclamanta invocă șase motive. Primul motiv este întemeiat pe o excepție de nelegalitate, întemeiată pe articolul 277 TFUE, împotriva articolului 10 alineatul (3) din Regulamentul privind taxonomia, în temeiul căruia a fost adoptată dispoziția atacată. Al doilea motiv este întemeiat pe încălcarea normelor fundamentale de procedură întrucât, pe de o parte, Comisia nu a reunit toate cunoștințele necesare înainte de adoptarea Regulamentului delegat 2023/2485 și, pe de altă parte, acest regulament delegat este lipsit de orice motivare privind excluderea aviației de afaceri din taxonomie. Al treilea motiv este întemeiat pe încălcarea principiului securității juridice întrucât Regulamentul delegat 2023/2485 nu conține nicio definiție a aviației de afaceri. Al patrulea motiv este întemeiat pe încălcarea articolului 19 alineatul (1) literele (d), (f), (h) și (j) și alineatul (4) din Regulamentul privind taxonomia și, în consecință, a articolului 10 alineatul (2) din acest regulament, care stabilește elementele care trebuie luate în considerare la elaborarea criteriilor tehnice. Al cincilea motiv este întemeiat pe o eroare vădită de apreciere. Al șaselea motiv este întemeiat pe încălcarea principiului egalității întrucât Regulamentul delegat 2023/2485 tratează în mod diferit și injust producătorii de avioane de afaceri în raport cu producătorii de alte avioane.

Cu privire la primul motiv, întemeiat pe nelegalitatea articolului 10 alineatul (3) din Regulamentul privind taxonomia

53 Reclamanta susține că, întrucât regulamentul atacat a fost adoptat de Comisie în temeiul delegării care îi este conferită de articolul 10 alineatul (3) din Regulamentul privind taxonomia, există un raport juridic direct și necesar între această dispoziție și regulamentul atacat. În aceste condiții, reclamanta invocă, în temeiul articolului 277 TFUE, o excepție de nelegalitate împotriva articolului 10 alineatul (3) din Regulamentul privind taxonomia.

54 Comisia contestă atât admisibilitatea primului motiv, cât și temeinicia acestuia. Parlamentul și Consiliul contestă de asemenea temeinicia primului motiv.

Cu privire la admisibilitatea primului motiv

55 Comisia arată în esență că reclamanta nu a identificat în mod suficient de precis dispoziția din Regulamentul privind taxonomia împotriva căreia invocă o excepție de nelegalitate în temeiul articolului 277 TFUE, cu încălcarea articolului 76 litera (d) din Regulamentul de procedură al Tribunalului.

56 Trebuie amintit că, în conformitate cu articolul 76 litera (d) din Regulamentul de procedură, cererea introductivă cuprinde obiectul litigiului, motivele și argumentele invocate, precum și o expunere sumară a motivelor menționate.

57 Reiese din jurisprudență că cererea introductivă trebuie să explice în ce constă motivul pe care se întemeiază acțiunea. Astfel, elementele esențiale de fapt și de drept pe care se întemeiază acțiunea trebuie să reiasă, cel puțin în mod sumar, dar coerent și comprehensibil, din chiar textul cererii introductive. Cererea introductivă trebuie, așadar, să explice în ce constă motivul pe care se întemeiază acțiunea, astfel încât simpla enunțare abstractă a acestuia nu îndeplinește cerințele Regulamentului de procedură. Într-adevăr, în vederea garantării securității juridice și a bunei administrări a justiției, expunerea sumară a motivelor reclamantului trebuie să fie suficient de clară și de precisă pentru a permite pârâtului să își pregătească apărarea, iar instanței competente să se pronunțe asupra acțiunii (a se vedea Hotărârea din 21 iunie 2023, Hangzhou Dingsheng Industrial Group ș.a./Comisia, T-748/21, EU:T:2023:346, punctul 78 și jurisprudența citată).

58 În speță, trebuie arătat că reiese fără ambiguitate din cuprinsul punctului 128 din cererea introductivă că reclamanta are în vedere contestarea legalității articolului 10 alineatul (3) din Regulamentul privind taxonomia în măsura în care, după cum precizează la punctul 129 din aceeași cerere introductivă, dispoziția atacată a fost adoptată în temeiul acestei dispoziții.

59 Comisia arată că reclamanta s-a referit în cererea introductivă la activități economice precum utilizarea avioanelor de afaceri în gestionarea dezastrelor naturale, care se pot califica drept activități care contribuie în mod substanțial la atenuarea schimbărilor climatice, care intră sub incidența articolului 11 alineatul (3) din Regulamentul privind taxonomia, iar nu a articolului 10 alineatul (3) din același regulament, ceea ce ar fi creat o incertitudine cu privire la domeniul de aplicare al primului motiv. Cu toate acestea, din cererea introductivă reiese că reclamanta nu s-a referit la astfel de activități în cadrul primului motiv.

60 Comisia arată de asemenea că incertitudinea cu privire la domeniul de aplicare al primului motiv a fost întărită de împrejurarea că reclamanta nu a menționat articolul 10 alineatul (3) din Regulamentul privind taxonomia în capetele sale de cerere.

61 Cu toate acestea, trebuie amintit că articolul 277 TFUE constituie expresia unui principiu general care asigură oricărei părți dreptul de a contesta, pe cale incidentală, în vederea obținerii anulării unui act împotriva căruia poate formula o acțiune, validitatea actelor cu aplicabilitate generală care constituie temeiul juridic al unui astfel de act dacă această parte nu ar dispune de dreptul de a introduce, în temeiul articolului 263 TFUE, o acțiune directă împotriva acestor acte, ale căror consecințe le suportă astfel fără să fi fost în măsură să solicite anularea lor [a se vedea Hotărârea din 17 februarie 2017, Islamic Republic of Iran Shipping Lines ș.a./Consiliul, T-14/14 și T-87/14, EU:T:2017:102, punctul 55 și jurisprudența citată; a se vedea de asemenea în acest sens Hotărârea din 12 februarie 2020, Amisi Kumba/Consiliul, T-163/18, EU:T:2020:57, punctul 145 (nepublicată) și jurisprudența citată]. Rezultă că excepția de nelegalitate invocată de reclamantă constituie un motiv în susținerea capătului de cerere prin care solicită anularea dispoziției atacate, iar nu obiectul prezentei acțiuni, astfel încât reclamanta nu era obligată să precizeze în capetele sale de cerere că intenționa să se prevaleze de nelegalitatea articolului 10 alineatul (3) din Regulamentul privind taxonomia.

62 În plus, trebuie amintit că, în cadrul controlului de legalitate întemeiat pe articolul 263 TFUE, Tribunalul nu are competența de a pronunța hotărâri declarative (a se vedea în acest sens Hotărârea din 15 decembrie 2005, Infront WM/Comisia, T-33/01, EU:T:2005:461, punctul 171).

63 Deși Comisia pretinde că nu a putut să își pregătească în mod util apărarea, este suficient să se constate că aceasta a putut să conteste fără dificultate fiecare dintre argumentele reclamantei și să identifice dispoziția din Regulamentul privind taxonomia a cărei legalitate este pusă în discuție în cadrul primului motiv.

64 În consecință, trebuie respinsă cauza de inadmisibilitate întemeiată de Comisie pe încălcarea articolului 76 litera (d) din Regulamentul de procedură.

Cu privire la temeinicia primului motiv

65 Reclamanta, Compagnie Daher și EBAA susțin în esență că, în măsura în care Regulamentul privind taxonomia nu conține o listă a activităților economice pentru care au fost stabilite criteriile de durabilitate prevăzute la articolul 3 din acesta, delegarea de competențe conferită Comisiei prin articolul 10 alineatul (3) din același regulament determină Comisia să aleagă ea însăși activitățile economice pentru care adoptă criterii tehnice de examinare în vederea stabilirii condițiilor în care se poate considera că activitățile menționate contribuie în mod substanțial la atenuarea schimbărilor climatice. Prin urmare, Comisia ar decide ce activități economice sunt eligibile din punctul de vedere al taxonomiei și în ce condiții aceste activități vor putea beneficia de reorientarea finanțării într-o Europă decarbonizată. Cu toate acestea, alegerea activităților economice în discuție, care ar implica arbitraje politice între interese divergente, ar ține de responsabilitatea proprie a legiuitorului Uniunii și, prin urmare, nu ar putea fi delegată Comisiei fără a încălca articolul 290 alineatul (1) TFUE.

66 Comisia, Parlamentul și Consiliul contestă această argumentație.

67 Trebuie amintit că, potrivit articolului 290 alineatul (1) TFUE, un act legislativ poate delega Comisiei competența de a adopta acte fără caracter legislativ și cu domeniu de aplicare general, care completează sau modifică anumite elemente neesențiale ale actului legislativ.

68 Posibilitatea de a delega competențe, prevăzută la articolul 290 TFUE, urmărește să permită legiuitorului Uniunii să se concentreze asupra elementelor esențiale ale unei legislații, precum și asupra elementelor neesențiale cu privire la care consideră oportun să legifereze, încredințând în același timp Comisiei sarcina de a „completa” anumite elemente neesențiale ale actului legislativ adoptat sau de a „modifica” astfel de elemente în cadrul unei delegări conferite acesteia (a se vedea Hotărârea din 11 mai 2017, Dyson/Comisia, C-44/16 P, EU:C:2017:357, punctul 58 și jurisprudența citată).

69 Rezultă că normele esențiale ale materiei în cauză trebuie adoptate în reglementarea de bază și nu pot face obiectul unei delegări (a se vedea Hotărârea din 11 mai 2017, Dyson/Comisia, C-44/16 P, EU:C:2017:357, punctul 59 și jurisprudența citată).

70 Elementele esențiale ale unei reglementări de bază sunt cele a căror adoptare necesită efectuarea unor alegeri politice care se numără printre sarcinile proprii legiuitorului Uniunii (a se vedea în acest sens Hotărârea din 5 septembrie 2012, Parlamentul/Consiliul, C-355/10, EU:C:2012:516, punctul 65), întrucât implică o evaluare comparativă a intereselor divergente în discuție pe baza unor aprecieri multiple, sau cele a căror adoptare permite ingerințe atât de importante în drepturile fundamentale ale persoanelor vizate încât devine necesară intervenția legiuitorului Uniunii (a se vedea Hotărârea din 26 iulie 2017, Republica Cehă/Comisia, C-696/15 P, EU:C:2017:595, punctul 78 și jurisprudența citată).

71 Identificarea elementelor unei materii care trebuie calificate drept esențiale trebuie să se întemeieze pe elemente obiective care pot face obiectul unui control jurisdicțional și impune luarea în considerare a caracteristicilor și a particularităților domeniului vizat (a se vedea Hotărârea din 22 iunie 2016, DK Recycling und Roheisen/Comisia, C-540/14 P, EU:C:2016:469, punctul 48 și jurisprudența citată).

72 În această privință, în primul rând, reiese din articolul 1 din Regulamentul privind taxonomia că acesta că are ca obiectiv stabilirea criteriilor care permit să se determine dacă o activitate economică se califică drept durabilă din punctul de vedere al mediului, în scopul stabilirii gradului în care o investiție este durabilă din punctul de vedere al mediului (Hotărârea din 10 septembrie 2025, Austria/Comisia, T-625/22, în recurs, EU:T:2025:869, punctul 106).

73 În conformitate cu articolul 3 din Regulamentul privind taxonomia, o activitate economică se califică drept durabilă din punctul de vedere al mediului dacă îndeplinește „criteriile pentru activitățile economice durabile din punctul de vedere al mediului” prevăzute la articolul 3 literele (a)-(d) din acest regulament, cu alte cuvinte dacă contribuie în mod substanțial la unul sau mai multe dintre obiectivele de mediu prevăzute la articolul 9 din regulamentul menționat, nu prejudiciază în mod semnificativ niciunul dintre aceste obiective, este efectuată în conformitate cu garanțiile minime prevăzute la articolul 18 din același regulament și respectă criteriile tehnice de examinare care au fost stabilite de Comisie printre altele în conformitate cu articolul 10 alineatul (3) și cu articolul 11 alineatul (3) din acest regulament (Hotărârea din 10 septembrie 2025, Austria/Comisia, T-625/22, în recurs, EU:T:2025:869, punctul 107).

74 În al doilea rând, din articolul 10 alineatul (3) litera (a) și din articolul 11 alineatul (3) litera (a) din Regulamentul privind taxonomia rezultă că aceste dispoziții deleagă Comisiei sarcina de a completa alineatele (1) și (2) ale acestor articole prin stabilirea unor criterii tehnice de examinare cu scopul de a determina condițiile în care o anumită activitate economică se califică drept o activitate care contribuie în mod substanțial la atenuarea schimbărilor climatice și la adaptarea la acestea (Hotărârea din 10 septembrie 2025, Austria/Comisia, T-625/22, în recurs, EU:T:2025:869, punctul 108).

75 Reiese de asemenea din articolul 10 alineatul (3) litera (b) și din articolul 11 alineatul (3) litera (b) din Regulamentul privind taxonomia că aceste dispoziții deleagă Comisiei sarcina de a completa articolul 17 din acest regulament prin stabilirea, pentru fiecare obiectiv de mediu relevant, a unor criterii tehnice de examinare cu scopul de a determina dacă o activitate economică, în privința căreia criteriile tehnice de examinare menționate mai sus au fost stabilite, prejudiciază în mod semnificativ unul sau mai multe dintre aceste obiective de mediu (Hotărârea din 10 septembrie 2025, Austria/Comisia, T-625/22, în recurs, EU:T:2025:869, punctul 109).

76 În plus, articolul 10 alineatul (5) și articolul 11 alineatul (5) din Regulamentul privind taxonomia impun Comisiei, atunci când exercită această competență delegată, să ia în considerare cerințele prevăzute la articolul 19 din acest regulament (Hotărârea din 10 septembrie 2025, Austria/Comisia, T-625/22, în recurs, EU:T:2025:869, punctul 110).

77 Printre cerințele menționate la punctul 76 de mai sus, articolul 19 alineatul (1) litera (a) arată că criteriile tehnice de examinare identifică cele mai relevante contribuții potențiale la obiectivul de mediu vizat, respectând în același timp principiul neutralității tehnologice, având în vedere atât efectul pe termen scurt, cât și cel pe termen lung al unei anumite activități economice (Hotărârea din 10 septembrie 2025, Austria/Comisia, T-625/22, în recurs, EU:T:2025:869, punctul 111).

78 În plus, potrivit articolului 19 alineatul (3) din Regulamentul privind taxonomia, criteriile tehnice de examinare prevăzute la alineatul (1) al acestui articol garantează faptul că activitățile generatoare de energie care utilizează combustibili fosili solizi nu se califică drept activități economice durabile din punctul de vedere al mediului (Hotărârea din 10 septembrie 2025, Austria/Comisia, T-625/22, în recurs, EU:T:2025:869, punctul 112).

79 Pe de altă parte, potrivit jurisprudenței, principiul neutralității tehnologice presupune că reglementarea în cauză trebuie să enunțe drepturile și obligațiile persoanelor într-un mod generic, pentru a nu privilegia recurgerea la o tehnologie în detrimentul alteia (a se vedea Hotărârea din 10 septembrie 2025, Austria/Comisia, T-625/22, în recurs, EU:T:2025:869, punctul 113 și jurisprudența citată).

80 Din considerațiile care precedă reiese că legiuitorul Uniunii a definit la articolul 3 din Regulamentul privind taxonomia criteriile de durabilitate din punctul de vedere al mediului pentru a determina dacă o activitate economică se califică drept durabilă din punctul de vedere al mediului în scopul stabilirii gradului în care o investiție este durabilă din punctul de vedere al mediului, fără a privilegia o tehnologie în detrimentul alteia și excluzând numai activitățile generatoare de energie care utilizează combustibili fosili solizi. Legiuitorul Uniunii a lăsat astfel Comisiei posibilitatea de a completa Regulamentul privind taxonomia prin instituirea unor criterii tehnice de examinare pentru a se adapta la inovațiile viitoare, permițând ca cadrul de reglementare să nu fie fix și să poată ține seama de progresele economice și de mediu. De asemenea, trebuie arătat că Regulamentul privind taxonomia nu se concentrează pe tipurile de activități, ci pe obiectivele de mediu și pe criteriile generale pentru a determina dacă o anumită activitate economică se califică drept durabilă, astfel încât, cu excepția combustibililor fosili excluși în mod expres, orice activitate poate fi eventual vizată de acest regulament, potrivit principiului neutralității tehnologice (Hotărârea din 10 septembrie 2025, Austria/Comisia, T-625/22, în recurs, EU:T:2025:869, punctul 114).

81 Rezultă de aici că criteriile pentru activitățile economice durabile din punctul de vedere al mediului au fost definite de legiuitorul Uniunii la articolul 3 din Regulamentul privind taxonomia și că acest legiuitor a lăsat deschisă posibilitatea de a defini toate tipurile de activități care îndeplinesc aceste criterii ca fiind durabile, cu excepția combustibililor fosili excluși în mod expres (Hotărârea din 10 septembrie 2025, Austria/Comisia, T-625/22, în recurs, EU:T:2025:869, punctul 115).

82 Astfel, având în vedere obiectivul și conținutul Regulamentului privind taxonomia, elementele esențiale ale acestuia constau printre altele în definirea obiectivelor de mediu, a criteriilor pentru activitățile economice durabile din punctul de vedere al mediului prevăzute la articolul 3 din acest regulament și a cerințelor aplicabile criteriilor tehnice de examinare. Or, Comisia a stabilit, prin Regulamentul delegat 2023/2485, criterii tehnice de examinare care, la rândul lor, nu fac parte dintre elementele esențiale ale Regulamentului privind taxonomia (a se vedea prin analogie Hotărârea din 10 septembrie 2025, Austria/Comisia, T-625/22, în recurs, EU:T:2025:869, punctul 116).

83 De asemenea, lăsând Comisiei posibilitatea de a stabili criterii tehnice de examinare pentru toate tipurile de activități care îndeplinesc criteriile de durabilitate, cu excepția activităților generatoare de energie care utilizează combustibili fosili solizi, legiuitorul Uniunii a făcut alegerile politice care țin de propria responsabilitate în ceea ce privește elementele esențiale ale Regulamentului privind taxonomia (Hotărârea din 10 septembrie 2025, Austria/Comisia, T-625/22, în recurs, EU:T:2025:869, punctul 117).

84 Rezultă că determinarea activităților economice ca atare, precum și stabilirea criteriilor tehnice de examinare pentru fiecare activitate economică care pune în aplicare criteriile de durabilitate nu fac parte, contrar celor susținute de reclamantă, dintre elementele esențiale ale Regulamentului privind taxonomia (Hotărârea din 10 septembrie 2025, Austria/Comisia, T-625/22, în recurs, EU:T:2025:869, punctul 118).

85 Această constatare nu poate fi repusă în discuție de argumentul reclamantei potrivit căruia delegarea de competențe conferită Comisiei prin articolul 10 alineatul (3) din Regulamentul privind taxonomia determină această instituție să stabilească în mod concret domeniul de aplicare material al acestui regulament, alegând ea însăși activitățile pentru care stabilește criterii tehnice de examinare. Astfel, după cum reiese din considerațiile prezentate la punctele 70-84 de mai sus, această împrejurare rezultă din însăși economia Regulamentului privind taxonomia, precum și din alegerile politice efectuate de legiuitorul Uniunii cu ocazia definirii domeniului de aplicare al acestui regulament și a criteriilor generale pentru o activitate economică durabilă din punctul de vedere al mediului la articolul 1 și, respectiv, la articolul 3 din regulamentul menționat. În măsura în care se poate considera că acest argument vizează definirea domeniului de aplicare al Regulamentului privind taxonomia sau a criteriilor generale pentru o activitate economică durabilă din punctul de vedere al mediului, trebuie să se constate că reclamanta nu a ridicat o excepție de nelegalitate nici împotriva articolului 1, nici împotriva articolului 3 din acest regulament.

86 De asemenea, trebuie înlăturat argumentul reclamantei întemeiat pe o încălcare a articolului 16 din Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene. Astfel, trebuie să se constate că acest argument nu are legătură cu legalitatea articolului 10 alineatul (3) din Regulamentul privind taxonomia, ci privește în realitate problema dacă excluderea prin dispoziția atacată a activității de fabricare a aeronavelor destinate aviației de afaceri private sau comerciale din activitățile de tranziție aduce atingere libertății reclamantei de a desfășura o activitate comercială, garantată de articolul 16 din Carta drepturilor fundamentale.

87 Având în vedere ceea ce precedă, nu se poate considera că, în măsura în care deleagă Comisiei competența de a adopta un regulament delegat pentru a completa articolul 10 alineatele (1) și (2) și articolul 17 din Regulamentul privind taxonomia, articolul 10 alineatul (3) din acest regulament a fost adoptat cu încălcarea articolului 290 TFUE (Hotărârea din 10 septembrie 2025, Austria/Comisia, T-625/22, în recurs, EU:T:2025:869, punctul 126).

88 Prin urmare, primul motiv trebuie respins ca nefondat.

Cu privire la al doilea motiv, întemeiat pe încălcarea normelor fundamentale de procedură

89 Al doilea motiv se împarte în două aspecte. Primul aspect este dedus din încălcarea procedurii de adoptare a Regulamentului delegat 2023/2485, în măsura în care nici reclamanta, nici o altă entitate reprezentativă a sectorului aviației de afaceri nu au fost consultate corespunzător de Comisie în cadrul elaborării acestuia. Al doilea aspect este dedus din încălcarea obligației de motivare, în măsura în care Regulamentul delegat 2023/2485 nu conține nicio explicație referitoare la excluderea fabricării avioanelor destinate aviației de afaceri din activitățile de tranziție.

Cu privire la primul aspect al celui de al doilea motiv, întemeiat pe lipsa consultării reclamantei sau a oricărei entități reprezentative din sectorul aviației de afaceri

90 Reclamanta susține că, deși este o parte privată interesată și relevantă, nu a fost nici consultată, nici ascultată în cadrul elaborării Regulamentului delegat 2023/2485, în pofida obligațiilor de consultare care se impuneau Comisiei în temeiul articolului 23 alineatul (4) și al articolului 10 alineatul (4) din Regulamentul privind taxonomia. Astfel, reclamanta arată că nicio entitate reprezentativă a aviației de afaceri nu a participat la Platforma privind finanțarea durabilă prevăzută la articolul 20 din Regulamentul privind taxonomia (denumită în continuare „platforma”). Prin alegerea de a nu consulta reclamanta sau reprezentanții filierei, care i-au adresat numeroase contribuții și numeroase scrisori, prezentate în anexa la cererea introductivă, în sensul unei includeri în taxonomie a întregului sector, inclusiv a aviației de afaceri, Comisia ar fi încălcat normele fundamentale de procedură prevăzute de Regulamentul privind taxonomia pentru adoptarea Regulamentului delegat 2023/2485. Potrivit reclamantei, dacă aceste norme de procedură ar fi fost respectate, conținutul Regulamentului delegat 2023/2485 ar fi putut să fie substanțial diferit.

91 Comisia contestă argumentația reclamantei.

92 În această privință, trebuie arătat că dispoziția atacată se înscrie în Regulamentul delegat 2023/2485 adoptat de Comisie printre altele în temeiul articolului 10 alineatul (3) și al articolului 11 alineatul (3) din Regulamentul privind taxonomia, un astfel de regulament delegat intrând, potrivit articolului 290 alineatul (1) TFUE, în categoria actelor fără caracter legislativ și cu domeniu de aplicare general care completează sau modifică anumite elemente neesențiale ale actului legislativ.

93 Trebuie subliniat că, deși principiul general al dreptului de a fi ascultat nu se aplică actelor cu domeniu de aplicare general, situația este diferită dacă o dispoziție expresă din cadrul juridic care reglementează adoptarea actului în cauză conferă un asemenea drept procedural unei persoane afectate. Astfel, deși nici articolul 41 alineatul (2) litera (a) din Carta drepturilor fundamentale, nici principiul general al respectării dreptului de a fi ascultat nu îl obligă în acest sens, legiuitorul Uniunii este liber să prevadă un drept de a fi ascultate, consultate sau informate al persoanelor considerate a fi afectate de un act cu domeniu de aplicare general și să încadreze exercitarea acestuia (Hotărârea din 29 ianuarie 2026, Comisia/Zippo Manufacturing și Zippo, C-811/23 P, EU:C:2026:48, punctele 59 și 60).

94 Este necesar să se arate că, în temeiul articolului 10 alineatul (4) din Regulamentul privind taxonomia, înainte de adoptarea actului delegat menționat la alineatul (3) al aceluiași articol, Comisia consultă platforma. Articolul 20 alineatul (1) litera (b) din Regulamentul privind taxonomia prevede că platforma este alcătuită printre altele din experți care reprezintă părțile private interesate și relevante, inclusiv participanții la piața financiară și nefinanciară și sectoarele economice, care reprezintă industriile relevante.

95 Trebuie arătat de asemenea că, potrivit articolului 23 alineatul (4) din Regulamentul privind taxonomia, „Comisia colectează toate informațiile de specialitate necesare, înainte de adoptare și în cursul elaborării actelor delegate, inclusiv prin consultarea experților din Grupul de experți al statelor membre pentru finanțarea durabilă menționat la articolul 24 [din regulamentul menționat]. Înainte de adoptarea unui act delegat, Comisia acționează în conformitate cu principiile și procedurile prevăzute în Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legiferare”.

96 Punctul 28 din Acordul interinstituțional dintre Parlamentul European, Consiliul Uniunii Europene și Comisia privind o mai bună legiferare din 13 aprilie 2016 (JO 2016, L 123, p. 1) prevede că „Comisia se angajează ca, înainte de adoptarea actelor delegate, să reunească toate cunoștințele necesare, inclusiv prin consultarea unor experților statelor membre și prin consultări publice”.

97 În speță, în ceea ce privește procedura de adoptare a Regulamentului delegat 2023/2485, este necesar să se arate că platforma a publicat, la 3 august 2021, propuneri de criterii tehnice de examinare care priveau printre altele anumite activități din sectorul aviației, inclusiv fabricarea de aeronave. Aceste criterii tehnice de examinare au făcut obiectul unei consultări publice până la 28 septembrie 2021. Platforma a publicat recomandările sale finale privind criteriile menționate în martie 2022. Recomandările finale ale platformei au fost discutate de Grupul de experți al statelor membre pentru finanțarea durabilă la 6 aprilie, la 8 iulie, la 4 octombrie, la 15 decembrie 2022 și la 24 ianuarie 2023. Comisia a prezentat spre consultare publică, în perioada 5 aprilie-3 mai 2023, un proiect de regulament delegat care reia criteriile tehnice de examinare propuse de platformă pentru a culege opiniile părților interesate și a adoptat Regulamentul delegat 2023/2485 la 27 iunie 2023.

98 Este necesar să se constate că reclamanta nu contestă afirmația Comisiei potrivit căreia, în cadrul elaborării recomandărilor sale privind activitățile de aviație, platforma s-a întemeiat pe studiul Steer, care ar fi condus la schimburi cu asociații al căror membru este reclamanta sau care numără printre membrii lor constructori de avioane de afaceri, precum Asociația Europeană a Industriilor Aerospațiale, de Securitate și de Apărare (ASD) sau asociația companiilor aeriene ale Uniunii Airlines for Europe (A4E). Reclamanta nu contestă nici afirmația Comisiei potrivit căreia grupul de lucru al platformei privind transportul aerian cuprindea un reprezentant al sectorului aviației. Reclamanta nu contestă nici faptul că mai multe asociații al căror membru este, precum Groupement des industries françaises aéronautiques et spatiales (GIFAS), ASD și Association des constructeurs de l’aviation générale (GAMA), au participat la consultarea publică cu privire la criteriile tehnice de examinare propuse de platformă. În plus, din dosar reiese că reclamanta însăși (anexa A.3 la cererea introductivă), precum și Compagnie Daher, EBAA, GAMA, GIFAS, ASD și Liebherr-Aerospace Toulouse SAS (anexele A.4-A.9 la cererea introductivă) au participat la consultarea publică organizată de Comisie cu privire la proiectul de regulament delegat.

99 În aceste condiții, reclamanta nu poate susține în mod serios că Comisia nu și-a îndeplinit obligațiile pe care i le impuneau articolul 10 alineatul (4) și articolul 23 alineatul (4) din Regulamentul privind taxonomia.

100 Pe de altă parte, trebuie subliniat că, în măsura în care reclamanta reproșează Comisiei că nu a dat curs în mod favorabil observațiilor sale sau celor ale reprezentanților sectorului aviației de afaceri în Regulamentul delegat 2023/2485, un asemenea argument trebuie înlăturat, din moment ce nu privește încălcarea unei obligații procedurale, ci temeinicia dispoziției atacate.

101 Având în vedere considerațiile care precedă, primul aspect al celui de al doilea motiv trebuie respins ca nefondat.

Cu privire la al doilea aspect al celui de al doilea motiv, întemeiat pe încălcarea obligației de motivare

102 Reclamanta reproșează Comisiei că nu și-a îndeplinit obligația de motivare pe care i-o impunea articolul 296 alineatul (2) TFUE. În această privință, reclamanta observă că nici secțiunea 3.21, nici considerentele Regulamentului delegat 2023/2485 nu motivează excluderea aviației de afaceri din taxonomie.

103 Reclamanta arată că documentul de lucru al Comisiei cu referința SWD(2023) 239 final/2 din 4 iulie 2023 (denumit în continuare „documentul de lucru al Comisiei”) conține, desigur, o justificare a acestei excluderi, dar susține că aceasta nu constituie totuși o motivare suficientă, în măsura în care, în primul rând, documentul de lucru în discuție este un act separat de Regulamentul delegat 2023/2485, în al doilea rând, acest document de lucru este un act pregătitor și nu are aceeași valoare juridică cu regulamentul delegat menționat și, în al treilea rând, pentru a da un sens excluderii aviației de afaceri din taxonomia prevăzută în secțiunea 3.21, Tribunalul ar trebui să interpreteze dispoziția atacată numai în lumina documentului de lucru, ceea ce ar fi contrar jurisprudenței.

104 În orice caz, justificarea care figurează în documentul de lucru al Comisiei nu ar permite să se înțeleagă de ce activitatea de exploatare a avioanelor de afaceri ar putea fi aliniată la taxonomie, în condițiile în care fabricarea acelorași avioane nu ar fi aliniată niciodată, cu excepția avioanelor neutre din punctul de vedere al emisiilor de carbon.

105 EBAA subliniază că alegerea de a exclude aviația de afaceri privată sau comercială din taxonomie nu poate fi asimilată unei alegeri tehnice care nu ar necesita explicații suplimentare, în special ținând seama de propunerile care fuseseră făcute de ea însăși și de reclamantă în cadrul procedurii de consultare de a include în taxonomie aeronavele care transportă cel puțin 19 pasageri, indiferent de utilizarea lor, și de a se alinia la standardele Organizației Aviației Civile Internaționale (OACI) în materie de emisii de CO_2. Astfel, având în vedere numeroasele opinii exprimate în cadrul acestei proceduri care se opun excluderii aviației de afaceri private sau comerciale din taxonomie și faptul că doamna Mairead McGuinness, la acea dată membră a Comisiei însărcinată cu stabilitatea financiară, serviciile financiare și uniunea piețelor de capital, indicase, într-o scrisoare din 22 martie 2023, ca răspuns la cererile în acest sens a 13 asociații din sectorul aviației, că putea reflecta asupra includerii aviației de afaceri în taxonomie, Comisiei i-ar fi revenit o obligație de motivare consolidată în această privință.

106 Compagnie Daher adaugă că justificarea excluderii aviației de afaceri private sau comerciale din taxonomie cuprinsă în documentul de lucru al Comisiei se referă la activitatea de exploatare a aeronavelor și, prin urmare, nu permite explicarea excluderii activității de fabricare a aeronavelor pentru aviația de afaceri. Potrivit Compagnie Daher, cerința motivării care revine Comisiei în speță este cu atât mai puternică cu cât aceasta a adoptat Regulamentul delegat 2023/2485 în cadrul unei delegări care îi conferă o marjă de apreciere deosebit de largă.

107 Comisia contestă argumentele reclamantei.

108 În această privință, trebuie amintit că, potrivit articolului 296 al doilea paragraf TFUE, „[a]ctele juridice se motivează și se referă la propunerile, inițiativele, recomandările, cererile sau avizele prevăzute în tratate”.

109 Motivarea impusă la articolul 296 al doilea paragraf TFUE trebuie să fie adaptată naturii actului în cauză și trebuie să expună în mod clar și neechivoc raționamentul instituției care a emis actul, astfel încât să dea posibilitatea persoanelor interesate să ia cunoștință de justificările măsurii luate, iar instanței competente să își exercite controlul. Nu este obligatoriu ca motivarea să specifice toate elementele de fapt și de drept pertinente, având în vedere că problema dacă motivarea unui act respectă cerințele impuse la articolul 296 al doilea paragraf TFUE trebuie să fie apreciată nu numai prin prisma modului de redactare, ci și în raport cu contextul său, precum și cu ansamblul normelor juridice care reglementează materia respectivă (a se vedea Hotărârea din 10 iulie 2025, Ligue royale belge pour la protection des oiseaux, C-287/24, EU:C:2025:550, punctul 24 și jurisprudența citată).

110 Astfel, un act cauzator de prejudicii este suficient motivat atunci când intervine într-un context cunoscut de persoana interesată, care îi permite acesteia să înțeleagă semnificația măsurii adoptate în privința sa (a se vedea Hotărârea din 17 septembrie 2020, Rosneft și alții/Consiliul, C-732/18 P, nepublicată, EU:C:2020:727, punctul 78 și jurisprudența citată).

111 În speță, din considerentul (3) al Regulamentului delegat 2023/2485 reiese că sectorul transporturilor și lanțul său valoric se încadrează în mare măsură în activitățile economice care nu intră sub incidența Regulamentului delegat 2021/2139 și pentru care, prin urmare, este necesar să se stabilească criterii tehnice de examinare suplimentare pentru a facilita și mai mult investițiile durabile din punctul de vedere al mediului.

112 În plus, în considerentul (11) al Regulamentului delegat 2023/2485 se arată că „toate modurile de transport sunt indispensabile pentru sistemul de transport și că aviația joacă un rol esențial în promovarea coeziunii, a conectivității și a accesului la piața internă pentru toate regiunile” Uniunii. Același considerent precizează că „[a]viația are un potențial important de a-și reduce emisiile de gaze cu efect de seră, de a contribui la decarbonizarea transporturilor și, prin urmare, de a contribui în mod substanțial la atenuarea schimbărilor climatice” și că, prin urmare, este „necesar să se stabilească criterii tehnice de examinare pentru fabricarea aeronavelor, închirierea aeronavelor, transportul aerian de pasageri și de mărfuri și operațiunile de handling la sol pentru transportul aerian”. În ceea ce privește caracterul durabil sau de tranziție al aviației, considerentul (11) al Regulamentului delegat 2023/2485 enunță că „[t]ransportul aerian comercial cu emisii zero, operat cu zero emisii directe de CO_2 sau exclusiv pe bază de combustibili de aviație durabili nu este încă disponibil din punct de vedere tehnologic[și că, p]ână când un astfel de transport aerian comercial cu emisii zero va fi disponibil din punct de vedere tehnologic, transportul aerian ar trebui să fie considerat o activitate de tranziție, cu criterii tehnice de examinare bazate pe cele mai bune tehnologii disponibile pentru corpul aeronavei și eficiența consumului de combustibil al motoarelor și pe potențialul de a reduce substanțial emisiile de gaze cu efect de seră pe parcursul ciclului de viață al aeronavelor prin utilizarea progresivă a combustibililor de aviație durabili”.

113 Reiese astfel din considerentul (11) al Regulamentului delegat 2023/2485 printre altele că aviația poate contribui în mod substanțial la atenuarea schimbărilor climatice și că, prin urmare, este necesar să se stabilească criterii tehnice de examinare pentru anumite activități din acest sector, printre care fabricarea aeronavelor și transportul aerian de pasageri și de mărfuri. Reiese de asemenea din acest considerent că, în măsura în care transportul aerian comercial cu emisii zero nu este încă posibil din punct de vedere tehnologic, activitățile de transport aerian trebuie considerate ca fiind de tranziție, iar criteriile tehnice de examinare stabilite în acest scop trebuie să se bazeze pe cele mai bune tehnologii disponibile în ceea ce privește corpul aeronavei și

eficiența consumului de combustibil al motoarelor și pe potențialul de a reduce substanțial emisiile de gaze cu efect de seră pe parcursul ciclului de viață al aeronavelor prin utilizarea progresivă a combustibililor de aviație durabili (denumiți în continuare „CAD”).

114 Trebuie arătat că expunerea de motive a Regulamentului delegat 2023/2485 precizează că, „[î]n cazul în care [respectivul] act delegat stabilește criterii tehnice de examinare pentru activitățile de tranziție în sensul articolului 10 alineatul (2) din Regulamentul privind taxonomia, aceste criterii sunt definite pentru activități economice pentru care nu există în prezent alternative fezabile din punct de vedere tehnologic și economic cu emisii scăzute de dioxid de carbon și care sunt necesare pentru tranziția către neutralitatea climatică”.

115 În expunerea de motive a Regulamentului delegat 2023/2485, se arată că acest regulament delegat este „susținut de un document de lucru analitic al serviciilor Comisiei, care explică printre altele abordarea adoptată pentru definirea criteriilor tehnice de examinare relevante, inclusiv modul în care se preconizează că aceste criterii vor funcționa în practică și eventualele divergențe sau completări față de recomandările platformei”.

116 Capitolul 4 din versiunea anterioară a documentului de lucru al Comisiei, publicată la 27 iunie 2023, respectiv concomitent cu adoptarea Regulamentului delegat 2023/2485, conține secțiunea 4.5, intitulată „Contribuție substanțială la atenuarea schimbărilor climatice”, care conține ea însăși o subsecțiune 4.5.2, referitoare la transport.

117 În subsecțiunea 4.5.2 din documentul de lucru al Comisiei, în ceea ce privește tipul de contribuție substanțială care a fost aleasă, în ceea ce privește transportul aerian, se precizează următoarele:

„În ceea ce privește construirea și închirierea de aeronave, precum și transportul aerian de pasageri și de mărfuri, [p]latforma a propus criterii privind contribuția substanțială la atenuarea schimbărilor climatice, incluzând: (i) aeronavele cu emisii directe de CO_2 zero ca activități cu emisii scăzute de dioxid de carbon, precum și (ii) tehnologia avioanelor de ultimă generație care oferă o îmbunătățire semnificativă a performanțelor în materie de eficiență energetică și de reducere a emisiilor de [gaze cu efect de seră] asociate în raport cu generarea anterioară de aeronave și (iii) exploatarea aeronavelor care utilizează [CAD] ca activități de tranziție. Criteriile referitoare la transportul aerian […] vizează, în primul rând, accelerarea dezvoltării și introducerii pe piață a aeronavelor cu emisii directe de CO_2 zero. În al doilea rând, acestea urmăresc să încurajeze adoptarea pe piață și înlocuirea avioanelor din generația precedentă, mai puțin eficiente din punctul de vedere al consumului de combustibil, cu cele din ultima generație, mai eficiente din punctul de vedere al consumului de combustibil, fără a contribui la extinderea flotei. În al treilea rând, acestea urmăresc să încurajeze înlocuirea kerosenului fosil cu [CAD]. Criteriile încurajează, de asemenea, pregătirea tehnică a flotei de aeronave pentru a funcționa cu 100 % [CAD].

[…] Aeronavele de ultimă generație sunt clasificate în funcție de randamentul lor energetic și de performanța lor în materie de emisii de gaze cu efect de seră în raport cu marjele stabilite de noul standard CO_2 pentru noile tipuri de aeronave (NT) ale [OACI] și sunt împărțite în trei categorii în funcție de masa lor maximă la decolare. Aeronavele care nu respectă aceste marje corespund generației precedente, al cărei randament energetic este net inferior. […]

Avioanele de ultimă generație produse pentru aviația de afaceri privată sau comercială sunt excluse, având în vedere amprenta lor de CO_2 pe pasager-kilometru în raport cu celelalte mijloace de transport disponibile. Ar fi necesare lucrări suplimentare pentru a demonstra modul

în care fabricarea acestor avioane ar putea contribui la obiectivele taxonomiei. Cu toate acestea, producția de avioane cu emisii directe de CO_2 zero este pe deplin compatibilă cu obiectivele taxonomiei, indiferent de utilizarea lor finală.

[…]”

118 Reiese astfel din expunerea de motive a Regulamentului delegat 2023/2485 și din secțiunea 4.5.2 din documentul de lucru al Comisiei că aceasta din urmă a considerat că activitatea de fabricare a aeronavelor „produse pentru aviația de afaceri privată sau comercială” nu îndeplinea condițiile stabilite la articolul 10 alineatul (2) din Regulamentul privind taxonomia pentru stabilirea criteriilor tehnice de examinare, ținând seama de amprenta de CO_2 pe pasager-kilometru a avioanelor de ultimă generație produse pentru aviația de afaceri privată sau comercială în raport cu cea a celorlalte mijloace de transport disponibile.

119 Trebuie subliniat în această privință că reclamanta nu putea ignora contextul în care fusese adoptat Regulamentul delegat 2023/2485, ținând seama de participarea sa la procedura de consultare publică privind propunerile de criterii tehnice de examinare formulate de platformă (a se vedea punctul 98 de mai sus).

120 Rezultă că reclamanta era în măsură să înțeleagă motivele pentru care secțiunea 3.21 excludea activitatea de fabricare a aeronavelor produse pentru aviația de afaceri privată sau comercială din activitățile pentru care erau prevăzute criterii tehnice de examinare în temeiul activităților de tranziție prevăzute la articolul 10 alineatul (2) din Regulamentul privind taxonomia. Această constatare este de altfel confirmată de argumentele invocate de reclamantă în susținerea celui de al cincilea motiv al acțiunii, care vizează tocmai explicația furnizată de Comisie în documentul său de lucru.

121 Pe de altă parte, trebuie amintit că, potrivit unei jurisprudențe consacrate, obligația de motivare constituie o formalitate substanțială care trebuie diferențiată de problema temeiniciei motivării, aceasta din urmă ținând de legalitatea pe fond a actului în litigiu (Hotărârea din 22 martie 2001, Franța/Comisia, C-17/99, EU:C:2001:178, punctul 35; a se vedea Hotărârea din 10 septembrie 2024, Comisia/Irlanda ș.a., C-465/20 P, EU:C:2024:724, punctul 389 și jurisprudența citată).

122 Astfel, motivarea unei decizii constă în exprimarea formală a motivelor pe care se întemeiază această decizie. Dacă aceste motive sunt afectate de erori, ele afectează legalitatea pe fond a deciziei, dar nu motivarea sa, care poate fi suficientă chiar dacă cuprinde motive eronate. Rezultă că criticile și argumentele prin care se urmărește contestarea temeiniciei unui act sunt lipsite de pertinență în cadrul unui motiv întemeiat pe lipsa sau insuficiența motivării (a se vedea Hotărârea din 18 iunie 2015, Ipatau/Consiliul, C-535/14 P, EU:C:2015:407, punctul 37 și jurisprudența citată).

123 Prin urmare, trebuie înlăturat argumentul formulat de Compagnie Daher potrivit căruia explicația cuprinsă în documentul de lucru al Comisiei se referă la exploatarea aeronavelor produse pentru aviația de afaceri privată sau comercială, iar nu la fabricarea lor, în măsura în care, prin acest argument, ea urmărește în esență să conteste temeinicia explicației respective, ceea ce constituie o problemă distinctă de cea a încălcării obligației de motivare.

124 Având în vedere considerațiile prezentate mai sus, este necesar să se considere că, în împrejurările specifice ale speței, Comisia nu a încălcat obligația de motivare care îi revenea potrivit jurisprudenței amintite la punctele 109 și 110 de mai sus.

125 În consecință, al doilea aspect al celui de al doilea motiv trebuie respins ca nefondat și, prin urmare, al doilea motiv trebuie respins în totalitate.

Cu privire la cel de al cincilea motiv, întemeiat pe o eroare vădită de apreciere

126 Reclamanta susține, în cadrul celui de al cincilea motiv, că Comisia a săvârșit o eroare vădită de apreciere prin faptul că a exclus activitatea de fabricare a aeronavelor produse pentru aviația de afaceri privată sau comercială din activitățile pentru care erau prevăzute criterii tehnice de examinare în temeiul activităților de tranziție, pentru motivul că aceste aeronave ar avea o amprentă de emisii de CO_2 pe pasager-kilometru mai mare decât cea a celorlalte mijloace de transport disponibile.

127 Comisia contestă atât admisibilitatea, cât și temeinicia prezentului motiv.

Cu privire la admisibilitatea celui de al cincilea motiv

128 Comisia susține că lipsa indicării, în cererea introductivă, a dispoziției în aplicarea căreia i se reproșează că a săvârșit o eroare vădită de apreciere face ca motivul să fie inadmisibil, în măsura în care acesta nu îndeplinește cerințele de claritate și de precizie enunțate de jurisprudența amintită la punctul 57 de mai sus. În special, Comisia reproșează reclamantei că nu a indicat dacă îi reproșa că a săvârșit o eroare vădită de apreciere în privința articolului 10 din Regulamentul privind taxonomia sau a articolului 19 din același regulament.

129 Reclamanta contestă argumentația Comisiei.

130 În această privință, trebuie arătat că Statutul Curții de Justiție a Uniunii Europene și Regulamentul de procedură nu obligă reclamantul să citeze articolele pe care le invocă (Hotărârea din 6 mai 2009, Outokumpu și Luvata/Comisia, T-122/04, EU:T:2009:141, punctul 53). Este suficient ca faptele, motivele și concluziile reclamantului să fie enunțate în cererea introductivă. În schimb, nu este suficient să se enunțe o dispoziție din tratat sau din dreptul Uniunii pentru ca un motiv să fie admisibil. Astfel, în temeiul articolului 76 litera (d) din Regulamentul de procedură, cererea introductivă trebuie să cuprindă printre altele o expunere sumară a motivelor invocate. În plus, această expunere trebuie să fie suficient de clară și de precisă pentru a permite pârâtului să își pregătească apărarea, iar Tribunalului să se pronunțe asupra acțiunii, dacă este cazul, fără să se bazeze pe alte informații. În vederea garantării securității juridice și a bunei administrări a justiției, pentru ca un motiv să fie admisibil, este necesar ca elementele esențiale de fapt și de drept pe care se întemeiază acest motiv să rezulte, cel puțin în mod sumar, dar coerent și comprehensibil, din chiar textul cererii introductive, pentru a evita ca Tribunalul să se pronunțe *ultra petita* sau să omită să se pronunțe asupra unei critici pertinente pentru soluționarea litigiului. Orice motiv care nu este enunțat suficient în cererea de sesizare a instanței trebuie să fie considerat inadmisibil (a se vedea Hotărârea din 12 februarie 2020, Kampete/Consiliul, T-164/18, nepublicată, EU:T:2020:542, punctul 112 și jurisprudența citată).

131 În speță, este cert că reclamanta nu a indicat în mod expres în cererea introductivă dispoziția în privința căreia reproșa Comisiei că a săvârșit o eroare vădită de apreciere.

132 Cu toate acestea, trebuie arătat că reiese în mod suficient de clar din cererea introductivă că reclamanta contestă temeinicia motivelor expuse în documentul de lucru al Comisiei referitoare la excluderea activității de fabricare a aeronavelor produse pentru aviația de afaceri privată sau comercială din activitățile pentru care au fost adoptate criterii tehnice de examinare în temeiul articolului 10 alineatul (2) din Regulamentul privind taxonomia.

133 În plus, trebuie subliniat că Comisia a arătat în memoriul în apărare că argumentele invocate de reclamantă în susținerea celui de al patrulea motiv al acțiunii, întemeiat pe încălcarea articolului 19 alineatul (1) literele (d), (f), (h) și (j) și alineatul (4) din Regulamentul privind taxonomia, urmăreau să demonstreze existența unor erori vădite de apreciere în aplicarea acestor dispoziții.

134 Trebuie arătat de asemenea că, în răspunsul său la al cincilea motiv (punctele 142-146 și 153 din memoriul în apărare), Comisia a indicat în mod clar că intenționa să conteste că a săvârșit o eroare vădită de apreciere în aplicarea articolului 10 alineatul (2) din Regulamentul privind taxonomia.

135 Rezultă că, în pofida unei anumite imprecizii a cererii introductive, Comisia a înțeles că, deși al patrulea motiv era întemeiat în esență pe erori vădite de apreciere în aplicarea articolului 19 alineatul (1) literele (d), (f), (h) și (j) și alineatul (4) din Regulamentul privind taxonomia, al cincilea motiv era, la rândul său, întemeiat în esență pe o eroare vădită de apreciere în aplicarea articolului 10 alineatul (2) din același regulament.

136 Prin urmare, trebuie înlăturată cauza de inadmisibilitate invocată de Comisie, întemeiată pe lipsa de claritate și de precizie a celui de al cincilea motiv.

Cu privire la temeinicia celui de al cincilea motiv

137 Reclamanta susține că excluderea fabricării avioanelor de afaceri din activitățile de tranziție nu se putea întemeia, în raport cu articolul 10 alineatul (2) din Regulamentul privind taxonomia, numai pe criteriul emisiilor de CO_2 pe pasager-kilometru. Ea arată astfel că Comisia ar fi trebuit să țină seama printre altele de diferitele utilizări ale avioanelor de afaceri, de rolul de lider al aviației de afaceri în inovare, în special prin intermediul utilizării unei rate ridicate de CAD, care permite o decarbonizare a întregului sector aerian, de rata scăzută a emisiilor de CO_2 ale aviației de afaceri europene în raport cu întregul sector al transportului aerian și de avantajele pe care le aduce aviația de afaceri în materie de conectivitate în raport cu companiile aeriene regulate. Împrejurarea că însăși Comisia admite că ar fi necesare lucrări suplimentare pentru a demonstra modul în care fabricarea avioanelor de afaceri de ultimă generație ar putea contribui la obiectivele taxonomiei confirmă, potrivit reclamantei, că Comisia nu a luat în considerare toate elementele relevante atunci când a exclus activitatea de fabricare a aeronavelor produse pentru aviația de afaceri privată sau comercială din activitățile pentru care erau prevăzute criterii tehnice de examinare în temeiul activităților de tranziție prevăzute la articolul 10 alineatul (2) din Regulamentul privind taxonomia.

138 Comisia susține că a luat în considerare emisiile de CO_2 pe pasager-kilometru ale aviației de afaceri, care sunt net superioare celor ale altor mijloace de transport care pot constitui, în anumite cazuri, o soluție de înlocuire a aviației de afaceri. Ea arată că elementele menționate de reclamantă în susținerea prezentului motiv sunt lipsite de pertinență în ceea ce privește aspectul dacă activitatea de fabricare a aeronavelor produse pentru aviația de afaceri privată sau comercială

intră sub incidența activităților de tranziție prevăzute la articolul 10 alineatul (2) din Regulamentul privind taxonomia, și anume activități care contribuie în mod substanțial la atenuarea schimbărilor climatice.

139 În această privință, trebuie amintit că, atunci când o instituție a Uniunii dispune de o largă putere de apreciere, în special în cadrul unor aprecieri complexe, controlul jurisdicțional pe care instanța Uniunii trebuie să îl exercite asupra temeiniciei unui act adoptat în exercitarea unei astfel de puteri nu trebuie să conducă la substituirea aprecierii instituției în cauză cu propria apreciere, ci urmărește să verifice că acest act nu se întemeiază pe fapte inexacte din punct de vedere material și că nu este afectat de nicio eroare vădită de apreciere sau de un abuz de putere (a se vedea în acest sens Hotărârea din 4 mai 2023, BCE/Crédit lyonnais, C-389/21 P, EU:C:2023:368, punctul 55 și jurisprudența citată).

140 În plus, în contextul unei competențe delegate în sensul articolului 290 TFUE, Comisia dispune, cu ocazia exercitării competențelor care îi sunt conferite, de o largă putere de apreciere atunci când trebuie printre altele să efectueze aprecieri și evaluări complexe (a se vedea în acest sens Hotărârea din 11 mai 2017, Dyson/Comisia, C-44/16 P, EU:C:2017:357, punctul 53 și jurisprudența citată).

141 În această privință, conform unei jurisprudențe constante, instanța Uniunii trebuie nu numai să verifice exactitatea materială a elementelor de probă invocate, fiabilitatea și coerența lor, ci și să controleze dacă aceste elemente constituie ansamblul datelor pertinente care trebuie luate în considerare pentru aprecierea unei situații complexe și dacă sunt de natură să susțină concluziile deduse pe baza lor (a se vedea Hotărârea din 4 mai 2023, BCE/Crédit lyonnais, C-389/21 P, EU:C:2023:368, punctul 56 și jurisprudența citată).

142 Astfel, în cazul în care o instituție dispune de o largă putere de apreciere, prezintă o importanță fundamentală respectarea garanțiilor procedurale, printre care figurează obligația acesteia de a examina cu atenție și cu imparțialitate toate elementele relevante ale situației în cauză (a se vedea în acest sens Hotărârea din 4 mai 2023, BCE/Crédit lyonnais, C-389/21 P, EU:C:2023:368, punctul 57 și jurisprudența citată).

143 În speță, trebuie amintit că, după cum s-a constatat la punctul 117 de mai sus, în speță, Comisia a considerat că activitatea de fabricare a aeronavelor produse pentru aviația de afaceri privată sau comercială nu îndeplinea condițiile stabilite la articolul 10 alineatul (2) din Regulamentul privind taxonomia pentru stabilirea criteriilor tehnice de examinare, ținând seama de amprenta de CO_2 pe pasager-kilometru a avioanelor de ultimă generație produse pentru aviația de afaceri privată sau comercială în raport cu cea a celorlalte mijloace de transport disponibile.

144 Articolul 10 alineatul (2) din Regulamentul privind taxonomia prevede următoarele:

„[S]e consideră că o activitate economică pentru care nu există o alternativă viabilă din punct de vedere tehnologic și economic cu un nivel scăzut de emisii de dioxid de carbon se califică drept o activitate care contribuie în mod substanțial la atenuarea schimbărilor climatice atunci când sprijină tranziția către o economie neutră din punct de vedere climatic, pe baza unei traiectorii

de reducere a creșterii temperaturii cu 1,5 °C peste nivelurile preindustriale, inclusiv prin eliminarea treptată a emisiilor de gaze cu efect de seră, în special a emisiilor provenite din combustibili fosili solizi și în cazul în care activitatea respectivă:

(a) are niveluri de emisii de gaze cu efect de seră care corespund celor mai bune performanțe din sector sau din industrie;

(b) nu împiedică dezvoltarea și implementarea de alternative cu emisii scăzute de carbon; […]

(c) nu conduce la un blocaj al activelor cu emisii ridicate de dioxid de carbon, având în vedere durata de viață economică a acestor active.

În sensul prezentului alineat și pentru stabilirea criteriilor tehnice de examinare în temeiul articolului 19, Comisia evaluează contribuția potențială și fezabilitatea tuturor tehnologiilor existente relevante.”

145 Trebuie arătat că, în memoriul în apărare, Comisia afirmă că, în stadiul elaborării criteriilor tehnice de examinare pentru fabricarea aeronavelor utilizate pentru transportul de pasageri și de mărfuri, a reținut amprenta de CO_2 pe pasager-kilometru drept criteriu pertinent pentru a aprecia dacă o activitate economică aducea o contribuție substanțială la atenuarea schimbărilor climatice, astfel cum impune articolul 10 alineatul (2) din Regulamentul privind taxonomia.

146 Cu toate acestea, trebuie subliniat că motivarea dispoziției atacate, astfel cum reiese din documentul de lucru al Comisiei și din expunerea de motive a Regulamentului delegat 2023/2485, vizează, în ceea ce privește activitatea de fabricare a aeronavelor produse pentru aviația de afaceri privată sau comercială, respectarea, pe de o parte, a condiției stabilite prin prima teză a articolului 10 alineatul (2) din Regulamentul privind taxonomia, care prevede că activitățile de tranziție pot include activități pentru care nu există alternative cu emisii scăzute de carbon care să fie realizabile din punct de vedere tehnologic și economic, și, pe de altă parte, a condiției stabilite la articolul 10 alineatul (2) litera (a) din același regulament, care precizează că astfel de activități trebuie să aibă „niveluri de emisii de gaze cu efect de seră care corespund celor mai bune performanțe din sector sau din industrie”.

147 Prin urmare, trebuie să se verifice dacă Comisia nu a săvârșit o eroare vădită de apreciere în aplicarea celor două condiții menționate la punctul 146 de mai sus.

148 În primul rând, în ceea ce privește afirmația cuprinsă în documentul de lucru al Comisiei potrivit căreia, în esență, „celelalte mijloace de transport disponibile” ar constitui alternative pentru avioanele de afaceri de ultimă generație, trebuie arătat că, în memoriul în apărare, Comisia a arătat că își întemeiase această apreciere pe raportul Asociației Transport & Environment (T & E) intitulat „Private jets: can the super rich supercharge zero-emission aviation?” (denumit în continuare „raportul T& E”), din care reieșea că existau alternative cu emisii mult mai reduse de CO_2 pe pasager pentru anumite legături pe o distanță mai mică de 500 de km, și anume de 50 % pentru ansamblul zborurilor private în cadrul Uniunii, printre care ar figura în special trenurile și avioanele comerciale, care ar adăuga maximum trei ore la durata traseului în raport cu traseul efectuat cu avionul de afaceri, precum și autobuzele și autoturismele individuale. Astfel, Comisia arată că, potrivit raportului T & E, există un zbor comercial direct pentru 72 % din zborurile aeriene private. De asemenea, Comisia subliniază că există legături feroviare de mare viteză pe 70-80 % dintre cele mai populare zece rute aeriene private din Uniune.

149 În această privință, mai întâi, trebuie arătat că din articolul 10 alineatul (2) prima teză din Regulamentul privind taxonomia reiese că activitățile de tranziție pot fi activități care nu au ele însele un nivel scăzut de emisii de dioxid de carbon sau activități cu un nivel scăzut de emisii de dioxid de carbon care nu îndeplinesc condițiile prevăzute la articolul 10 alineatul (1) din Regulamentul privind taxonomia (Hotărârea din 10 septembrie 2025, Austria/Comisia, T-625/22, în recurs, EU:T:2025:869, punctul 159).

150 În continuare, trebuie arătat că din articolul 10 alineatul (2) prima teză din Regulamentul privind taxonomia reiese că activitățile de tranziție sunt în plus activități economice pentru care nu există o alternativă viabilă din punct de vedere tehnologic și economic cu un nivel scăzut de emisii de dioxid de carbon.

151 Trebuie subliniat în această privință că simpla împrejurare că o activitate economică emite mai puțin CO_2 decât o altă activitate economică nu înseamnă în mod necesar că este vorba despre o activitate cu un nivel scăzut de emisii de dioxid de carbon.

152 Astfel, împrejurarea, presupunând că este dovedită, că avioanele comerciale regulate emit semnificativ mai puțin CO_2 pe pasager decât avioanele de afaceri de ultimă generație nu permite, ca atare, să se concluzioneze că transportul aerian de pasageri cu avioane comerciale regulate este o activitate cu un nivel scăzut de emisii de dioxid de carbon.

153 Dimpotrivă, din considerentul (11) al regulamentului atacat reiese că aviația în ansamblul său „are un potențial important de a-și reduce emisiile de gaze cu efect de seră”, ceea ce implică faptul că, în stadiul actual, nu este vorba despre o activitate cu un nivel scăzut de emisii de dioxid de carbon, astfel cum însăși Comisia a admis ca răspuns la o întrebare a Tribunalului în ședință. Rezultă că avioanele produse pentru aviația comercială regulată nu pot fi considerate o „alternativă […] cu un nivel scăzut de emisii de dioxid de carbon”, în sensul articolului 10 alineatul (2) prima teză din Regulamentul privind taxonomia, pentru avioanele de afaceri de ultimă generație.

154 În plus, contrar celor susținute de Comisie, trebuie arătat că problema dacă există, pentru o activitate economică determinată, o alternativă viabilă din punct de vedere tehnologic și economic cu un nivel scăzut de emisii de dioxid de carbon implică luarea în considerare a naturii și a caracteristicilor activității economice în discuție.

155 În speță, astfel cum arată reclamanta în mod întemeiat, deși din raportul T & E reiese că există legături feroviare pentru anumite itinerarii de mai puțin de 500 kilometri care corespund itinerariilor pe care o parte importantă a legăturilor aeriene sunt efectuate de avioane de afaceri în Uniune, nu rezultă că trenul constituie în mod necesar o alternativă pentru avioanele de afaceri de ultimă generație.

156 Astfel, pe de o parte, trebuie arătat că părțile sunt de acord că nu există legături feroviare care să corespundă fiecăruia dintre itinerariile care pot fi utilizate de avioane de afaceri între două puncte de pe teritoriul Uniunii sau între teritoriul Uniunii și state terțe, în special în ceea ce privește părțile insulare ale teritoriului Uniunii, după cum a admis Comisia în ședință ca răspuns la o întrebare a Tribunalului. De altfel, Comisia însăși a precizat în considerentul (11) al Regulamentului delegat 2023/2485 că „aviația joacă un rol esențial în promovarea coeziunii, a conectivității și a accesului la piața internă pentru toate regiunile [Uniunii]”.

157 Pe de altă parte, trebuie arătat de asemenea că, după cum a arătat reclamanta fără a fi contrazisă de Comisie, avioanele de afaceri prezintă pentru utilizatorii lor o flexibilitate importantă în ceea ce privește itinerariile și planurile de zbor, precum și, în general, o mai mare rapiditate decât transportul feroviar. În plus, spre deosebire de transportul feroviar, avioanele de afaceri de ultimă generație permit atingerea părților insulare ale Uniunii.

158 În aceste condiții, nu se poate considera că trenurile constituie o „alternativă […] cu un nivel scăzut de emisii de dioxid de carbon”, în sensul articolului 10 alineatul (2) prima teză din Regulamentul privind taxonomia, a avioanelor de afaceri de ultimă generație.

159 Aceste considerații se aplică și autobuzelor și autovehiculelor individuale, care, chiar presupunând că au „un nivel scăzut de emisii de dioxid de carbon”, sunt lipsite de flexibilitate și, respectiv, de rapiditatea avioanelor de afaceri de ultimă generație.

160 Prin urmare, este necesar să se concluzioneze că Comisia nu putea întemeia excluderea activității de fabricare a aeronavelor produse pentru aviația de afaceri privată sau comercială din activitățile pentru care erau prevăzute criterii tehnice de examinare în temeiul activităților de tranziție, prevăzute la articolul 10 alineatul (2) din Regulamentul privind taxonomia, pe existența unor alternative viabile din punct de vedere tehnologic și economic.

161 În al doilea rând, în ceea ce privește afirmația care figurează în documentul de lucru al Comisiei potrivit căreia, în esență, avioanele de afaceri de ultimă generație au o amprentă de CO_2 pe pasager-kilometru mult mai importantă decât cea a celorlalte mijloace de transport disponibile, trebuie arătat că, în memoriul în apărare, Comisia a precizat că amprenta de CO_2 pe pasager-kilometru era un criteriu bine stabilit pentru evaluarea impacturilor aviației asupra schimbărilor climatice. În această privință, Comisia subliniază că calculatorul OACI al emisiilor de dioxid de carbon, care este instrumentul oficial al ONU pentru cuantificarea amprentei de CO_2 a transportului aerian, utilizează metodologia bazată pe factorul de încărcare a pasagerilor și pe factorul pasageri/marfă pentru a obține partea din combustibilul total utilizat care poate fi atribuită pasagerilor transportați. De asemenea, Comisia subliniază că Regulamentul (UE) 2023/2405 al Parlamentului European și al Consiliului din 18 octombrie 2023 privind asigurarea unor condiții de concurență echitabile pentru un transport aerian durabil (ReFuelEU în domeniul aviației) (JO L, 2023/2405), care introduce o etichetare de mediu voluntară pentru zboruri, impune o metodă bazată pe amprenta de carbon preconizată pe pasager și pe eficiența preconizată a unui zbor în materie de CO_2 pe kilometru.

162 În plus, Comisia contestă afirmația reclamantei potrivit căreia contribuția mondială a sectorului aviației de afaceri la emisiile de CO_2 este minimă. Potrivit Comisiei, este important să se contextualizeze dimensiunea relativ redusă a populației care beneficiază de utilizarea avioanelor de afaceri (și anume 256 000 de persoane, adică 0,003 % din populația adultă mondială) în raport cu contribuția semnificativă a aviației de afaceri la emisiile globale de CO_2 (și anume 1,7 %-1,8 % din emisiile de CO_2 ale aviației comerciale). Comisia subliniază că aviația de afaceri este cea mai energofagă formă de transport aerian, cu o contribuție de cel puțin 15,6 milioane de tone de CO_2 în emisiile directe, adică aproximativ 3,6 tone de CO_2 pe zbor. Pe de altă parte, emisiile de gaze generate de zborurile avioanelor de afaceri ar fi crescut cu 46 % între anii 2019 și 2023 și ar risca să crească și mai mult ca urmare a previziunilor de creștere importantă a sectorului în anii următori.

163 Comisia contestă de asemenea argumentul reclamantei întemeiat pe capacitatea aeronavelor sale de a utiliza CAD. Ea susține în această privință că, presupunând că aeronavele produse pentru aviația de afaceri privată sau comercială sunt mai avansate decât aeronavele produse pentru aviația comercială regulată în utilizarea CAD, nu ar fi justificat să se includă în activitățile de tranziție, prevăzute la articolul 10 alineatul (2) din Regulamentul privind taxonomia, fabricarea de aeronave, chiar capabile să funcționeze cu un amestec compus în proporție de 100 % CAD, întrucât producătorii de aeronave nu ar avea influență asupra exploatării lor reale, care este realizată de operatori care sunt entități economice distincte. Prin urmare, producătorii de aeronave nu ar avea nicio influență asupra riscului excesiv de emisii de CO_2 ridicate pe pasager-kilometru, care ar putea fi legat de utilizarea sau neutilizarea de CAD de către operatorul aeronavelor.

164 În această privință, *primo*, trebuie amintit că activitățile de tranziție prevăzute la articolul 10 alineatul (2) din Regulamentul privind taxonomia pot fi activități care nu au ele însele un nivel scăzut de emisii de dioxid de carbon (a se vedea punctul 149 de mai sus). Astfel, trebuie subliniat că din articolul 19 alineatul (3) din Regulamentul privind taxonomia reiese că numai activitățile generatoare de energie care utilizează combustibili fosili solizi sunt în principiu excluse din sfera activităților economice care pot fi calificate drept durabile din punctul de vedere al mediului. Rezultă că împrejurarea că aviația de afaceri nu ar fi o activitate cu un nivel scăzut de emisii de dioxid de carbon nu este în sine de natură să o excludă din sfera activităților de tranziție pentru care trebuie stabilite criterii tehnice de examinare.

165 *Secundo*, trebuie arătat că activitatea de fabricare a aeronavelor este descrisă în secțiunea 3.21 ca fiind o activitate economică care constă în „[f]abricarea, repararea, întreținerea, revizia generală, recondiționarea, proiectarea, reconversia și modernizarea aeronavelor și a pieselor și echipamentelor aeronavelor”.

166 Cu toate acestea, amprenta de CO_2 pe pasager-kilometru se calculează ținând seama de numărul de pasageri transportați și de numărul de kilometri efectuați pe zbor. Rezultă că acest criteriu ține de operarea aeronavelor, care este vizată în secțiunea 6.19 din anexa I la Regulamentul delegat 2021/2139, intitulată „Transportul aerian de pasageri și de mărfuri” (denumită în continuare „secțiunea 6.19”), iar nu de fabricarea lor.

167 În plus, în ceea ce privește rolul pretins determinant jucat de criteriul amprentei de CO_2 pe pasager-kilometru în aprecierea Comisiei referitoare la caracterul tranzitoriu al activităților economice din sectorul aviației, trebuie arătat că din secțiunea 6.19 litera (e) reiese că activitatea de transport aerian de călători poate fi considerată o activitate de tranziție atunci când este exercitată cu o aeronavă exploatată cu o proporție minimă de CAD care corespunde unui procent de CAD de 5 % în anul 2022, care ar urma să crească ulterior cu 2 puncte procentuale anual. Trebuie arătat de asemenea că, contrar criteriilor tehnice de examinare stabilite în secțiunea 6.19 literele (b)-(d), criteriul tehnic de examinare stabilit în aceeași secțiune litera (e) nu face referire la respectarea criteriului tehnic de examinare stabilit în secțiunea 3.21 litera (b). Prin urmare, din secțiunea 6.19 litera (e) reiese că activitatea de transport aerian de călători poate fi considerată tranzitorie chiar și atunci când este desfășurată cu o aeronavă produsă pentru aviația comercială privată sau comercială, cu condiția ca aceasta să fie operată cu un anumit procent de CAD și, prin urmare, independent de amprenta sa de CO_2 pe pasager-kilometru.

168 *Tertio*, trebuie amintit că articolul 10 alineatul (2) litera (a) din Regulamentul privind taxonomia se referă la „niveluri de emisii de gaze cu efect de seră care corespund celor mai bune performanțe din sector sau din industrie”, astfel încât Comisia era obligată să ia în considerare, în

temeiul acestei dispoziții, emisiile de CO_2 ale aeronavelor produse pentru aviația de afaceri privată sau comercială având în vedere cele mai bune performanțe în domeniul transportului aerian de călători, iar nu al sectorului feroviar sau rutier.

169 Prin urmare, este necesar să se concluzioneze că Comisia nu putea întemeia excluderea activității de fabricare a aeronavelor produse pentru aviația de afaceri privată sau comercială din activitățile pentru care erau prevăzute criterii tehnice de examinare în temeiul activităților de tranziție, prevăzute la articolul 10 alineatul (2) din Regulamentul privind taxonomia, pe amprenta de CO_2 pe pasager-kilometru a aeronavelor menționate.

170 În al treilea rând, trebuie arătat că articolul 10 alineatul (2) din Regulamentul privind taxonomia prevede că, în scopul nu numai al stabilirii criteriilor tehnice de examinare, ci și al acestui alineat, Comisia evaluează contribuția potențială și fezabilitatea tuturor tehnologiilor existente relevante.

171 În speță, Comisia susține că nu a ținut seama de capacitatea avioanelor de afaceri de a funcționa cu o rată pretins importantă de CAD, pentru motivul că producătorii de avioane de afaceri nu au o influență asupra utilizării de CAD de către operatorii de avioane de afaceri. Aceasta a arătat însă în memoriul în apărare că, în cadrul viitoarei revizuiri a criteriilor tehnice de examinare, va evalua necesitatea de a prevedea criterii tehnice de examinare pentru avioanele de afaceri care utilizează CAD, având în vedere evoluția practicii de realimentare cu CAD de către operatorii de avioane de afaceri.

172 Cu toate acestea, trebuie arătat că din secțiunea 3.21 litera (c) reiese că, între 1 ianuarie 2028 și 31 decembrie 2032, fabricarea de aeronave care îndeplinesc criteriile tehnice de examinare stabilite la litera (b) din secțiunea 3.21 litera (b) și care sunt autorizate să funcționeze cu un amestec de 100 % de CAD va fi considerată o activitate de tranziție.

173 Rezultă că alegerea Comisiei de a nu ține seama de capacitatea avioanelor de afaceri de a funcționa cu o rată importantă de C, deși a ținut seama de această capacitate pentru celelalte aeronave cu o masă la decolare de peste 5,7 tone, este vădit arbitrară.

174 În al patrulea rând, trebuie arătat că din documentul de lucru al Comisiei reiese că aceasta consideră ea însăși că ar fi necesare lucrări suplimentare pentru a demonstra dacă și în ce condiții fabricarea avioanelor de afaceri de ultimă generație ar putea contribui la obiectivele taxonomiei.

175 Argumentul invocat de Comisie în această privință, potrivit căruia fragmentul respectiv din documentul de lucru ar ilustra pur și simplu abordarea progresivă pe care a urmat-o pentru stabilirea criteriilor tehnice de examinare, confirmă mai degrabă că, la momentul adoptării regulamentului atacat, aceasta nu analizase toate elementele relevante pentru a aprecia dacă activitatea de fabricare a aeronavelor produse pentru aviația de afaceri privată sau comercială intra sub incidența activităților de tranziție prevăzute la articolul 10 alineatul (2) din Regulamentul privind taxonomia.

176 Având în vedere considerațiile prezentate la punctele 148-175 de mai sus, este necesar să se considere că Comisia a săvârșit o eroare vădită de apreciere, în sensul jurisprudenței amintite la punctul 141 de mai sus, prin excluderea activității de fabricare a aeronavelor produse pentru aviația de afaceri privată sau comercială din activitățile pentru care erau prevăzute criterii tehnice de examinare în temeiul activităților de tranziție prevăzute la articolul 10 alineatul (2) din Regulamentul privind taxonomia.

177 Prin urmare, al cincilea motiv este întemeiat.

178 Este necesar să se stabilească dacă nelegalitatea constatată poate determina anularea dispoziției atacate solicitată de reclamantă.

179 În această privință, trebuie amintit că reclamanta solicită anularea dispoziției atacate, și anume punctul 2 din anexa I la Regulamentul delegat 2023/2485, în măsura în care acesta a introdus secțiunea 3.21 în anexa I la Regulamentul delegat 2021/2139.

180 Or, potrivit unei jurisprudențe constante, anularea în parte a unui act al Uniunii nu este posibilă decât în măsura în care elementele a căror anulare este solicitată pot fi separate de restul actului. Această condiție de separabilitate nu este îndeplinită atunci când anularea în parte a unui act ar avea ca efect modificarea substanței acestuia [a se vedea Hotărârea din 10 mai 2023, Ryanair/Comisia (SAS II; COVID-19), T-238/21, nepublicată, EU:T:2023:247, punctul 84 și jurisprudența citată].

181 În speță, trebuie arătat că primul paragraf litera (b) din tabelul din secțiunea 3.21, care exclude fabricarea „aeronave[lor] produse pentru aviația de afaceri privată sau comercială”, figurează în subdiviziunea intitulată „Criterii tehnice de examinare”, care are ca obiect enumerarea criteriilor tehnice pentru fiecare tip de aeronavă a căror fabricare, reparare, întreținere, efectuare de revizii generale, recondiționare, proiectare, reconversie sau modernizare intră în domeniul de aplicare al taxonomiei.

182 Or, toate criteriile tehnice pe care trebuie să le îndeplinească aeronavele produse pentru aviația de afaceri privată sau comercială figurează în secțiunea 3.21 litera (b). Astfel, secțiunea 3.21 litera (a) se limitează să facă trimitere la aeronavele cu zero emisii directe de CO_2, iar secțiunea 3.21 litera (c) privește, între 1 ianuarie 2028 și 31 decembrie 2032, aeronavele autorizate să funcționeze cu un amestec de 100 % de CAD și face trimitere directă la secțiunea 3.21 litera (b) pentru criteriile tehnice. Anularea secțiunii 3.21 litera (b) ar modifica, așadar, substanța secțiunii 3.21 în ansamblul său, întrucât ar avea ca efect eliminarea criteriilor tehnice pe care anumite tipuri de aeronave trebuie să le îndeplinească pentru ca activitățile aferente acesteia să poată fi calificate drept activități de tranziție prevăzute la articolul 10 alineatul (2) din Regulamentul privind taxonomia. Rezultă că secțiunea 3.21 litera (b) nu este divizibilă față de restul secțiunii menționate.

183 În plus, trebuie arătat că punctul 2 din anexa I la Regulamentul delegat 2023/2485 a introdus, în anexa I la Regulamentul delegat 2021/2139, pe lângă secțiunea 3.21, secțiunea 3.18, intitulată „Fabricarea de componente auto și de mobilitate”, secțiunea 3.19, intitulată „Fabricarea de elemente constitutive de material rulant feroviar”, și secțiunea 3.20, intitulată „Fabricarea, instalarea și întreținerea echipamentelor electrice de înaltă, medie și joasă tensiune pentru transportul și distribuția de energie electrică, care au ca rezultat sau permit o contribuție substanțială la atenuarea schimbărilor climatice”, care stabilesc criterii tehnice de examinare pentru aceste activități în temeiul articolului 10 alineatul (3) și al articolului 11 alineatul (3) din Regulamentul privind taxonomia.

184 Trebuie să se constate că, în măsura în care secțiunile menționate la punctul 183 de mai sus diferă atât prin obiectul, cât și prin criteriile pe care le stabilesc, secțiunea 3.21 din anexa I la Regulamentul delegat 2021/2139 poate fi separată de secțiunile 3.18-3.20 din acest regulament.

185 De asemenea, deși primul paragraf literele (b) și (c) din tabelul din secțiunea 6.18 din anexa I la Regulamentul delegat 2021/2139, care este intitulată „Închirierea de aeronave”, și primul paragraf literele (b) și (c) din secțiunea 6.19 din anexa I la același regulament, care este intitulată „Transportul aerian de pasageri și de mărfuri”, aceste două secțiuni fiind introduse în anexa I la regulamentul menționat prin punctul 22 din anexa I la Regulamentul delegat 2023/2485, fac trimitere la criteriile tehnice de examinare prevăzute în secțiunea 3.21 literele (b) și (c), nu este mai puțin adevărat că aceste secțiuni au un obiect diferit, întrucât vizează stabilirea unor criterii tehnice de examinare pentru activități economice diferite de cea prevăzută în secțiunea 3.21. Rezultă că secțiunea 3.21 poate fi separată de secțiunile 6.18 și 6.19 din anexa I la Regulamentul delegat 2021/2139, ceea ce Comisia a confirmat ca răspuns la o întrebare a Tribunalului în ședință.

186 Rezultă că, în speță, Tribunalul este îndreptățit să anuleze în totalitate secțiunea 3.21 introdusă în anexa I la Regulamentul delegat 2021/2139 prin punctul 2 din anexa I la Regulamentul delegat 2023/2485.

187 Având în vedere ansamblul considerațiilor care precedă, se impune admiterea prezentei acțiuni, fără a fi necesară pronunțarea cu privire la al treilea, la al patrulea și la al șaselea motiv, și anularea dispoziției atacate.

Cu privire la cheltuielile de judecată

188 Potrivit articolului 134 alineatul (1) din Regulamentul de procedură, partea care cade în pretenții este obligată, la cerere, la plata cheltuielilor de judecată. Întrucât Comisia a căzut în pretenții, se impune obligarea acesteia la plata cheltuielilor de judecată, conform concluziilor reclamantei, ale EBAA și ale Compagnie Daher.

189 În conformitate cu articolul 138 alineatul (1) din Regulamentul de procedură, statele membre și instituțiile care au intervenit în litigiu suportă propriile cheltuieli de judecată. Prin urmare, Parlamentul și Consiliul suportă propriile cheltuieli de judecată.

Pentru aceste motive,

TRIBUNALUL (Camera întâi, judecând în complet de cinci judecători)

declară și hotărăște:

1) **Anulează secțiunea 3.21, intitulată „Fabricarea aeronavelor” și introdusă prin punctul 2 din anexa I la Regulamentul delegat (UE) 2023/2485 al Comisiei din 27 iunie 2023 de modificare a Regulamentului delegat (UE) 2021/2139 prin stabilirea unor criterii tehnice de examinare suplimentare pentru a determina condițiile în care anumite activități economice se califică drept activități care contribuie în mod substanțial la atenuarea schimbărilor climatice sau la adaptarea la schimbările climatice și pentru a stabili dacă activitățile respective nu aduc prejudicii semnificative vreunuia dintre celelalte obiective de mediu în anexa I la Regulamentul delegat 2021/2139 al Comisiei din 4 iunie 2021 de completare a Regulamentului (UE) 2020/852 al Parlamentului European și al Consiliului prin stabilirea criteriilor tehnice de examinare pentru a determina condițiile în care o activitate economică se califică drept activitate care contribuie în mod substanțial la atenuarea schimbărilor climatice sau la adaptarea la schimbările climatice și pentru a stabili dacă activitatea economică respectivă aduce prejudicii semnificative vreunuia dintre celelalte obiective de mediu.**

2) **Comisia Europeană suportă propriile cheltuieli de judecată, precum și cheltuielile de judecată efectuate de Dassault Aviation, European Business Aviation Association (EBAA) și Compagnie Daher.**

3) **Parlamentul European și Consiliul Uniunii Europene suportă propriile cheltuieli de judecată.**

Papasavvas Buttigieg Kancheva

Tichy-Fisslberger Bestagno

Pronunțată astfel în ședință publică la Luxemburg, la 24 iunie 2026.

Semnături