Sammlung der Rechtsprechung

URTEIL DES GERICHTS (Erste Kammer in der Besetzung mit fünf Richtern)

24. Juni 2026*

„Umwelt – Delegierte Verordnung (EU) 2023/2485 – Taxonomie – Übergangstätigkeiten – Ausschluss der Tätigkeit der Herstellung von Geschäftsluftfahrzeugen – Offensichtlicher Beurteilungsfehler“

In der Rechtssache T-77/24,

Dassault Aviation mit Sitz in Paris (Frankreich), vertreten durch Rechtsanwältin E. Mignon sowie Rechtsanwälte D. Zygas und M. Mossé,

Klägerin,

unterstützt durch

European Business Aviation Association (EBAA) mit Sitz in Brüssel (Belgien), vertreten durch Rechtsanwälte J. Derenne und D. Vallindas sowie Rechtsanwältinnen A. Álvarez Vidal und C. Jadot,

und durch

Compagnie Daher mit Sitz in Marseille (Frankreich), vertreten durch Rechtsanwälte B. Kanovitch, I. Simic und G. Léonard sowie Rechtsanwältin W. Hebert,

Streithelferinnen,

gegen

Europäische Kommission, vertreten durch G. von Rintelen, B. Sasinowska und C. Auvret als Bevollmächtigte,

Beklagte,

unterstützt durch

Europäisches Parlament, vertreten durch A. Tamás, J. Etienne und L. Taïeb als Bevollmächtigte,

und durch

Rat der Europäischen Union, vertreten durch I. Gurov und N. Rouam als Bevollmächtigte,

* Verfahrenssprache: Französisch.

Streithelfer,

erlässt

DAS GERICHT (Erste Kammer in der Besetzung mit fünf Richtern)

unter Mitwirkung des Präsidenten S. Papasavvas, des Richters E. Buttigieg sowie der Richterinnen M. Kancheva (Berichterstatterin), E. Tichy-Fisslberger und F. Bestagno,

Kanzler: H. Eriksson, Verwaltungsrätin,

aufgrund des schriftlichen Verfahrens, insbesondere

– der Einrede der Unzulässigkeit, die die Kommission mit am 3. Mai 2024 bei der Kanzlei des Gerichts eingegangenem gesondertem Schriftsatz erhoben hat,

– der Entscheidung des Gerichts vom 11. September 2024, mit der die Entscheidung über die Einrede der Unzulässigkeit dem Endurteil vorbehalten wurde,

– des Beschlusses vom 21. Januar 2025, mit dem EBAA und Compagnie Daher als Streithelferinnen zur Unterstützung der Anträge der Klägerin zugelassen wurden und die Streitbeitritte der Aerospace SA und von Herrn Dainis Liepa abgelehnt wurden,

– der Entscheidung vom 21. Januar 2025, mit der das Parlament und der Rat als Streithelfer zur Unterstützung der Anträge der Kommission zugelassen wurden,

auf die mündliche Verhandlung vom 10. Februar 2026

folgendes

Urteil

1 Mit ihrer Klage nach Art. 263 AEUV beantragt die Klägerin, Dassault Aviation, im Wesentlichen die Nichtigerklärung der Nr. 2 des Anhangs I der Delegierten Verordnung (EU) 2023/2485 der Kommission vom 27. Juni 2023 zur Änderung der Delegierten Verordnung (EU) 2021/2139 durch Festlegung zusätzlicher technischer Bewertungskriterien, anhand deren bestimmt wird, unter welchen Bedingungen davon auszugehen ist, dass bestimmte Wirtschaftstätigkeiten einen wesentlichen Beitrag zum Klimaschutz oder zur Anpassung an den Klimawandel leisten, und anhand deren bestimmt wird, ob diese Tätigkeiten erhebliche Beeinträchtigungen eines der übrigen Umweltziele vermeiden (ABl. L, 2023/2485), soweit damit dem Anhang I der Delegierten Verordnung (EU) 2021/2139 der Kommission vom 4. Juni 2021 zur Ergänzung der Verordnung (EU) 2020/852 des Europäischen Parlaments und des Rates durch Festlegung der technischen Bewertungskriterien, anhand deren bestimmt wird, unter welchen Bedingungen davon auszugehen ist, dass eine Wirtschaftstätigkeit einen wesentlichen Beitrag zum Klimaschutz oder zur Anpassung an den Klimawandel leistet, und anhand deren bestimmt wird, ob diese Wirtschaftstätigkeit erhebliche Beeinträchtigungen eines der übrigen Umweltziele vermeidet (ABl. 2021, L 442, S. 1), der Abschnitt 3.21 „Herstellung von Luftfahrzeugen“ (im Folgenden: Abschnitt 3.21) angefügt wird (im Folgenden: angefochtene Bestimmung).

Vorgeschichte des Rechtsstreits

2 Die Klägerin ist ein französischer Konzern, der in der Entwicklung, Herstellung und dem Verkauf von Geschäftsluftfahrzeugen, Militärflugzeugen und Raumfahrtsystemen tätig ist. Im Sektor der Geschäftsreiseluftfahrt nimmt die Klägerin weltweit den dritten Platz ein.

3 Am 18. Juni 2020 erließen das Europäische Parlament und der Rat der Europäischen Union die Verordnung (EU) 2020/852 über die Einrichtung eines Rahmens zur Erleichterung nachhaltiger Investitionen und zur Änderung der Verordnung (EU) 2019/2088 (ABl. 2020, L 198, S. 13, im Folgenden: Taxonomie-Verordnung).

4 Gemäß Art. 1 Abs. 1 der Taxonomie-Verordnung „enthält [diese] die Kriterien zur Bestimmung, ob eine Wirtschaftstätigkeit als ökologisch nachhaltig einzustufen ist, um damit den Grad der ökologischen Nachhaltigkeit einer Investition ermitteln zu können“. Nach ihrem dritten Erwägungsgrund stellt sie einen wichtigen Schritt dar, um Finanzmittelflüsse hin zu nachhaltigen Tätigkeiten zu lenken, damit bis 2050 eine klimaneutrale Europäische Union erreicht wird.

5 Zu diesem Zweck wird mit der Taxonomie-Verordnung, wie aus ihren Erwägungsgründen 6 und 12 hervorgeht, ein einheitliches Klassifizierungssystem für nachhaltige Tätigkeiten eingeführt (im Folgenden: Taxonomie), mit dem auf Unionsebene die Kriterien harmonisiert werden, anhand deren bestimmt wird, ob eine Wirtschaftstätigkeit als ökologisch nachhaltig einzustufen ist; dadurch wird Anlegern und anderen Wirtschaftsteilnehmern ein gemeinsames Verständnis der in Rede stehenden Tätigkeiten vermittelt.

6 Am 4. Juni 2021 erließ die Kommission auf der Grundlage u. a. der Art. 10 und 11 der Taxonomie-Verordnung die Delegierte Verordnung 2021/2139, die zwei Anhänge umfasst, in denen aufgrund einer nach Wirtschaftssektoren gegliederten Nomenklatur die technischen Bewertungskriterien festgelegt werden, die zu berücksichtigen sind, um zu beurteilen, ob eine Wirtschaftstätigkeit einen wesentlichen Beitrag zum Klimaschutz (Anhang I) gemäß Art. 10 der Taxonomie-Verordnung oder zur Anpassung an den Klimawandel (Anhang II) gemäß Art. 11 dieser Verordnung leistet. In der ursprünglichen Fassung von jeweils Abschnitt 3 („Verarbeitendes Gewerbe/Herstellung von Waren“) dieser beiden Anhänge war der Luftfahrtsektor nicht erwähnt.

7 Am 6. Juli 2021 erließ die Kommission auf der Grundlage u. a. von Art. 8 Abs. 4 der Taxonomie-Verordnung die Delegierte Verordnung (EU) 2021/2178 zur Ergänzung der Verordnung (EU) 2020/852 des Europäischen Parlaments und des Rates durch Festlegung des Inhalts und der Darstellung der Informationen, die von Unternehmen, die unter Artikel 19a oder Artikel 29a der Richtlinie 2013/34/EU fallen, in Bezug auf ökologisch nachhaltige Wirtschaftstätigkeiten offenzulegen sind, und durch Festlegung der Methode, anhand deren die Einhaltung dieser Offenlegungspflicht zu gewährleisten ist (ABl. 2021, L 443, S. 9).

8 Am 9. März 2022 erließ die Kommission die Delegierte Verordnung (EU) 2022/1214 zur Änderung der Delegierten Verordnung (EU) 2021/2139 in Bezug auf Wirtschaftstätigkeiten in bestimmten Energiesektoren und der Delegierten Verordnung (EU) 2021/2178 in Bezug auf besondere Offenlegungspflichten für diese Wirtschaftstätigkeiten (ABl. 2022, L 188, S. 1).

9 Am 14. Dezember 2022 erließen das Parlament und der Rat die Richtlinie (EU) 2022/2464 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 537/2014, der Richtlinie 2004/109/EG, der Richtlinie 2006/43/EG und der Richtlinie 2013/34/EU hinsichtlich der Nachhaltigkeitsberichterstattung

von Unternehmen (ABl. 2022, L 322, S. 15). Mit der Richtlinie 2022/2464 wurden u. a. die Art. 19a und 21a der Richtlinie 2013/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Juni 2013 über den Jahresabschluss, den konsolidierten Abschluss und damit verbundene Berichte von Unternehmen bestimmter Rechtsformen und zur Änderung der Richtlinie 2006/43/EG des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Richtlinien 78/660/EWG und 83/349/EWG (ABl. 2013, L 182, S. 19) geändert. In der Fassung der Richtlinie 2022/2464 sehen diese Artikel vor, dass in die Lageberichte bzw. die konsolidierten Lageberichte Angaben zur Nachhaltigkeit der Tätigkeit der Unternehmen aufzunehmen sind.

10 Am 27. Juni 2023 erließ die Kommission die Delegierte Verordnung 2023/2485. Gemäß Art. 1 Nr. 1 der Delegierten Verordnung 2023/2485 wird durch Nr. 2 des Anhangs I dieser Delegierten Verordnung u. a. Abschnitt 3.21 in Anhang I der Delegierten Verordnung 2021/2139 hinzugefügt.

11 Abschnitt 3.21 hat folgenden Inhalt:

„Beschreibung der Tätigkeit

Herstellung, Reparatur, Wartung, Instandhaltung, Nachrüstung, Konzeption, Umnutzung und Aufrüstung von Luftfahrzeugen sowie Luftfahrzeugbauteilen und -ausrüstungen.

…

Erfüllt eine Wirtschaftstätigkeit in dieser Kategorie das unter Buchstabe a dieses Abschnitts beschriebene Kriterium für einen wesentlichen Beitrag nicht, handelt es sich um eine Übergangstätigkeit nach Artikel 10 Absatz 2 der Verordnung … 2020/852, sofern sie die übrigen in diesem Abschnitt festgelegten technischen Bewertungskriterien erfüllt.

Technische Bewertungskriterien

Wesentlicher Beitrag zum Klimaschutz

Im Rahmen der Tätigkeit wird Folgendes hergestellt, repariert, gewartet, instandgehalten, nachgerüstet, konzipiert, umgenutzt oder aufgerüstet:

a) Luftfahrzeug ohne direkte CO_2-Abgasemissionen;

b) bis zum 31. Dezember 2027: Luftfahrzeug, das nicht für die private oder gewerbliche Geschäftsreiseluftfahrt hergestellt wird, die nachstehend angegebenen Margen einhält und durch die Ersatzrate begrenzt ist, um sicherzustellen, dass die Auslieferung die weltweite Flottenzahl nicht erhöht:
   i) mit einer höchstzulässigen Startmasse von mehr als 5,7 t und höchstens 60 t und einem zertifizierten metrischen CO_2-Emissionswert, der mindestens 11 % unter dem Grenzwert für neue Muster gemäß dem Standard der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) … liegt;
   ii) mit einer höchstzulässigen Startmasse von mehr als 60 t und höchstens 150 t und einem zertifizierten metrischen CO_2-Emissionswert, der mindestens 2 % unter dem Grenzwert für neue Muster gemäß dem ICAO-Standard liegt;

iii) mit einer höchstzulässigen Startmasse von mehr als 150 t und einem zertifizierten metrischen CO_2-Emissionswert, der mindestens 1,5 % unter dem Grenzwert für neue Muster gemäß dem ICAO-Standard liegt.

…

c) vom 1. Januar 2028 bis zum 31. Dezember 2032: Luftfahrzeug, das die technischen Bewertungskriterien gemäß Buchstabe b dieses Unterabschnitts erfüllt und für den Betrieb mit einer 100%igen Mischung nachhaltiger Flugkraftstoffe zertifiziert ist.

…“

Anträge der Parteien

12 Die Klägerin, unterstützt durch die European Business Aviation Association (EBAA) und Compagnie Daher, beantragt im Wesentlichen,

– die Einrede der Unzulässigkeit zurückzuweisen;

– die angefochtene Bestimmung für nichtig zu erklären;

– der Kommission die Kosten aufzuerlegen.

13 Die Kommission, unterstützt durch das Parlament und den Rat, beantragt,

– die Klage als unzulässig abzuweisen;

– hilfsweise, die Klage als unbegründet abzuweisen;

– der Klägerin die Kosten aufzuerlegen.

Zur Zulässigkeit

14 Mit einer mit gesondertem Schriftsatz erhobenen Einrede der Unzulässigkeit macht die Kommission geltend, dass die Klägerin zum einen kein Interesse an der Nichtigerklärung der angefochtenen Bestimmung habe und zum anderen nicht nach Art. 263 Abs. 4 AEUV klagebefugt sei.

15 In der mündlichen Verhandlung hat die Kommission auf eine Frage des Gerichts hin erklärt, dass sie die auf die fehlende Klagebefugnis der Klägerin gestützte Einrede der Unzulässigkeit zurückziehen wolle, zugleich jedoch daran festhalte, dass die Klägerin im vorliegenden Fall ihr Rechtsschutzinteresse nicht nachgewiesen habe.

16 Die Kommission macht somit im Wesentlichen geltend, dass die Nichtigerklärung der angefochtenen Bestimmung nicht dem von der Klägerin in der Klageschrift geltend gemachten Interesses diene, nämlich zu verhindern, dass ihre Tätigkeiten nicht als nachhaltig im Sinne der Taxonomie angesehen werden könnten.

17 Die Klägerin, EBAA und Compagnie Daher treten dem Vorbringen der Kommission entgegen.

18 Nach ständiger Rechtsprechung des Gerichtshofs ist eine Nichtigkeitsklage einer natürlichen oder juristischen Person nur zulässig, wenn diese ein Interesse an der Nichtigerklärung der angefochtenen Handlung hat. Ein solches Interesse setzt voraus, dass die Nichtigerklärung dieser Handlung als solche Rechtswirkungen haben kann und der Rechtsbehelf der Partei, die ihn eingelegt hat, damit im Ergebnis einen Vorteil verschaffen kann. Der Nachweis eines solchen Interesses, das die wesentliche Grundvoraussetzung jeder Klage darstellt, muss vom Kläger erbracht werden, wobei auf den Zeitpunkt der Klageerhebung abzustellen ist (Urteil vom 4. Juni 2015, Andechser Molkerei Scheitz/Kommission, C-682/13 P, nicht veröffentlicht, EU:C:2015:356, Rn. 25 bis 27; vgl. auch Urteil vom 17. September 2015, Mory u. a./Kommission, C-33/14 P, EU:C:2015:609, Rn. 55 und die dort angeführte Rechtsprechung; Urteil vom 18. Oktober 2018, Gul Ahmed Textile Mills/Rat, C-100/17 P, EU:C:2018:842, Rn. 37.

19 Daher ist zu prüfen, ob die Klägerin zu Recht geltend macht, dass die Nichtigerklärung der angefochtenen Bestimmung Rechtswirkungen haben kann und dass ihr die Klage somit einen Vorteil verschaffen kann.

20 Die Kommission ist dagegen der Ansicht, dass die angefochtene Bestimmung die Rechtsstellung der Klägerin nicht nachteilig beeinträchtige, da sie keine Verpflichtung oder Beschränkung in Bezug auf Tätigkeiten der Geschäftsreiseluftfahrt einführe und kein Recht aufhebe, auf das sich die Klägerin vor ihrem Erlass hätte berufen können. Mit der angefochtenen Bestimmung werde Wirtschaftsteilnehmern, die Tätigkeiten der Herstellung von Luftfahrzeugen betrieben, lediglich die Möglichkeit eingeräumt, bestimmte Tätigkeiten, die die technischen Bewertungskriterien erfüllten, als „Tätigkeiten, die einen wesentlichen Beitrag zum Klimaschutz leisten“, oder „Übergangstätigkeiten“ im Sinne der Taxonomie-Verordnung einzustufen und damit die Verlagerung von Investitionen hin zu diesen Tätigkeiten zu erleichtern.

21 Insoweit ist mit der Klägerin festzustellen, dass die Taxonomie-Verordnung bestimmten Unternehmen eine Transparenzpflicht in ihren nicht finanziellen Erklärungen auferlegt.

22 So heißt es in Art. 8 Abs. 1 der Taxonomie-Verordnung, dass „[j]edes Unternehmen, das verpflichtet ist, nichtfinanzielle Angaben nach Artikel 19a oder Artikel 29a der Richtlinie 2013/34… zu veröffentlichen, … in seine nichtfinanzielle Erklärung oder konsolidierte nichtfinanzielle Erklärung Angaben darüber auf[nimmt], wie und in welchem Umfang die Tätigkeiten des Unternehmens mit Wirtschaftstätigkeiten verbunden sind, die als ökologisch nachhaltige Wirtschaftstätigkeiten gemäß Artikel 3 und Artikel 9 der vorliegenden Verordnung einzustufen sind“.

23 Nach Art. 8 Abs. 2 Buchst. a und b der Taxonomie-Verordnung geben Nicht-Finanzunternehmen hierzu den Anteil ihrer Umsatzerlöse an, der mit Produkten oder Dienstleistungen erzielt wird, die mit Wirtschaftstätigkeiten verbunden sind, die als ökologisch nachhaltig gemäß Art. 3 und Art. 9 dieser Verordnung einzustufen sind, sowie den Anteil ihrer Investitionsausgaben und, soweit zutreffend, den Anteil der Betriebsausgaben im Zusammenhang mit Vermögensgegenständen oder Prozessen, die mit Wirtschaftstätigkeiten verbunden sind, die als ökologisch nachhaltig gemäß dieser Bestimmungen einzustufen sind.

24 Art. 8 Abs. 4 der Taxonomie-Verordnung sieht vor, dass die Kommission gemäß Art. 23 dieser Verordnung einen delegierten Rechtsakt zur Ergänzung von Art. 8 Abs. 1 und 2 der Verordnung erlässt, in dem der Inhalt und die Darstellung der gemäß den genannten Absätzen zu machenden Angaben, einschließlich der Methode näher erläutert wird, die anzuwenden ist, um diesen

Absätzen zu entsprechen, und trägt dabei den Besonderheiten sowohl der Finanzunternehmen als auch der Nicht-Finanzunternehmen und den technischen Bewertungskriterien Rechnung, die gemäß dieser Verordnung erlassen wurden.

25 Im zweiten Erwägungsgrund der Delegierten Verordnung 2021/2178, die auf der Grundlage von Art. 8 Abs. 4 der Taxonomie-Verordnung erlassen wurde, wird hierzu klargestellt, dass, „[d]amit Anleger und Öffentlichkeit sachgemäß beurteilen können, wie hoch der Anteil der ökologisch nachhaltigen Wirtschaftstätigkeiten („taxonomiekonforme Wirtschaftstätigkeiten“) von Nicht-Finanzunternehmen ist, … diese Unternehmen verpflichtet sein [sollten,] anzugeben, welche ihrer Wirtschaftstätigkeiten taxonomiekonform sind[, und dass z]usätzlich dazu … angegeben werden [sollte], zu welchen Umweltzielen diese Tätigkeiten wesentlich beitragen [und dass] Nicht-Finanzunternehmen … deshalb innerhalb der wichtigsten Leistungsindikatoren auch eine Aufschlüsselung liefern [sollten], aus der hervorgeht, welchen Anteil ihre taxonomiekonformen Tätigkeiten an den einzelnen Umweltzielen haben, zu denen sie wesentlich beitragen“.

26 Gemäß Art. 2 der Delegierten Verordnung 2021/2178 legen Nicht-Finanzunternehmen die in Art. 8 Abs. 1 und 2 der Taxonomie-Verordnung genannten Angaben gemäß Anhang I der Delegierten Verordnung 2021/2178 offen.

27 Anhang I Nr. 1 der Delegierten Verordnung 2021/2178 enthält den Inhalt der drei wichtigsten Leistungsindikatoren (im Folgenden: KPI), die von Nicht-Finanzunternehmen offenzulegen sind; diese beziehen sich auf den Umsatz, die Investitionsausgaben und die Betriebsausgaben. Aus dieser Nummer geht hervor, dass diese KPI das Ergebnis der Berechnung von Quoten sind, bei denen sich der Zähler zum einen auf „taxonomiefähige Wirtschaftstätigkeiten“ und zum anderen auf „taxonomiekonforme Wirtschaftstätigkeiten“ bezieht.

28 Insoweit ist darauf hinzuweisen, dass Art. 1 Nr. 5 der Delegierten Verordnung 2021/2178 eine „taxonomiegeeignete Wirtschaftstätigkeit“ als eine Wirtschaftstätigkeit definiert, die in den nach Art. 10 Abs. 3, Art. 11 Abs. 3, Art. 12 Abs. 2, Art. 13 Abs. 2, Art. 14 Abs. 2 oder Art. 15 Abs. 2 der Taxonomie-Verordnung erlassenen delegierten Rechtsakten beschrieben ist, unabhängig davon, ob diese Tätigkeit alle in diesen delegierten Rechtsakten festgelegten technischen Bewertungskriterien erfüllt.

29 Art. 1 Nr. 2 der Delegierten Verordnung 2021/2178 definiert eine „taxonomiekonforme Wirtschaftstätigkeit“ als eine Wirtschaftstätigkeit, die den in Art. 3 der Taxonomie-Verordnung festgelegten Anforderungen entspricht.

30 Es ist jedoch darauf hinzuweisen, dass eine Wirtschaftstätigkeit, damit sie die Anforderungen von Art. 3 der Taxonomie-Verordnung erfüllt, u. a. nach Art. 3 Buchst. d dieser Verordnung die technischen Bewertungskriterien erfüllen muss, die die Kommission in den gemäß Art. 10 Abs. 3, Art. 11 Abs. 3, Art. 12 Abs. 2, Art. 13 Abs. 2, Art. 14 Abs. 2 oder Art. 15 Abs. 2 dieser Verordnung erlassenen delegierten Rechtsakten festgelegt hat.

31 Daraus folgt, dass taxonomiekonforme Wirtschaftstätigkeiten notwendigerweise taxonomiegeeignete Wirtschaftstätigkeiten sind, d. h. in den delegierten Rechtsakten beschriebene Wirtschaftstätigkeiten, die den Anforderungen von Art. 3 der Taxonomie-Verordnung einschließlich der technischen Bewertungskriterien entsprechen, die in den in Art. 3 Buchst. d dieser Verordnung genannten delegierten Rechtsakten vorgesehen sind.

Dagegen können taxonomiegeeignete Wirtschaftstätigkeiten nicht mit taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten übereinstimmen, wenn sie zwar in diesen delegierten Rechtsakten beschrieben sind, aber die Anforderungen von Art. 3 der Taxonomie-Verordnung nicht erfüllen.

32 Darüber hinaus haben Nicht-Finanzunternehmen nach Nr. 2 des Anhangs I der Delegierten Verordnung 2021/2178 für die Offenlegung gemäß Art. 8 Abs. 2 der Taxonomie-Verordnung erstens jede einzelne Wirtschaftstätigkeit, einschließlich einer Untergruppe von Übergangs- und ermöglichenden Tätigkeiten anzugeben, zweitens die KPI für jede einzelne Wirtschaftstätigkeit und die Gesamt-KPI für alle Wirtschaftstätigkeiten auf der Ebene des jeweiligen Unternehmens oder der jeweiligen Gruppe offenzulegen, drittens die sich auf den Umsatz, die Investitionsausgaben und die Betriebsausgaben beziehenden KPI für jedes Umweltziel und die Gesamt-KPI für alle Umweltziele auf der Ebene des Unternehmens oder der Gruppe über alle Umweltziele hinweg offenzulegen, wobei Doppelzählungen zu vermeiden sind, viertens den Anteil der taxonomiekonformen und den Anteil der taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten zu ermitteln, die die technischen Bewertungskriterien nicht erfüllen und innerhalb einer taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeit den taxonomiekonformen Anteil dieser Tätigkeit zu ermitteln, und fünftens die nicht taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten und den Anteil dieser Wirtschaftstätigkeiten im Nenner des Umsatz-KPI auf Ebene des Unternehmens oder der Gruppe anzugeben.

33 Wie sich aus der Zusammenschau der Nrn. 1 und 2 des Anhangs I der Delegierten Verordnung 2021/2178 ergibt, gilt für Nicht-Finanzunternehmen die Offenlegungspflicht nach Art. 8 der Taxonomie-Verordnung, soweit es sich bei ihrer Wirtschaftstätigkeit um eine taxonomiefähige Wirtschaftstätigkeit handelt, d. h. eine Tätigkeit, die in einem der in Art. 3 Buchst. d dieser Verordnung genannten delegierten Rechtsakte beschrieben wird.

34 Diese Beurteilung wird nicht durch das Vorbringen der Kommission in Frage gestellt, wonach, wenn eine Wirtschaftstätigkeit eines Unternehmens, das der Pflicht zur Veröffentlichung nicht finanzieller Angaben nach Art. 19a oder Art. 29a der Richtlinie 2013/34 unterliege, nicht in einem der in Art. 3 Buchst. d der Taxonomie-Verordnung genannten delegierten Rechtsakte beschrieben werde, dieses Unternehmen gemäß der Delegierten Verordnung 2021/2178 weiterhin verpflichtet sei, in seinem Lagebericht oder konsolidierten Lagebericht anzugeben, dass seine Tätigkeit nicht taxonomiefähig sei. Dies ändert nämlich nichts daran, dass dann, wenn die Wirtschaftstätigkeit in einem der in Art. 3 Buchst. d der Taxonomie-Verordnung genannten delegierten Rechtsakte beschrieben wird, die Pflicht zur Veröffentlichung von Angaben diejenige ist, die sich aus Art. 8 der Taxonomie-Verordnung in Verbindung mit Anhang I Nr. 2 der Delegierten Verordnung 2021/2178 ergibt, aus der u. a. die Pflicht resultiert, Angaben über den Anteil der taxonomiekonformen und den Anteil der taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten zu veröffentlichen, die die technischen Bewertungskriterien nicht erfüllen (siehe oben, Rn. 32).

35 Im vorliegenden Fall ist darauf hinzuweisen, dass durch die angefochtene Bestimmung u. a. Abschnitt 3.21 in Anhang I der Delegierten Verordnung 2021/2139 hinzugefügt wird. Die in Rede stehende wirtschaftliche Tätigkeit wird in diesem Abschnitt als „Herstellung, Reparatur, Wartung, Instandhaltung, Nachrüstung, Konzeption, Umnutzung und Aufrüstung von Luftfahrzeugen sowie Luftfahrzeugbauteilen und -ausrüstungen“ beschrieben. In diesem Abschnitt wird auch klargestellt, dass, wenn eine Wirtschaftstätigkeit in dieser Kategorie das unter Buchst. a dieses Abschnitts beschriebene Kriterium für einen wesentlichen Beitrag nicht erfüllt, es sich um eine Übergangstätigkeit nach Art. 10 Abs. 2 der Taxonomie-Verordnung handelt, sofern sie die übrigen in diesem Abschnitt festgelegten technischen Bewertungskriterien erfüllt.

36 Abschnitt 3.21 Buchst. a bezieht sich auf „Luftfahrzeug[e] ohne direkte CO_2-Abgasemissionen“, während Abschnitt 3.21 Buchst. b „bis zum 31. Dezember 2027: Luftfahrzeug[e betrifft], d[ie] nicht für die private oder gewerbliche Geschäftsreiseluftfahrt hergestellt w[erden]“, die bestimmte Margen und die Ersatzrate einhalten, die dort angegeben werden. Schließlich betrifft Abschnitt 3.21 Buchst. c „vom 1. Januar 2028 bis zum 31. Dezember 2032: Luftfahrzeug[e], d[ie] die technischen Bewertungskriterien gemäß Buchstabe b … erfüll[en] und für den Betrieb mit einer 100%igen Mischung nachhaltiger Flugkraftstoffe zertifiziert [sind]“.

37 Daraus folgt, dass die angefochtene Bestimmung für die Klägerin, die keine Luftfahrzeuge ohne direkte CO_2-Abgasemissionen herstellt, die Verpflichtung mit sich bringt, in ihrem Lagebericht oder konsolidierten Lagebericht die Angabe zu veröffentlichen, dass ihre Tätigkeit der Herstellung von Geschäftsluftfahrzeugen zwar taxonomiefähig ist, jedoch keine taxonomiekonforme Tätigkeit darstellt, d. h. eine Wirtschaftstätigkeit, die nicht ökologisch nachhaltig im Sinne von Art. 3 der Taxonomie-Verordnung ist.

38 Die Nichtigerklärung der angefochtenen Bestimmung hätte jedoch zur Folge, dass die Tätigkeit der Herstellung von Luftfahrzeugen für „die private oder gewerbliche Geschäftsreiseluftfahrt“ zu einer nicht taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeit würde. Dieser Umstand würde dazu führen, dass die in Art. 8 der Taxonomie-Verordnung vorgesehene Verpflichtung nicht nach den in Anhang I Nrn. 1 und 2 der Delegierten Verordnung 2021/2178 vorgesehenen Modalitäten auf die Klägerin angewandt werden könnte. Daraus folgt, dass die Klägerin nicht mehr verpflichtet wäre, in ihrem Lagebericht oder in ihrem konsolidierten Lagebericht anzugeben, dass ihre Tätigkeit der Herstellung von Geschäftsluftfahrzeugen nicht taxonomiekonform ist.

39 Somit ist festzustellen, dass die Nichtigerklärung der angefochtenen Bestimmung zwar nicht zur Folge hätte, dass die in der Delegierten Verordnung 2021/2178 festgelegte Veröffentlichungspflicht beseitigt würde, doch würde diese Nichtigerklärung der Klägerin einen Handlungsspielraum verschaffen, um in ihrem Lagebericht oder konsolidierten Lagebericht zu erläutern, inwiefern ihre Tätigkeit der Herstellung von Geschäftsluftfahrzeugen den Zielen der nachhaltigen Entwicklung entspricht.

40 Entgegen dem Vorbringen der Kommission wird die Rechtsstellung der Klägerin daher, wie sie geltend macht, durch die angefochtene Bestimmung nachteilig beeinträchtigt, so dass sie nach der oben in Rn. 18 angeführten Rechtsprechung im vorliegenden Fall ein Rechtsschutzinteresse nachweist.

41 Diese Feststellung kann durch das übrige Vorbringen der Kommission nicht in Frage gestellt werden.

42 So ist erstens das Vorbringen der Kommission zurückzuweisen, wonach die Nichtigerklärung der angefochtenen Bestimmung zu keiner Verbesserung des Status der Tätigkeiten der Herstellung von Luftfahrzeugen der Klägerin führen würde, indem sie in den Bereich der ökologisch nachhaltigen Tätigkeiten im Sinne der Taxonomie einbezogen würden, sondern im Gegenteil zu einer Verschlechterung dieses Status, indem diesen Tätigkeiten die Möglichkeit genommen würde, die Vorteile dieser Taxonomie in Anspruch zu nehmen.

43 Zunächst ist nämlich darauf hinzuweisen, dass die Nichtigerklärung der angefochtenen Bestimmung zur Folge hätte, dass der Klägerin ein Handlungsspielraum verschafft würde, um in ihrem Lagebericht oder ihrem konsolidierten Lagebericht zu erläutern, inwiefern ihre Tätigkeit

der Herstellung von Geschäftsluftfahrzeugen den Zielen der nachhaltigen Entwicklung entspricht (siehe oben, Rn. 38 und 39), was nicht als Beibehaltung oder Verschlechterung des Status der Tätigkeiten der Klägerin im Hinblick auf die Taxonomie angesehen werden kann.

44 Sodann kann die Kommission nicht geltend machen, dass die Nichtigerklärung der angefochtenen Bestimmung der Klägerin die Möglichkeit nehmen würde, die Forschungs- und Entwicklungstätigkeiten im Zusammenhang mit der Konzeption eines künftigen Geschäftsluftfahrzeugs ohne direkte CO_2-Abgasemissionen als nachhaltig zu erklären. Zwischen den Parteien ist nämlich unstreitig, dass die Tätigkeit der Klägerin im Sektor der Geschäftsreiseluftfahrt im Wesentlichen die Konzeption, die Herstellung und den Verkauf von Luftfahrzeugen mit direkten CO_2-Abgasemissionen betrifft.

45 Schließlich ist das Vorbringen der Kommission zurückzuweisen, wonach die Folgen der Nichtigerklärung der angefochtenen Bestimmung für die Finanzierungsmöglichkeiten der Klägerin, auf die sich diese zum Nachweis ihres Rechtsschutzinteresses berufe, nur hypothetisch seien und von der endgültigen Entscheidung der Investoren abhingen.

46 Insoweit ist darauf hinzuweisen, dass aus dem sechsten Erwägungsgrund der Taxonomie-Verordnung hervorgeht, dass die Einführung eines einheitlichen Klassifikationssystems für nachhaltige Tätigkeiten die wichtigste und dringlichste im Aktionsplan der Kommission zur Finanzierung des nachhaltigen Wachstums vorgesehene Maßnahme ist, wobei eines der Ziele dieses Aktionsplans die Neuausrichtung von Kapitalflüssen hin zu nachhaltigen Investitionen ist, um ein nachhaltiges und integratives Wachstum zu schaffen. Im selben Erwägungsgrund wird klargestellt, dass als erster Schritt den Anlegern anhand klarer Leitlinien über Tätigkeiten, die zu umweltpolitischen Zielen beitragen können, Informationshilfe darüber geboten werden würde, mit welchen Investitionen ökologisch nachhaltige Wirtschaftstätigkeiten finanziert werden.

47 Desgleichen heißt es im 16. Erwägungsgrund der Taxonomie-Verordnung, dass „[e]ine Klassifikation ökologisch nachhaltiger Wirtschaftstätigkeiten auf Unionsebene … der Entwicklung künftiger politischer Strategien der Union zugunsten eines nachhaltigen Finanzwesens förderlich sein [dürfte], auch hinsichtlich der Festlegung unionsweiter Standards für ökologisch nachhaltige Finanzprodukte und schließlich der Einführung von Kennzeichnungen, mit denen die Einhaltung dieser Standards in der gesamten Union förmlich anerkannt wird[, diese Klassifikation] ebenfalls die Grundlage für weitere wirtschaftliche und regulatorische Maßnahmen bilden [dürfte und es z]ur Bestimmung des Grads der ökologischen Nachhaltigkeit von Investitionen … einheitlicher rechtlicher Anforderungen [bedarf], die auf einheitlichen Kriterien für ökologisch nachhaltige Wirtschaftstätigkeiten beruhen und auf die sich künftige Rechtsvorschriften der Union stützen können, mit denen die Verlagerung von Investitionen hin zu ökologisch nachhaltigen Wirtschaftstätigkeiten erleichtert werden soll“.

48 Somit ist festzustellen, dass angesichts der Ziele der Taxonomie-Verordnung ein hinreichend unmittelbarer Zusammenhang zwischen der Darstellung der Wirtschaftstätigkeiten der Klägerin als nicht taxonomiekonform und den Bedingungen, unter denen diese Zugang zu Finanzierungen erhält, besteht.

49 Zweitens ist auch das Vorbringen der Kommission zurückzuweisen, wonach der erste Klagegrund, mit dem eine auf Art. 277 AEUV gestützte Einrede der Rechtswidrigkeit gegen Art. 10 Abs. 3 der Taxonomie-Verordnung, der die Rechtsgrundlage der angefochtenen Bestimmung darstelle, geltend gemacht werde, dazu führe, das gesamte Taxonomiesystem in

Frage zu stellen, was dem vorgetragenen Interesse der Klägerin zuwiderlaufe. Hierzu ist festzustellen, dass der Umstand, dass der erste Klagegrund inzident die Rechtmäßigkeit der der Kommission übertragenen Befugnis in Frage stellen kann, insbesondere die technischen Bewertungskriterien festzulegen, anhand deren bestimmt werden kann, wie und in welchem Umfang eine Wirtschaftstätigkeit wesentlich zum Klimaschutz beiträgt, nicht im Widerspruch zum Interesse der Klägerin an der Aufnahme der Tätigkeit der Herstellung von Geschäftsluftfahrzeugen in die Taxonomie zu stehen scheint. Die etwaige Feststellung der Rechtswidrigkeit einer solchen Übertragung hätte nämlich zur Folge, dass die Festlegung der technischen Bewertungskriterien für eine bestimmte Wirtschaftstätigkeit nicht mehr in die Zuständigkeit der Kommission, sondern in die des Parlaments und des Rates fallen würde. Diese Feststellung allein erlaubt es nicht, der Frage vorzugreifen, ob Geschäftsluftfahrzeuge von den beiden letztgenannten Organen in die Taxonomie aufgenommen würden oder nicht.

50 Drittens ist das Vorbringen der Kommission, die Klägerin könne ihr Rechtsschutzinteresse nicht darauf stützen, dass die Delegierte Verordnung 2023/2485 sie in eine nachteilige Wettbewerbssituation versetze, als ins Leere gehend zurückzuweisen. Es ist nämlich festzustellen, dass die Klägerin, wie sie selbst hervorhebt, nur im Rahmen des sechsten Klagegrundes, mit dem ein Verstoß gegen den Grundsatz der Gleichbehandlung zwischen den Herstellern von Geschäftsluftfahrzeugen und den anderen Herstellern von Luftfahrzeugen geltend gemacht wird, Argumente zu ihrer Wettbewerbssituation vorgetragen hat und nicht in dem Teil der Klageschrift, in dem es um den Nachweis ihres Rechtsschutzinteresses geht.

51 Nach alledem ist die von der Kommission erhobene Einrede der Unzulässigkeit, die auf das fehlende Rechtsschutzinteresse der Klägerin gestützt wird, zurückzuweisen.

Zur Begründetheit

52 Die Klägerin stützt ihre Klage auf sechs Gründe. Mit dem ersten Klagegrund wird eine auf Art. 277 AEUV gestützte Einrede der Rechtswidrigkeit gegen Art. 10 Abs. 3 der Taxonomie-Verordnung, auf dessen Grundlage die angefochtene Bestimmung erlassen wurde, geltend gemacht. Mit dem zweiten Klagegrund wird eine Verletzung wesentlicher Formvorschriften gerügt, da die Kommission vor der Annahme der Delegierten Verordnung 2023/2485 zum einen nicht das erforderliche Expertenwissen eingeholt habe und die angefochtene Verordnung zum anderen keinerlei Begründung für den Ausschluss der Geschäftsreiseluftfahrt aus der Taxonomie enthalte. Der dritte Klagegrund stützt sich auf eine Verletzung des Grundsatzes der Rechtssicherheit, da die Delegierte Verordnung 2023/2485 keine Definition von Geschäftsreiseluftfahrt enthalte. Mit dem vierten Klagegrund wird ein Verstoß gegen Art. 19 Abs. 1 Buchst. d, f, h und j sowie Abs. 4 der Taxonomie-Verordnung und demzufolge gegen Art. 10 Abs. 2 dieser Verordnung gerügt, in dem die bei der Ausarbeitung der technischen Kriterien zu berücksichtigenden Gesichtspunkte festgelegt seien. Der fünfte Klagegrund stützt sich auf einen offensichtlichen Beurteilungsfehler. Mit dem sechsten Klagegrund wird schließlich eine Verletzung des Grundsatzes der Gleichbehandlung gerügt, da die Delegierte Verordnung 2023/2485 die Hersteller von Geschäftsluftfahrzeugen anders als die Hersteller anderer Luftfahrzeuge und ungerecht behandele.

Zum ersten Klagegrund: Rechtswidrigkeit von Art. 10 Abs. 3 der Taxonomie-Verordnung

53 Die Klägerin macht geltend, dass ein unmittelbarer und zwangsläufiger rechtlicher Zusammenhang zwischen Art. 10 Abs. 3 der Taxonomie-Verordnung und der angefochtenen Verordnung bestehe, da die angefochtene Verordnung von der Kommission aufgrund der ihr durch diese Bestimmung übertragenen Befugnis erlassen worden sei. Sie erhebt daher auf der Grundlage von Art. 277 AEUV eine Einrede der Rechtswidrigkeit gegen Art. 10 Abs. 3 der Taxonomie-Verordnung.

54 Die Kommission stellt sowohl die Zulässigkeit des ersten Klagegrundes als auch dessen Begründetheit in Abrede. Auch das Parlament und der Rat stellen die Begründetheit des ersten Klagegrundes in Abrede.

Zur Zulässigkeit des ersten Klagegrundes

55 Die Kommission macht im Wesentlichen geltend, die Klägerin habe unter Verstoß gegen Art. 76 Buchst. d der Verfahrensordnung des Gerichts die Bestimmung der Taxonomie-Verordnung, gegen die sie eine Einrede der Rechtswidrigkeit nach Art. 277 AEUV erhebe, nicht hinreichend genau bezeichnet.

56 Es sei daran erinnert, dass die Klageschrift nach Art. 76 Buchst. d der Verfahrensordnung den Streitgegenstand, die geltend gemachten Klagegründe und Argumente sowie eine kurze Darstellung der Klagegründe enthalten muss.

57 Nach der Rechtsprechung ist in der Klageschrift darzulegen, worin der Klagegrund besteht, auf den die Klage gestützt wird. Daher müssen die wesentlichen tatsächlichen und rechtlichen Umstände, auf denen die Klage beruht, zumindest in gedrängter Form, jedenfalls aber zusammenhängend und verständlich aus dem Wortlaut der Klageschrift selbst hervorgehen. In der Klageschrift ist somit darzulegen, worin der Klagegrund besteht, auf den die Klage gestützt wird, so dass seine bloß abstrakte Nennung den Erfordernissen der Verfahrensordnung nicht entspricht. Zur Gewährleistung der Rechtssicherheit und einer geordneten Rechtspflege muss die kurze Darstellung der Klagegründe nämlich so klar und deutlich sein, dass dem Beklagten die Vorbereitung seiner Verteidigung und dem zuständigen Gericht die Entscheidung über die Klage ermöglicht wird (vgl. Urteil vom 21. Juni 2023, Hangzhou Dingsheng Industrial Group u. a./Kommission, T-748/21, EU:T:2023:346, Rn. 78 und die dort angeführte Rechtsprechung).

58 Im vorliegenden Fall geht aus Rn. 128 der Klageschrift eindeutig hervor, dass die Klägerin die Rechtmäßigkeit von Art. 10 Abs. 3 der Taxonomie-Verordnung in Frage stellen will, da die angefochtene Bestimmung, wie sie in Rn. 129 der Klageschrift ausführt, auf der Grundlage dieser Bestimmung erlassen worden sei.

59 Die Kommission macht geltend, die Klägerin habe sich in der Klageschrift auf Wirtschaftstätigkeiten wie die Nutzung von Geschäftsluftfahrzeugen bei der Bewältigung von Naturkatastrophen bezogen, die als wesentlicher Beitrag zum Klimaschutz angesehen werden könnten und unter Art. 11 Abs. 3 der Taxonomie-Verordnung und nicht unter Art. 10 Abs. 3 dieser Verordnung fielen, was zu Unsicherheit hinsichtlich der Tragweite des ersten Klagegrundes geführt habe. Aus der Klageschrift geht jedoch hervor, dass sich die Klägerin im Rahmen des ersten Klagegrundes nicht auf solche Tätigkeiten bezogen hat.

60 Ferner macht die Kommission geltend, dass die Unsicherheit hinsichtlich der Tragweite des ersten Klagegrundes dadurch verstärkt worden sei, dass die Klägerin Art. 10 Abs. 3 der Taxonomie-Verordnung in ihren Anträgen nicht erwähnt habe.

61 Es ist jedoch darauf hinzuweisen, dass nach ständiger Rechtsprechung Art. 277 AEUV Ausdruck eines allgemeinen Grundsatzes ist, der jeder Partei das Recht gewährleistet, zum Zweck der Nichtigerklärung eines Rechtsakts, gegen den sie Klage erheben kann, inzident die Gültigkeit derjenigen Rechtsakte mit allgemeiner Geltung zu bestreiten, die die Rechtsgrundlage für diesen Rechtsakt bilden, falls die betreffende Partei nicht das Recht hatte, gemäß Art. 263 AEUV unmittelbar gegen diese Rechtshandlungen zu klagen, deren Folgen sie nunmehr erleidet, ohne dass sie ihre Nichtigerklärung hätte beantragen können (vgl. Urteil vom 17. Februar 2017, Islamic Republic of Iran Shipping Lines u. a./Rat, T-14/14 und T-87/14, EU:T:2017:102, Rn. 55 und die dort angeführte Rechtsprechung; vgl. in diesem Sinne auch Urteil vom 12. Februar 2020, Amisi Kumba/Rat, T-163/18, EU:T:2020:57, Rn. 145 [nicht veröffentlicht] und die dort angeführte Rechtsprechung). Daraus folgt, dass die von der Klägerin erhobene Einrede der Rechtswidrigkeit einen Klagegrund zur Stützung ihres Antrags auf Nichtigerklärung der angefochtenen Bestimmung und nicht den Gegenstand der vorliegenden Klage darstellt, so dass die Klägerin nicht verpflichtet war, in ihren Anträgen klarzustellen, dass sie sich auf die Rechtswidrigkeit von Art. 10 Abs. 3 der Taxonomie-Verordnung berufen wolle.

62 Darüber hinaus ist darauf hinzuweisen, dass das Gericht im Rahmen der Rechtmäßigkeitskontrolle nach Art. 263 AEUV nicht befugt ist, Feststellungsurteile zu erlassen (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 15. Dezember 2005, Infront WM/Kommission, T-33/01, EU:T:2005:461, Rn. 171).

63 Soweit die Kommission behauptet, sie habe ihre Verteidigung nicht in zweckdienlicher Weise vorbereiten können, genügt die Feststellung, dass sie jedes einzelne Vorbringen der Klägerin ohne Weiteres bestreiten und die Bestimmung der Taxonomie-Verordnung ermitteln konnte, deren Rechtmäßigkeit im Rahmen des ersten Klagegrundes in Frage gestellt wird.

64 Folglich ist die von der Kommission auf einen Verstoß gegen Art. 76 Buchst. d der Verfahrensordnung gestützte Einrede der Unzulässigkeit zurückzuweisen.

Zur Begründetheit des ersten Klagegrundes

65 Die Klägerin, Compagnie Daher und EBAA machen im Wesentlichen geltend, dass, da die Taxonomie-Verordnung keine Liste der Wirtschaftstätigkeiten enthalte, für die die in ihrem Art. 3 genannten Nachhaltigkeitskriterien festgelegt worden seien, die der Kommission durch Art. 10 Abs. 3 dieser Verordnung übertragene Befugnis dazu führe, dass die Kommission selbst die Wirtschaftstätigkeiten auswähle, für die sie technische Bewertungskriterien erlasse, um die Bedingungen zu bestimmen, unter denen davon ausgegangen werden könne, dass diese Tätigkeiten einen wesentlichen Beitrag zum Klimaschutz leisteten. Die Kommission würde somit entscheiden, welche Wirtschaftstätigkeiten taxonomiefähig seien und unter welchen Bedingungen diese Tätigkeiten von der Verlagerung der Finanzmittel in einem dekarbonisierten Europa profitieren könnten. Die Wahl der fraglichen wirtschaftlichen Tätigkeiten, die politische Abwägungen zwischen widerstreitenden Interessen impliziere, falle jedoch in die eigene Verantwortung des Unionsgesetzgebers und könne daher nicht ohne Verstoß gegen Art. 290 Abs. 1 AEUV auf die Kommission übertragen werden.

66 Die Kommission, das Parlament und der Rat treten diesem Vorbringen entgegen.

67 Es ist darauf hinzuweisen, dass der Kommission gemäß Art. 290 Abs. 1 AEUV in Gesetzgebungsakten die Befugnis übertragen werden kann, zur Ergänzung oder Änderung bestimmter nicht wesentlicher Vorschriften des betreffenden Gesetzgebungsakts Rechtsakte ohne Gesetzescharakter mit allgemeiner Geltung zu erlassen.

68 Die in Art. 290 AEUV vorgesehene Möglichkeit, Befugnisse zu übertragen, soll dem Gesetzgeber erlauben, sich auf die wesentlichen Elemente einer Regelung sowie auf ihre nicht wesentlichen Elemente, deren gesetzliche Regelung er für sachgerecht hält, zu konzentrieren und der Kommission die Aufgabe anzuvertrauen, bestimmte nicht wesentliche Elemente des erlassenen Gesetzgebungsakts zu „ergänzen“ oder aber solche Elemente im Rahmen einer ihr eingeräumten Ermächtigung zu „ändern“ (vgl. Urteil vom 11. Mai 2017, Dyson/Kommission, C-44/16 P, EU:C:2017:357, Rn. 58 und die dort angeführte Rechtsprechung).

69 Die wesentlichen Bestimmungen einer Materie sind deshalb in der Grundregelung zu erlassen und können nicht Gegenstand einer Übertragung von Durchführungsbefugnissen sein (vgl. Urteil vom 11. Mai 2017, Dyson/Kommission, C-44/16 P, EU:C:2017:357, Rn. 59 und die dort angeführte Rechtsprechung).

70 Wesentliche Aspekte einer Grundregelung sind diejenigen, deren Erlass politische Entscheidungen erfordert, die in die eigene Zuständigkeit des Unionsgesetzgebers fallen (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 5. September 2012, Parlament/Rat, C-355/10, EU:C:2012:516, Rn. 65), da er eine Abwägung der widerstreitenden Interessen auf der Grundlage zahlreicher Beurteilungen impliziert, oder diejenigen, deren Erlass Eingriffe in die Grundrechte der betroffenen Personen in einem Umfang erlaubt, der das Tätigwerden des Unionsgesetzgebers erforderlich macht (vgl. Urteil vom 26. Juli 2017, Tschechische Republik/Kommission, C-696/15 P, EU:C:2017:595, Rn. 78 und die dort angeführte Rechtsprechung).

71 Die Bestimmung der als wesentlich einzustufenden Aspekte einer Materie muss sich nach objektiven Gesichtspunkten richten, die Gegenstand einer gerichtlichen Kontrolle sein können, und verlangt, die Merkmale und die Besonderheiten des betreffenden Sachgebiets zu berücksichtigen (vgl. Urteil vom 22. Juni 2016, DK Recycling und Roheisen/Kommission, C-540/14 P, EU:C:2016:469, Rn. 48 und die dort angeführte Rechtsprechung).

72 Insoweit ergibt sich erstens aus Art. 1 der Taxonomie-Verordnung, dass mit ihr die Kriterien festgelegt werden sollen, anhand deren bestimmt werden kann, ob eine Wirtschaftstätigkeit als ökologisch nachhaltig einzustufen ist, um damit den Grad der ökologischen Nachhaltigkeit einer Investition ermitteln zu können (Urteil vom 10. September 2025, Österreich/Kommission, T-625/22, Rechtsmittel anhängig, EU:T:2025:869, Rn. 106).

73 Nach Art. 3 der Taxonomie-Verordnung gilt eine Wirtschaftstätigkeit als ökologisch nachhaltig, wenn sie die in Art. 3 Buchst. a bis d dieser Verordnung vorgesehenen „Kriterien für ökologisch nachhaltige Wirtschaftstätigkeiten“ erfüllt, d. h., wenn sie einen wesentlichen Beitrag zur Verwirklichung eines oder mehrerer der Umweltziele von Art. 9 der Verordnung leistet, nicht zu einer erheblichen Beeinträchtigung eines oder mehrerer dieser Ziele führt, unter Einhaltung des in Art. 18 festgelegten Mindestschutzes ausgeübt wird und den technischen Bewertungskriterien entspricht, die die Kommission u. a. gemäß Art. 10 Abs. 3 und Art. 11 Abs. 3 der Verordnung festgelegt hat (Urteil vom 10. September 2025, Österreich/Kommission, T-625/22, Rechtsmittel anhängig, EU:T:2025:869, Rn. 107).

74 Zweitens ergibt sich aus Art. 10 Abs. 3 Buchst. a und Art. 11 Abs. 3 Buchst. a der Taxonomie-Verordnung, dass sie der Kommission die Aufgabe übertragen, zur Ergänzung ihrer Abs. 1 und 2 technische Bewertungskriterien festzulegen, anhand deren bestimmt wird, unter welchen Bedingungen davon auszugehen ist, dass eine bestimmte Wirtschaftstätigkeit einen wesentlichen Beitrag zum Klimaschutz und zur Anpassung an den Klimawandel leistet (Urteil vom 10. September 2025, Österreich/Kommission, T-625/22, Rechtsmittel anhängig, EU:T:2025:869, Rn. 108).

75 Ferner geht aus Art. 10 Abs. 3 Buchst. b und Art. 11 Abs. 3 Buchst. b der Taxonomie-Verordnung hervor, dass sie der Kommission die Aufgabe übertragen, zur Ergänzung ihres Art. 17 technische Bewertungskriterien für jedes relevante Umweltziel festzulegen, anhand deren bestimmt wird, ob eine Wirtschaftstätigkeit, für die die oben genannten technischen Bewertungskriterien festgelegt worden sind, eines oder mehrere dieser Umweltziele erheblich beeinträchtigt (Urteil vom 10. September 2025, Österreich/Kommission, T-625/22, mit Rechtsmittel angefochten, EU:T:2025:869, Rn. 109).

76 Überdies muss die Kommission nach Art. 10 Abs. 5 und Art. 11 Abs. 5 der Taxonomie-Verordnung, wenn sie diese delegierte Befugnis ausübt, den in Art. 19 der Verordnung genannten Anforderungen Rechnung tragen (Urteil vom 10. September 2025, Österreich/Kommission, T-625/22, Rechtsmittel anhängig, EU:T:2025:869, Rn. 110).

77 Zu den oben in Rn. 76 genannten Anforderungen gehört nach Art. 19 Abs. 1 Buchst. a der Taxonomie-Verordnung, dass die technischen Bewertungskriterien die wichtigsten potenziellen Beiträge zu dem jeweiligen Umweltziel unter Wahrung des Grundsatzes der Technologieneutralität nennen und dabei sowohl die kurzfristigen als auch die langfristigen Auswirkungen einer bestimmten Wirtschaftstätigkeit berücksichtigen (Urteil vom 10. September 2025, Österreich/Kommission, T-625/22, Rechtsmittel anhängig, EU:T:2025:869, Rn. 111).

78 Darüber hinaus müssen gemäß Art. 19 Abs. 3 der Taxonomie-Verordnung die in dessen Abs. 1 genannten technischen Bewertungskriterien sicherstellen, dass Stromerzeugungstätigkeiten, bei denen feste fossile Brennstoffe verwendet werden, nicht als ökologisch nachhaltige Wirtschaftstätigkeiten gelten (Urteil vom 10. September 2025, Österreich/Kommission, T-625/22, Rechtsmittel anhängig, EU:T:2025:869, Rn. 112).

79 Überdies impliziert der Grundsatz der Technologieneutralität nach der Rechtsprechung, dass in der betreffenden Regelung die Rechte und Pflichten der Personen allgemein bezeichnet werden müssen, damit nicht eine Technologie einer anderen vorgezogen wird (vgl. Urteil vom 10. September 2025, Österreich/Kommission, T-625/22, Rechtsmittel anhängig, EU:T:2025:869, Rn. 113 und die dort angeführte Rechtsprechung).

80 Aus dem Vorstehenden folgt, dass der Unionsgesetzgeber in Art. 3 der Taxonomie-Verordnung Kriterien für die ökologische Nachhaltigkeit festgelegt hat, anhand deren bestimmt werden kann, ob eine Wirtschaftstätigkeit als ökologisch nachhaltig eingestuft werden kann, um damit den Grad der ökologischen Nachhaltigkeit einer Investition ermitteln zu können, ohne eine Technologie einer anderen vorzuziehen und unter Ausschluss allein der Stromerzeugungstätigkeiten, bei denen feste fossile Brennstoffe verwendet werden. Damit hat der Unionsgesetzgeber der Kommission die Möglichkeit gegeben, die Taxonomie-Verordnung zur Anpassung an künftige Innovationen durch die Einführung technischer Bewertungskriterien zu ergänzen, indem er gestattet, dass der Regelungsrahmen nicht unveränderlich ist und den ökologischen und

wirtschaftlichen Fortschritten Rechnung tragen kann. Ferner stellt die Taxonomie-Verordnung nicht auf die Arten von Tätigkeiten ab, sondern auf die Umweltziele und die allgemeinen Kriterien, anhand deren ermittelt werden kann, ob eine bestimmte Wirtschaftstätigkeit als nachhaltig einzustufen ist, so dass – mit Ausnahme der ausdrücklich ausgenommenen fossilen Brennstoffe – nach dem Grundsatz der Technologieneutralität potenziell jede Tätigkeit von der Verordnung betroffen sein kann (Urteil vom 10. September 2025, Österreich/Kommission, T-625/22, Rechtsmittel anhängig, EU:T:2025:869, Rn. 114).

81 Daraus ergibt sich, dass die Kriterien für die ökologische Nachhaltigkeit von Wirtschaftstätigkeiten vom Unionsgesetzgeber in Art. 3 der Taxonomie-Verordnung festgelegt wurden und dass er die Möglichkeit offengelassen hat, alle Arten von Tätigkeiten, die diese Kriterien erfüllen, als nachhaltig zu definieren, mit Ausnahme der ausdrücklich ausgeschlossenen fossilen Brennstoffe (Urteil vom 10. September 2025, Österreich/Kommission, T-625/22, Rechtsmittel anhängig, EU:T:2025:869, Rn. 115).

82 Im Hinblick auf das Ziel und den Inhalt der Taxonomie-Verordnung bestehen ihre wesentlichen Aspekte nämlich u. a. in der Festlegung von Umweltzielen, der in ihrem Art. 3 vorgesehenen Kriterien für die ökologische Nachhaltigkeit und der Anforderungen an die technischen Bewertungskriterien. Die Kommission hat aber in der Delegierten Verordnung 2023/2485 technische Bewertungskriterien festgelegt, die nicht unter die wesentlichen Aspekte der Taxonomie-Verordnung fallen (vgl. entsprechend Urteil vom 10. September 2025, Österreich/Kommission, T-625/22, Rechtsmittel anhängig, EU:T:2025:869, Rn. 116).

83 Desgleichen hat der Unionsgesetzgeber dadurch, dass er der Kommission die Möglichkeit gegeben hat, für alle Arten von Tätigkeiten, die die Nachhaltigkeitskriterien erfüllen, mit Ausnahme von Stromerzeugungstätigkeiten, bei denen feste fossile Brennstoffe verwendet werden, technische Bewertungskriterien festzulegen, die in seine eigene Verantwortung fallenden politischen Entscheidungen in Bezug auf die wesentlichen Aspekte der Taxonomie-Verordnung getroffen (Urteil vom 10. September 2025, Österreich/Kommission, T-625/22, Rechtsmittel anhängig, EU:T:2025:869, Rn. 117).

84 Daraus folgt, dass die Bestimmung der Wirtschaftstätigkeiten als solche sowie die Festlegung der technischen Bewertungskriterien für jede Wirtschaftstätigkeit in Umsetzung der Nachhaltigkeitskriterien entgegen dem Vorbringen der Klägerin nicht zu den wesentlichen Aspekten der Taxonomie-Verordnung gehören (Urteil vom 10. September 2025, Österreich/Kommission, T-625/22, Rechtsmittel anhängig, EU:T:2025:869, Rn. 118).

85 Diese Feststellung kann nicht durch das Vorbringen der Klägerin in Frage gestellt werden, wonach die der Kommission durch Art. 10 Abs. 3 der Taxonomie-Verordnung übertragene Befugnis dazu führe, dass diese den sachlichen Anwendungsbereich dieser Verordnung konkret bestimme, indem sie selbst die Tätigkeiten auswähle, für die sie technische Bewertungskriterien festlege. Wie aus den Ausführungen in den vorstehenden Rn. 70 bis 84 hervorgeht, ergibt sich dieser Umstand aus der Systematik der Taxonomie-Verordnung selbst sowie aus den politischen Entscheidungen, die der Unionsgesetzgeber bei der Festlegung des Anwendungsbereichs dieser Verordnung und der allgemeinen Kriterien für die ökologische Nachhaltigkeit einer Wirtschaftstätigkeit in Art. 1 bzw. Art. 3 dieser Verordnung getroffen hat. Soweit dieses Vorbringen dahin verstanden werden kann, dass es sich auf die Festlegung des Anwendungsbereichs der Taxonomie-Verordnung oder der allgemeinen Kriterien für die

ökologische Nachhaltigkeit einer Wirtschaftstätigkeit bezieht, ist festzustellen, dass die Klägerin weder gegen Art. 1 noch gegen Art. 3 der Taxonomie-Verordnung eine Einrede der Rechtswidrigkeit erhoben hat.

86 Auch das Vorbringen der Klägerin, mit dem ein Verstoß gegen Art. 16 der Charta der Grundrechte der Europäischen Union geltend gemacht wird, ist zurückzuweisen. Dieses Vorbringen steht nämlich in keinem Zusammenhang mit der Rechtmäßigkeit von Art. 10 Abs. 3 der Taxonomie-Verordnung, sondern betrifft in Wirklichkeit die Frage, ob der durch die angefochtene Bestimmung vorgenommene Ausschluss der Tätigkeit der Herstellung von Luftfahrzeugen für die private oder gewerbliche Geschäftsreiseluftfahrt aus den Übergangstätigkeiten die durch Art. 16 der Charta der Grundrechte garantierte unternehmerische Freiheit der Klägerin beeinträchtigt.

87 Nach alledem kann nicht davon ausgegangen werden, dass Art. 10 Abs. 3 der Taxonomie-Verordnung unter Verstoß gegen Art. 290 AEUV erlassen wurde, weil er der Kommission die Befugnis zum Erlass einer delegierten Verordnung zur Ergänzung von Art. 10 Abs. 1 und 2 und Art. 17 dieser Verordnung überträgt (Urteil vom 10. September 2025, Österreich/Kommission, T-625/22, mit Rechtsmittel angefochten, EU:T:2025:869, Rn. 126).

88 Der erste Klagegrund ist daher als unbegründet zurückzuweisen.

Zum zweiten Klagegrund: Verletzung wesentlicher Formvorschriften

89 Der zweite Klagegrund besteht aus zwei Teilen. Der erste Teil betrifft einen Verstoß gegen das Verfahren zum Erlass der delegierten Verordnung 2023/2485, da weder die Klägerin noch eine repräsentative Einrichtung des Sektors der Geschäftsreiseluftfahrt von der Kommission im Rahmen der Ausarbeitung dieser Verordnung ordnungsgemäß konsultiert worden seien. Der zweite Teil betrifft einen Verstoß gegen die Begründungspflicht, da die delegierte Verordnung 2023/2485 keine Erläuterung zum Ausschluss der Herstellung von Luftfahrzeugen für die Geschäftsreiseluftfahrt aus den Übergangstätigkeiten enthält.

Zum ersten Teil des zweiten Klagegrundes: keine Konsultation der Klägerin oder einer repräsentativen Einrichtung des Sektors der Geschäftsreiseluftfahrt

90 Die Klägerin macht geltend, dass sie, obwohl sie eine betroffene und einschlägige private Interessenträgerin sei, im Rahmen der Ausarbeitung der Delegierten Verordnung 2023/2485 trotz der für die Kommission gemäß Art. 23 Abs. 4 und Art. 10 Abs. 4 der Taxonomie-Verordnung geltenden Konsultationspflichten weder konsultiert noch angehört worden sei. So habe sich keine für die Geschäftsreiseluftfahrt repräsentative Einrichtung an der in Art. 20 der Taxonomie-Verordnung vorgesehenen Plattform für ein nachhaltiges Finanzwesen (im Folgenden: Plattform) beteiligt. Indem sich die Kommission dafür entschieden habe, die Klägerin oder die Vertreter der Branche – die ihr zahlreiche Beiträge und Schreiben übermittelt hätten, die der Klageschrift als Anlagen beigefügt worden seien und in denen eine Einbeziehung des gesamten Sektors, einschließlich der Geschäftsreiseluftfahrt, in die Taxonomie befürwortet worden sei – nicht zu konsultieren, habe sie gegen die wesentlichen Formvorschriften des in der Taxonomie-Verordnung für den Erlass der Delegierten Verordnung 2023/2485 vorgesehen Verfahrens verstoßen. Wären diese Formvorschriften eingehalten worden, hätte der Inhalt der delegierten Verordnung 2023/2485 nach Ansicht der Klägerin wesentlich anders ausfallen können.

91 Die Kommission tritt dem Vorbringen der Klägerin entgegen.

92 Hierzu ist festzustellen, dass sich die angefochtene Bestimmung in die Delegierte Verordnung 2023/2485 einfügt, die von der Kommission u. a. auf der Grundlage von Art. 10 Abs. 3 und Art. 11 Abs. 3 der Taxonomie-Verordnung erlassen wurde, da eine solche delegierte Verordnung gemäß Art. 290 Abs. 1 AEUV in die Kategorie der Rechtsakte ohne Gesetzescharakter mit allgemeiner Geltung zur Ergänzung oder Änderung bestimmter nicht wesentlicher Vorschriften des betreffenden Gesetzgebungsakts fällt.

93 Zwar findet der allgemeine Rechtsgrundsatz des Rechts auf Anhörung keine Anwendung auf Rechtsakte allgemeiner Geltung; anders verhält es sich allerdings, wenn eine ausdrückliche Bestimmung des Rechtsrahmens, der den Erlass des in Rede stehenden Rechtsakts regelt, einer betroffenen Person ein solches Verfahrensrecht verleiht. Dem Unionsgesetzgeber steht es nämlich frei, für Personen, die von einem Rechtsakt allgemeiner Geltung betroffen sein können, ein Recht vorzusehen, angehört, konsultiert oder informiert zu werden, und dessen Ausübung zu regeln, obwohl er weder durch Art. 41 Abs. 2 Buchst. a der Charta der Grundrechte noch durch den allgemeinen Rechtsgrundsatz des Rechts auf Anhörung dazu verpflichtet ist (Urteil vom 29. Januar 2026, Kommission/Zippo Manufacturing und Zippo, C-811/23 P, EU:C:2026:48, Rn. 59 und 60).

94 Es ist darauf hinzuweisen, dass die Kommission nach Art. 10 Abs. 4 der Taxonomie-Verordnung vor dem Erlass des delegierten Rechtsakts nach Abs. 3 dieses Artikels die Plattform konsultiert. Nach Art. 20 Abs. 1 Buchst. b der Taxonomie-Verordnung setzt sich die Plattform u. a. aus Sachverständigen zusammen, die einschlägige private Interessenträger vertreten, unter anderem Finanz- und Nichtfinanzmarktteilnehmer und Unternehmen, die einschlägige Wirtschaftszweige repräsentieren.

95 Ferner ist darauf hinzuweisen, dass nach Art. 23 Abs. 4 der Taxonomie-Verordnung „[d]ie Kommission … vor der Annahme und während der Ausarbeitung delegierter Rechtsakte das gesamte erforderliche Fachwissen ein[holt], unter anderem durch Konsultation der Sachverständigen der in Artikel 24 [dieser Verordnung] genannten Sachverständigengruppe der Mitgliedstaaten für nachhaltiges Finanzwesen. Vor dem Erlass eines delegierten Rechtsakts handelt die Kommission gemäß den in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung enthaltenen Grundsätzen und Verfahren.“

96 In Nr. 28 der Interinstitutionellen Vereinbarung zwischen dem Parlament, dem Rat der Europäischen Union und der Kommission über bessere Rechtsetzung vom 13. April 2016 (ABl. 2016, L 123, S. 1) heißt es, dass „sich die Kommission [verpflichtet], vor der Annahme delegierter Rechtsakte das erforderliche Expertenwissen einzuholen, unter anderem durch die Konsultation von Sachverständigen aus den Mitgliedstaaten und durch öffentliche Konsultationen“.

97 Im vorliegenden Fall ist im Hinblick auf das Verfahren zum Erlass der Delegierten Verordnung 2023/2485 festzustellen, dass die Plattform am 3. August 2021 Vorschläge für technische Bewertungskriterien veröffentlicht hat, die sich insbesondere auf bestimmte Tätigkeiten des Luftfahrtsektors, einschließlich der Herstellung von Luftfahrzeugen, bezogen. Diese technischen Bewertungskriterien waren bis zum 28. September 2021 Gegenstand einer öffentlichen Konsultation. Die Plattform veröffentlichte ihre endgültigen Empfehlungen zu den genannten Kriterien im März 2022. Die endgültigen Empfehlungen der Plattform wurden von der Sachverständigengruppe der Mitgliedstaaten für ein nachhaltiges Finanzwesen am 6. April,

8. Juli, 4. Oktober, 15. Dezember 2022 und 24. Januar 2023 erörtert. Vom 5. April bis 3. Mai 2023 legte die Kommission den Entwurf einer delegierten Verordnung zur öffentlichen Konsultation vor, in dem die von der Plattform vorgeschlagenen technischen Bewertungskriterien zur Einholung von Stellungnahmen von Interessenträgern aufgeführt waren, und nahm am 27. Juni 2023 die Delegierte Verordnung 2023/2485 an.

98 Es ist festzustellen, dass die Klägerin nicht die Behauptung der Kommission bestreitet, wonach sich die Plattform bei der Ausarbeitung ihrer Empfehlungen zu den Luftfahrttätigkeiten auf die Steer-Studie gestützt habe, die zu einem Austausch mit Verbänden geführt habe, denen die Klägerin angehört habe oder zu deren Mitgliedern Hersteller von Geschäftsflugzeugen zählten, wie beispielsweise der Europäische Verband der Luft- und Raumfahrt- und der Sicherheits- und Verteidigungsindustrie (ASD) oder der Verband Airlines for Europe (A4E). Auch bestreitet die Klägerin nicht die Behauptung der Kommission, dass der Arbeitsgruppe der Plattform zum Luftverkehr ein Vertreter des Luftfahrtsektors angehört habe. Die Klägerin bestreitet auch nicht, dass mehrere Verbände, denen sie angehört, wie das Groupement des industries françaises aéronautiques et spatiales (Verband der französischen Luft- und Raumfahrtindustrie, GIFAS), ASD und die General Aviation Manufacturers Association (GAMA) an der öffentlichen Konsultation zu den von der Plattform vorgeschlagenen technischen Bewertungskriterien teilgenommen haben. Darüber hinaus geht aus den Akten hervor, dass die Klägerin selbst (Anlage A.3 zur Klageschrift) sowie Compagnie Daher, EBAA, GAMA, GIFAS, ASD und die Liebherr-Aerospace Toulouse SAS (Anlagen A.4 bis A.9 zur Klageschrift) an der von der Kommission durchgeführten öffentlichen Konsultation zum Entwurf der delegierten Verordnung teilgenommen haben.

99 Die Klägerin kann daher nicht ernsthaft geltend machen, dass die Kommission gegen ihre Verpflichtungen aus Art. 10 Abs. 4 und Art. 23 Abs. 4 der Taxonomie-Verordnung verstoßen habe.

100 Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass das Vorbringen der Klägerin, soweit sie der Kommission vorwirft, in der Delegierten Verordnung 2023/2485 ihrer Stellungnahme oder der Stellungnahme der Vertreter des Sektors der Geschäftsreiseluftfahrt nicht gefolgt zu sein, zurückzuweisen ist, da es nicht die Verletzung einer Verfahrenspflicht betrifft, sondern die Begründetheit der angefochtenen Bestimmung.

101 Nach alledem ist der erste Teil des zweiten Klagegrundes als unbegründet zurückzuweisen.

Zum zweiten Teil des zweiten Klagegrundes: Verstoß gegen die Begründungspflicht

102 Die Klägerin wirft der Kommission vor, gegen ihre Begründungspflicht aus Art. 296 Abs. 2 AEUV verstoßen zu haben. Insoweit weist die Klägerin darauf hin, dass weder Abschnitt 3.21 noch die Erwägungsgründe der Delegierten Verordnung 2023/2485 den Ausschluss der Geschäftsreiseluftfahrt aus der Taxonomie rechtfertigten.

103 Die Klägerin weist darauf hin, dass das Arbeitsdokument der Kommission mit dem Aktenzeichen SWD(2023) 239 final/2 vom 4. Juli 2023 (im Folgenden: Arbeitsdokument der Kommission) zwar eine Rechtfertigung für diesen Ausschluss enthalte, diese Rechtfertigung jedoch keine ausreichende Begründung darstelle, da es sich bei dem in Rede stehenden Arbeitsdokument erstens um einen von der Delegierten Verordnung 2023/2485 getrennten Rechtsakt handele, dieses Arbeitsdokument zweitens ein vorbereitender Rechtsakt sei, dem nicht die gleiche rechtliche Bedeutung wie dieser Delegierten Verordnung zukomme, und das Gericht drittens,

um dem in Abschnitt 3.21 vorgesehenen Ausschluss der Geschäftsreiseluftfahrt aus der Taxonomie einen Sinn zu geben, die angefochtene Bestimmung ausschließlich im Licht des Arbeitsdokuments auslegen müsse, was im Widerspruch zur Rechtsprechung stehe.

104 Jedenfalls lasse sich der im Arbeitsdokument der Kommission enthaltenen Begründung nicht entnehmen, warum die Tätigkeit des Betriebs von Geschäftsluftfahrzeugen taxonomiekonform sein könne, während dies für die Herstellung dieser Flugzeuge mit Ausnahme der CO_2-neutralen Flugzeuge niemals der Fall sei.

105 EBAA weist darauf hin, dass die Entscheidung, die private oder gewerbliche Geschäftsreiseluftfahrt aus der Taxonomie auszuschließen, nicht mit einer technischen Entscheidung gleichgesetzt werden könne, die keiner weiteren Erläuterung bedürfe, insbesondere angesichts der Vorschläge, die sie selbst und die Klägerin im Konsultationsverfahren unterbreitet hätten, wonach Luftfahrzeuge, die mindestens 19 Passagiere beförderten, unabhängig von ihrer Verwendung in die Taxonomie aufgenommen werden sollten und eine Angleichung an die CO_2-Emissionsnormen der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) erfolgen sollte. In Anbetracht der zahlreichen in diesem Verfahren abgegebenen Stellungnahmen, die sich gegen den Ausschluss der privaten oder gewerblichen Geschäftsreiseluftfahrt aus der Taxonomie ausgesprochen hätten, und des Umstands, dass Frau Mairead McGuinness, die damals Mitglied der Generaldirektion Finanzstabilität, Finanzdienstleistungen und Kapitalmarktunion der Kommission gewesen sei, in einem Schreiben vom 22. März 2023 auf die entsprechenden Ersuchen von 13 Verbänden der Luftfahrtbranche hin erklärt habe, dass sie über die Einbeziehung der Geschäftsreiseluftfahrt in die Taxonomie nachdenken könne, habe für die Kommission in dieser Hinsicht eine verstärkte Begründungspflicht gegolten.

106 Compagnie Daher fügt hinzu, dass sich die im Arbeitsdokument der Kommission enthaltene Begründung für den Ausschluss der privaten oder gewerblichen Geschäftsreiseluftfahrt aus der Taxonomie auf den Betrieb von Luftfahrzeugen beziehe und somit nicht den Ausschluss der Herstellung von Luftfahrzeugen für die Geschäftsreiseluftfahrt erklären könne. Nach Ansicht der Compagnie Daher ist die der Kommission im vorliegenden Fall obliegende Begründungspflicht umso strenger, als sie die Delegierte Verordnung 2023/2485 im Rahmen einer Befugnisübertragung erlassen habe, die ihr ein besonders weites Ermessen einräume.

107 Die Kommission tritt dem Vorbringen der Klägerin entgegen.

108 Insoweit ist darauf hinzuweisen, dass nach Art. 296 Abs. 2 AEUV „[d]ie Rechtsakte … mit einer Begründung zu versehen [sind] und … auf die in den Verträgen vorgesehenen Vorschläge, Initiativen, Empfehlungen, Anträge oder Stellungnahmen Bezug [nehmen]“.

109 Die nach Art. 296 Abs. 2 AEUV vorgeschriebene Begründung muss der Natur des betreffenden Rechtsakts angepasst sein und die Überlegungen des Organs, das den Rechtsakt erlassen hat, so klar und eindeutig zum Ausdruck bringen, dass die Betroffenen ihr die Gründe für die erlassene Maßnahme entnehmen können und das zuständige Gericht seine Kontrollaufgabe wahrnehmen kann. In der Begründung brauchen nicht alle tatsächlich oder rechtlich einschlägigen Gesichtspunkte genannt zu werden, da die Frage, ob die Begründung eines Rechtsakts den Erfordernissen von Art. 296 Abs. 2 AEUV genügt, nicht nur anhand seines Wortlauts zu beurteilen ist, sondern auch anhand seines Kontexts sowie sämtlicher Rechtsvorschriften auf dem betreffenden Gebiet (vgl. Urteil vom 10. Juli 2025, Ligue royale belge pour la protection des oiseaux, C-287/24, EU:C:2025:550, Rn. 24 und die dort angeführte Rechtsprechung).

110 Somit ist ein beschwerender Rechtsakt hinreichend begründet, wenn er in einem Kontext ergangen ist, der dem Betroffenen bekannt war und ihm gestattet, die Tragweite der ihm gegenüber getroffenen Maßnahme zu verstehen (vgl. Urteil vom 17. September 2020, Rosneft u. a./Rat, C-732/18 P, nicht veröffentlicht, EU:C:2020:727, Rn. 78 und die dort angeführte Rechtsprechung).

111 Im vorliegenden Fall geht aus dem dritten Erwägungsgrund der Delegierten Verordnung 2023/2485 hervor, dass der Verkehrssektor und seine Wertschöpfungskette weitgehend zu den Wirtschaftstätigkeiten gehören, die nicht unter die Delegierte Verordnung 2021/2139 fallen und für die daher zusätzliche technische Bewertungskriterien festgelegt werden müssen, um ökologisch nachhaltige Investitionen weiter zu erleichtern.

112 Darüber hinaus heißt es im elften Erwägungsgrund der Delegierten Verordnung 2023/2485, dass „alle Verkehrsträger für die Mobilität unverzichtbar sind und dass der Luftverkehr eine entscheidende Rolle bei der Stärkung des Zusammenhalts, der Konnektivität und des Binnenmarktzugangs für alle Regionen [der Union] spielt“. Im selben Erwägungsgrund wird weiter ausgeführt, dass „[d]er Luftverkehr … über ein erhebliches Potenzial zur Verringerung seiner Treibhausgasemissionen und zur Dekarbonisierung des Verkehrs [verfügt] und … somit wesentlich zum Klimaschutz beitragen [kann]“ und „[e]s … daher notwendig [ist], technische Bewertungskriterien für die Fertigung von Luftfahrzeugen, das Leasing, die Beförderung von Personen und Fracht und die Bodenabfertigungsdienste im Luftverkehr festzulegen“. Was den nachhaltigen oder Übergangscharakter des Luftverkehrs betrifft, heißt es im elften Erwägungsgrund der Delegierten Verordnung 2023/2485, dass „[e]in emissionsfreier gewerblicher Luftverkehr, bei dem keine direkten CO_2-Emissionen anfallen oder ausschließlich nachhaltige Flugkraftstoffe eingesetzt werden, … technologisch noch nicht möglich [ist und dass, b]is ein solcher emissionsfreier gewerblicher Luftverkehr technologisch möglich ist, … der Luftverkehr als Übergangstätigkeit betrachtet werden [sollte], wobei die technischen Bewertungskriterien auf den besten verfügbaren Technologien für die Kraftstoffeffizienz von Luftfahrzeugzellen und Triebwerken sowie auf dem Potenzial beruhen, die Treibhausgasemissionen über den Lebenszyklus von Luftfahrzeugen durch die schrittweise Einführung nachhaltiger Flugkraftstoffe erheblich zu verringern“.

113 Somit geht aus dem elften Erwägungsgrund der Delegierten Verordnung 2023/2485 u. a. hervor, dass der Luftverkehr wesentlich zum Klimaschutz beitragen kann und es daher notwendig ist, technische Bewertungskriterien für bestimmte Tätigkeiten dieses Sektors, darunter die Fertigung von Luftfahrzeugen sowie die Beförderung von Personen und Fracht im Luftverkehr, festzulegen. Ebenso ergibt sich aus diesem Erwägungsgrund, dass, da ein emissionsfreier gewerblicher Luftverkehr technologisch noch nicht möglich ist, die Luftverkehrstätigkeiten als Übergangstätigkeiten zu betrachten sind und die zu diesem Zweck festgelegten technischen Bewertungskriterien auf den besten verfügbaren Technologien für die Effizienz von Luftfahrzeugzellen und Triebwerken im Hinblick auf den Kraftstoffverbrauch sowie auf dem Potenzial beruhen müssen, die Treibhausgasemissionen über den Lebenszyklus von Luftfahrzeugen durch die schrittweise Einführung nachhaltiger Flugkraftstoffe (sustainable aviation fuels, im Folgenden: SAF) erheblich zu verringern.

114 In der Begründung der Delegierten Verordnung 2023/2485 wird ausgeführt, dass, „[s]oweit in [diesem] delegierten Rechtsakt technische Bewertungskriterien für Übergangstätigkeiten gemäß Artikel 10 Absatz 2 der Taxonomie-Verordnung festgelegt werden, … diese Kriterien für

Wirtschaftstätigkeiten [gelten], für die es derzeit keine technologisch und wirtschaftlich durchführbare CO_2-arme Alternative gibt und die für den Übergang zur Klimaneutralität erforderlich wären“.

115 In der Begründung der Delegierten Verordnung 2023/2485 heißt es, dass diesem delegierten Rechtsakt „eine analytische Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen bei[liegt], in der u. a. der Ansatz, der bei der Festlegung der spezifischen technischen Bewertungskriterien verfolgt wird, einschließlich der Frage, wie diese Kriterien in der Praxis funktionieren sollen, sowie etwaige Abweichungen oder Ergänzungen zu den Empfehlungen der Plattform erörtert werden“.

116 Kapitel 4 der früheren Fassung des Arbeitsdokuments der Kommission, das am 27. Juni 2023 – d. h. zeitgleich mit dem Erlass der Delegierten Verordnung 2023/2485 – veröffentlicht wurde, enthält einen Abschnitt 4.5 („Wesentlicher Beitrag zum Klimaschutz“), der seinerseits einen Unterabschnitt 4.5.2 zum Thema Verkehr enthält.

117 In Unterabschnitt 4.5.2 des Arbeitsdokuments der Kommission wird hinsichtlich der Art des wesentlichen Beitrags, der im Hinblick auf den Luftverkehr gewählt wurde, Folgendes klargestellt:

„In Bezug auf die Herstellung und das Leasing von Luftfahrzeugen sowie die Beförderung von Fluggästen und Fracht im Luftverkehr hat die Plattform Kriterien für einen wesentlichen Beitrag zum Klimaschutz vorgeschlagen, die Folgendes umfassen: (i) Luftfahrzeuge ohne direkte CO_2-Emissionen als CO_2-arme Tätigkeiten sowie (ii) die Technologie von Flugzeugen der neuesten Generation, die im Vergleich zur vorherigen Flugzeuggeneration eine signifikante Verbesserung der Energieeffizienz und eine Verringerung der damit verbundenen [Treibhausgas]-Emissionen bieten, sowie (iii) der Betrieb von Flugzeugen, die [SAF] nutzen, als Übergangstätigkeiten. Die Kriterien für den Luftverkehr […] zielen erstens darauf ab, die Entwicklung und das Inverkehrbringen von Flugzeugen ohne direkte CO_2-Emissionen zu beschleunigen. Zweitens sollen sie die Marktakzeptanz und den Ersatz von Flugzeugen der vorherigen, weniger treibstoffeffizienten Generation durch solche der neuesten, treibstoffeffizienteren Generation fördern, ohne dabei zu einer Vergrößerung der Flotte beizutragen. Drittens zielen sie darauf ab, den Ersatz von fossilem Kerosin durch [SAF] zu fördern. Zudem fördern die Kriterien die technische Vorbereitung der Flugzeugflotte auf den Betrieb mit 100 % [SAF].

… Luftfahrzeuge der neuesten Generation werden anhand ihrer Energieeffizienz und der damit verbundenen Treibhausgasbilanz im Verhältnis zu den Margen des neuen CO_2-Standards der [ICAO] für neue Luftfahrzeugmuster (NT) identifiziert und entsprechend ihrer höchstzulässigen Startmasse in drei Kategorien unterteilt. Luftfahrzeuge, die diese Margen nicht einhalten, entsprechen der vorherigen Generation, deren Energieeffizienz deutlich geringer ist. …

Flugzeuge der neuesten Generation, die für die private oder gewerbliche Geschäftsreiseluftfahrt hergestellt werden, sind in Anbetracht ihres CO_2-Fußabdrucks je Passagierkilometer im Vergleich zu anderen verfügbaren Verkehrsmitteln ausgeschlossen. Es wären weitere Untersuchungen erforderlich, um aufzuzeigen, wie die Herstellung dieser Flugzeuge zu den Zielen der Taxonomie beitragen könnte. Die Herstellung von Flugzeugen ohne direkte CO_2-Emissionen ist jedoch unabhängig von ihrer Endnutzung vollständig mit den Zielen der Taxonomie vereinbar.

…“

118 Aus der Begründung der Delegierten Verordnung 2023/2485 und aus Abschnitt 4.5.2 des Arbeitsdokuments der Kommission geht somit hervor, dass die Kommission der Ansicht war, dass die Tätigkeit der Fertigung von Luftfahrzeugen, die „für die private oder gewerbliche Geschäftsreiseluftfahrt hergestellt werden“, in Anbetracht des CO_2-Fußabdrucks je Passagierkilometer bei für die private oder gewerbliche Geschäftsreiseluftfahrt hergestellten Flugzeugen der neuesten Generation im Vergleich zu anderen verfügbaren Verkehrsmitteln, nicht die in Art. 10 Abs. 2 der Taxonomie-Verordnung festgesetzten Bedingungen für die Festlegung der technischen Bewertungskriterien erfülle.

119 Insoweit ist darauf hinzuweisen, dass der Klägerin der Kontext, in dem die Delegierte Verordnung 2023/2485 erlassen wurde, angesichts ihrer Beteiligung am Verfahren der öffentlichen Konsultation zu den von der Plattform vorgeschlagenen technischen Bewertungskriterien, nicht unbekannt sein konnte (siehe oben, Rn. 98).

120 Daraus folgt, dass die Klägerin in der Lage war, die Gründe nachzuvollziehen, aus denen Abschnitt 3.21 die Tätigkeit der Fertigung von Luftfahrzeugen, die für die private oder gewerbliche Geschäftsreiseluftfahrt hergestellt werden, von den Tätigkeiten ausschloss, für die im Rahmen der Übergangstätigkeiten nach Art. 10 Abs. 2 der Taxonomie-Verordnung technische Bewertungskriterien vorgesehen waren. Diese Feststellung wird im Übrigen durch das Vorbringen der Klägerin zum fünften Klagegrund bestätigt, das sich gerade auf die von der Kommission in ihrem Arbeitsdokument gegebene Erläuterung bezieht.

121 Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass es sich bei der Begründungspflicht nach gefestigter Rechtsprechung um ein wesentliches Formerfordernis handelt, das von der Stichhaltigkeit der Begründung zu unterscheiden ist, die zur materiellen Rechtmäßigkeit des streitigen Rechtsakts gehört (Urteil vom 22. März 2001, Frankreich/Kommission, C-17/99, EU:C:2001:178, Rn. 35; vgl. Urteil vom 10. September 2024, Kommission/Irland u. a., C-465/20 P, EU:C:2024:724, Rn. 389 und die dort angeführte Rechtsprechung).

122 Die Begründung einer Entscheidung soll nämlich förmlich die Gründe zum Ausdruck bringen, auf denen sie beruht. Weisen die Gründe Fehler auf, so beeinträchtigen diese die materielle Rechtmäßigkeit der Entscheidung, nicht aber deren Begründung, die, obwohl sie fehlerhafte Gründe enthält, zureichend sein kann. Daraus folgt, dass die Rügen und Argumente, die die Begründetheit eines Rechtsakts in Frage stellen sollen, im Rahmen eines Klagegrundes, mit dem eine fehlende oder unzureichende Begründung gerügt wird, unerheblich sind (vgl. Urteil vom 18. Juni 2015, Ipatau/Rat, C-535/14 P, EU:C:2015:407, Rn. 37 und die dort angeführte Rechtsprechung).

123 Das Vorbringen von Compagnie Daher, wonach sich die im Arbeitsdokument der Kommission enthaltene Erläuterung auf den Betrieb von Luftfahrzeugen, die für die private oder gewerbliche Geschäftsreiseluftfahrt hergestellt würden, und nicht auf deren Fertigung beziehe, ist daher zurückzuweisen, da sie mit diesem Vorbringen im Wesentlichen die Stichhaltigkeit dieser Erläuterung in Abrede stellen will, wobei es sich um eine Frage handelt, die von der des Verstoßes gegen die Begründungspflicht zu unterscheiden ist.

124 In Anbetracht der vorstehenden Erwägungen ist festzustellen, dass die Kommission unter den besonderen Umständen des vorliegenden Falles nicht gegen die ihr nach der oben in den Rn. 109 und 110 angeführten Rechtsprechung obliegende Begründungspflicht verstoßen hat.

125 Daher ist der zweite Teil des zweiten Klagegrundes und damit der zweite Klagegrund insgesamt als unbegründet zurückzuweisen.

Zum fünften Klagegrund: offensichtlicher Beurteilungsfehler

126 Die Klägerin macht im Rahmen des fünften Klagegrundes geltend, die Kommission habe einen offensichtlichen Beurteilungsfehler begangen, indem sie die Tätigkeit der Herstellung von Luftfahrzeugen für die private oder gewerbliche Geschäftsreiseluftfahrt von den Tätigkeiten ausgeschlossen habe, für die im Rahmen der Übergangstätigkeiten technische Bewertungskriterien vorgesehen gewesen seien, da diese Luftfahrzeuge einen höheren CO_2 -Fußabdruck je Passagierkilometer hätten als die anderen verfügbaren Verkehrsmittel.

127 Die Kommission hält den vorliegenden Klagegrund sowohl für unzulässig als auch für unbegründet.

Zur Zulässigkeit des fünften Klagegrundes

128 Die Kommission macht geltend, dass der fehlende Hinweis in der Klageschrift auf die Bestimmung, in Bezug auf die ihr ein offensichtlicher Beurteilungsfehler vorgeworfen werde, den Klagegrund unzulässig mache, da er nicht den von der oben in Rn. 57 angeführten Rechtsprechung aufgestellten Anforderungen der Klarheit und Genauigkeit entspreche. Die Kommission wirft der Klägerin insbesondere vor, nicht angegeben zu haben, ob sie ihr vorwerfe, einen offensichtlichen Beurteilungsfehler in Bezug auf Art. 10 oder Art. 19 der Taxonomie-Verordnung begangen zu haben.

129 Die Klägerin tritt dem Vorbringen der Kommission entgegen.

130 Hierzu ist festzustellen, dass die Satzung des Gerichtshofs der Europäischen Union und die Verfahrensordnung den Kläger nicht verpflichten, die von ihm angeführten Artikel zu zitieren (Urteil vom 6. Mai 2009, Outokumpu und Luvata/Kommission, T-122/04, EU:T:2009:141, Rn. 53). Es genügt, dass das Tatsachenvorbringen, die Klagegründe und die Anträge des Klägers in der Klageschrift dargelegt sind. Umgekehrt genügt es für die Zulässigkeit eines Klagegrundes nicht, dass eine Bestimmung des Vertrags oder des Unionsrechts angeführt wird. Nach Art. 76 Buchst. d der Verfahrensordnung muss die Klageschrift nämlich u. a. eine kurze Darstellung der Klagegründe enthalten. Außerdem muss diese Darstellung hinreichend klar und deutlich sein, um dem Beklagten die Vorbereitung seiner Verteidigung und dem Gericht gegebenenfalls ohne weitere Informationen die Entscheidung über die Klage zu ermöglichen. Um die Rechtssicherheit und eine geordnete Rechtspflege zu gewährleisten, ist für die Zulässigkeit einer Klage erforderlich, dass sich die wesentlichen tatsächlichen und rechtlichen Umstände, auf die sich die Klage stützt, zumindest in gedrängter Form, aber zusammenhängend und verständlich aus der Klageschrift selbst ergeben, damit das Gericht nicht *ultra petita* entscheidet oder eine für die Entscheidung des Rechtsstreits relevante Rüge übergeht. Klagegründe, die in der Klageschrift nicht hinreichend substantiiert angeführt worden sind, sind als unzulässig anzusehen (vgl. Urteil vom 12. Februar 2020, Kampete/Rat, T-164/18, nicht veröffentlicht, EU:T:2020:542, Rn. 112 und die dort angeführte Rechtsprechung).

131 Im vorliegenden Fall steht fest, dass die Klägerin in der Klageschrift nicht ausdrücklich angegeben hat, in Bezug auf welche Bestimmung sie der Kommission einen offensichtlichen Beurteilungsfehler vorwarf.

132 Aus der Klageschrift geht jedoch hinreichend klar hervor, dass die Klägerin die Stichhaltigkeit der im Arbeitsdokument der Kommission enthaltenen Gründe für den Ausschluss der Tätigkeit der Herstellung von Luftfahrzeugen für die private oder gewerbliche Geschäftsreiseluftfahrt von den Tätigkeiten, für die gemäß Art. 10 Abs. 2 der Taxonomie-Verordnung technische Bewertungskriterien festgelegt wurden, in Abrede stellt.

133 Außerdem ist darauf hinzuweisen, dass die Kommission in der Klagebeantwortung geltend gemacht hat, dass das Vorbringen der Klägerin zur Untermauerung des vierten Klagegrundes, mit dem ein Verstoß gegen Art. 19 Abs. 1 Buchst. d, f, h und j sowie Abs. 4 der Taxonomie-Verordnung gerügt werde, darauf abziele, das Vorliegen offensichtlicher Beurteilungsfehler bei der Anwendung dieser Bestimmungen darzutun.

134 Auch ist festzustellen, dass die Kommission in ihrer Erwiderung auf den fünften Klagegrund (Rn. 142 bis 146, 153 der Klagebeantwortung) klar zum Ausdruck gebracht hat, dass sie bestreiten wolle, einen offensichtlichen Beurteilungsfehler bei der Anwendung von Art. 10 Abs. 2 der Taxonomie-Verordnung begangen zu haben.

135 Daraus folgt, dass die Kommission trotz einer gewissen Ungenauigkeit der Klageschrift verstanden hat, dass mit dem vierten Klagegrund zwar im Wesentlichen offensichtliche Beurteilungsfehler bei der Anwendung von Art. 19 Abs. 1 Buchst. d, f, h und j sowie Abs. 4 der Taxonomie-Verordnung gerügt wurden, der fünfte Klagegrund jedoch im Wesentlichen auf einen offensichtlichen Beurteilungsfehler bei der Anwendung von Art. 10 Abs. 2 dieser Verordnung gestützt war.

136 Daher ist die auf die mangelnde Klarheit und Genauigkeit des fünften Klagegrundes gestützte Einrede der Unzulässigkeit der Kommission zurückzuweisen.

Zur Begründetheit des fünften Klagegrundes

137 Die Klägerin macht geltend, dass der Ausschluss der Herstellung von Geschäftsluftfahrzeugen aus den Übergangstätigkeiten gemäß Art. 10 Abs. 2 der Taxonomie-Verordnung nicht allein auf das Kriterium der CO_2-Emissionen je Passagierkilometer gestützt werden könne. So hätte die Kommission u. a. die verschiedenen Verwendungen von Geschäftsluftfahrzeugen, die Vorreiterrolle der Geschäftsreiseluftfahrt bei der Innovation, insbesondere durch die Verwendung eines hohen Anteils an SAF, die eine Dekarbonisierung des gesamten Luftverkehrssektors ermögliche, die geringe CO_2-Emissionsrate der europäischen Geschäftsreiseluftfahrt im Vergleich zum gesamten Luftverkehrssektor und die Vorteile der Geschäftsreiseluftfahrt im Hinblick auf die Konnektivität im Vergleich zu den Linienfluggesellschaften berücksichtigen müssen. Der Umstand, dass die Kommission selbst einräume, dass zusätzliche Arbeiten erforderlich seien, um nachzuweisen, wie die Herstellung von Geschäftsluftfahrzeugen der neuesten Generation zu den Zielen der Taxonomie beitragen könne, bestätige, dass sie nicht alle relevanten Gesichtspunkte berücksichtigt habe, als sie die Tätigkeit der Herstellung von Luftfahrzeugen für die private oder gewerbliche Geschäftsreiseluftfahrt von den Tätigkeiten ausgeschlossen habe, für die im Rahmen der Übergangstätigkeiten gemäß Art. 10 Abs. 2 der Taxonomie-Verordnung technische Bewertungskriterien vorgesehen seien.

138 Die Kommission trägt vor, sie habe die CO_2-Emissionen je Passagierkilometer der Geschäftsreiseluftfahrt berücksichtigt, die deutlich über denen anderer Verkehrsmittel lägen, die in bestimmten Fällen eine Alternative zur Geschäftsreiseluftfahrt darstellen könnten. Für die

Frage, ob die Tätigkeit der Herstellung von Luftfahrzeugen für die private oder gewerbliche Geschäftsreiseluftfahrt unter die Übergangstätigkeiten im Sinne von Art. 10 Abs. 2 der Taxonomie-Verordnung, d. h. Tätigkeiten, die einen wesentlichen Beitrag zum Klimaschutz leisteten, falle, seien die von der Klägerin zur Stützung des vorliegenden Klagegrundes angeführten Gesichtspunkte unerheblich.

139 In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass, wenn ein Unionsorgan, insbesondere im Rahmen komplexer Beurteilungen, über ein weites Ermessen verfügt, die gerichtliche Kontrolle der Begründetheit eines in Ausübung eines solchen Ermessens erlassenen Rechtsakts durch die Unionsgerichte nicht dazu führen darf, dass sie ihre eigene Beurteilung an die Stelle der Beurteilung des betreffenden Organs setzen, sondern sich darauf beziehen muss, ob der Rechtsakt auf unzutreffenden Tatsachen beruht und ob er mit einem offensichtlichen Beurteilungsfehler oder einem Ermessensmissbrauch behaftet ist (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 4. Mai 2023, EZB/Crédit lyonnais, C-389/21 P, EU:C:2023:368, Rn. 55 und die dort angeführte Rechtsprechung).

140 Außerdem verfügt die Kommission im Kontext einer Delegation von Befugnissen im Sinne von Art. 290 AEUV bei der Ausübung der ihr übertragenen Befugnisse u. a. dann über ein weites Ermessen, wenn sie komplexe Beurteilungen und Prüfungen vornehmen muss (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 11. Mai 2017, Dyson/Kommission, C-44/16 P, EU:C:2017:357, Rn. 53 und die dort angeführte Rechtsprechung).

141 Nach ständiger Rechtsprechung muss der Unionsrichter in dieser Hinsicht insbesondere nicht nur die sachliche Richtigkeit, die Zuverlässigkeit und die Kohärenz der angeführten Beweise prüfen, sondern auch kontrollieren, ob diese Beweise alle relevanten Daten darstellen, die bei der Beurteilung einer komplexen Situation heranzuziehen waren, und ob sie die aus ihnen gezogenen Schlüsse zu stützen vermögen (vgl. Urteil vom 4. Mai 2023, EZB/Crédit lyonnais, C-389/21 P, EU:C:2023:368, Rn. 56 und die dort angeführte Rechtsprechung).

142 Wenn ein Organ über einen weiten Beurteilungsspielraum verfügt, kommt nämlich der Beachtung der verfahrensrechtlichen Garantien eine große Bedeutung zu. Zu diesen Garantien gehört insbesondere die Verpflichtung des zuständigen Organs, sorgfältig und unparteiisch alle relevanten Gesichtspunkte des Einzelfalls zu untersuchen (vgl. Urteil vom 4. Mai 2023, EZB/Crédit lyonnais, C-389/21 P, EU:C:2023:368, Rn. 57 und die dort angeführte Rechtsprechung).

143 Vorliegend ist daran zu erinnern, dass die Kommission, wie oben in Rn. 117 festgestellt, im vorliegenden Fall der Ansicht war, dass die Herstellung von Luftfahrzeugen für die private oder gewerbliche Geschäftsreiseluftfahrt in Anbetracht des CO_2-Fußabdrucks je Passagierkilometer bei für die private oder gewerbliche Geschäftsreiseluftfahrt hergestellten Flugzeugen der neuesten Generation im Vergleich zu anderen verfügbaren Verkehrsmitteln nicht die in Art. 10 Abs. 2 der Taxonomie-Verordnung festgesetzten Bedingungen für die Festlegung technischer Bewertungskriterien erfülle.

144 Art. 10 Abs. 2 der Taxonomie-Verordnung bestimmt:

„[E]ine Wirtschaftstätigkeit, für die es keine technologisch und wirtschaftlich durchführbare CO_2-arme Alternative gibt, [leistet] einen wesentlichen Beitrag zum Klimaschutz, wenn sie den Übergang zu einer klimaneutralen Wirtschaft unterstützt, im Einklang mit dem Weg hin zur

Begrenzung des Temperaturanstiegs auf 1,5 °C gegenüber dem vorindustriellen Niveau, auch durch die schrittweise Einstellung von Treibhausgasemissionen, insbesondere aus festen fossilen Brennstoffen, und wenn diese Wirtschaftstätigkeit

a) Treibhausgasemissionswerte aufweist, die den besten Leistungen des Sektors oder der Industrie entsprechen,

b) die Entwicklung und Einführung CO_2-armer Alternativen nicht behindert, …

c) in Anbetracht der wirtschaftlichen Lebensdauer von CO_2-intensiven Vermögenswerten nicht zu Lock-in-Effekten bei diesen Vermögenswerten führt.

Für den Zweck dieses Absatzes und die Festlegung technischer Bewertungskriterien gemäß Artikel 19 bewertet die Kommission den potenziellen Beitrag und die Durchführbarkeit aller relevanten bestehenden Technologien.“

145 In der Klagebeantwortung trägt die Kommission vor, sie habe bei der Ausarbeitung der technischen Bewertungskriterien für die Herstellung von Luftfahrzeugen, die für die Beförderung von Fluggästen und Fracht verwendet würden, den CO_2-Fußabdruck je Passagierkilometer als relevantes Kriterium für die Beurteilung herangezogen, ob eine Wirtschaftstätigkeit, wie von Art. 10 Abs. 2 der Taxonomie-Verordnung verlangt, einen wesentlichen Beitrag zum Klimaschutz leiste.

146 Es ist jedoch darauf hinzuweisen, dass die Begründung der angefochtenen Bestimmung, wie sie sich aus dem Arbeitsdokument der Kommission und der Begründung der Delegierten Verordnung 2023/2485 ergibt, in Bezug auf die Tätigkeit der Herstellung von Luftfahrzeugen für die private oder gewerbliche Geschäftsreiseluftfahrt zum einen auf die Einhaltung der im ersten Halbsatz von Art. 10 Abs. 2 der Taxonomie-Verordnung aufgestellten Voraussetzung, wonach die Übergangstätigkeiten Tätigkeiten umfassen können, für die es keine technologisch und wirtschaftlich durchführbare CO_2-arme Alternative gibt, und zum anderen auf die Einhaltung der in Art. 10 Abs. 2 Buchst. a dieser Verordnung aufgestellten Voraussetzung abstellt, wonach solche Tätigkeiten „Treibhausgasemissionswerte aufweis[en müssen], die den besten Leistungen des Sektors oder der Industrie entsprechen“.

147 Es ist daher zu prüfen, ob die Kommission bei der Anwendung der beiden in Rn. 146 genannten Voraussetzungen einen offensichtlichen Beurteilungsfehler begangen hat.

148 Was als Erstes die Behauptung im Arbeitsdokument der Kommission betrifft, wonach im Wesentlichen die „anderen verfügbaren Transportmittel“ Alternativen für Geschäftsluftfahrzeuge der neuesten Generation darstellten, ist festzustellen, dass die Kommission in der Klagebeantwortung ausgeführt hat, dass sie diese Beurteilung auf den Bericht des Verbands Transport & Environment (T & E) mit dem Titel „Private jets: Can the super rich supercharge zero-emission aviation?“ (im Folgenden: T & E-Bericht) gestützt hat, aus dem hervorgehe, dass es für bestimmte Strecken unter 500 km – mithin für 50 % aller Privatflüge innerhalb der Union – Alternativen mit deutlich geringeren CO_2-Emissionen pro Passagier gebe, darunter vor allem Züge und Verkehrsflugzeuge, die die Reisezeit im Vergleich zu einer Reise mit einem Geschäftsluftfahrzeug um höchstens drei Stunden verlängern würden, sowie Busse und Privatfahrzeuge. Die Kommission stellt somit fest, dass laut dem T & E-Bericht für 72 % der

Privatflüge eine Alternative in Form eines direkten gewerblichen Fluges bestehe. Ebenso betont die Kommission, dass es auf 70 bis 80 % der zehn beliebtesten Privatflugstrecken in der Union Hochgeschwindigkeitsbahnverbindungen gebe.

149 Hierzu ist zunächst festzustellen, dass sich aus Art. 10 Abs. 2 erster Halbsatz der Taxonomie-Verordnung ergibt, dass Übergangstätigkeiten Tätigkeiten sein können, die selbst nicht CO_2-arm sind, oder CO_2-arme Tätigkeiten, die nicht die Voraussetzungen von Art. 10 Abs. 1 der Taxonomie-Verordnung erfüllen (Urteil vom 10. September 2025, Österreich/Kommission, T-625/22, Rechtsmittel anhängig, EU:T:2025:869, Rn. 159).

150 Sodann ist darauf hinzuweisen, dass sich aus Art. 10 Abs. 2 erster Halbsatz der Taxonomie-Verordnung ergibt, dass Übergangstätigkeiten außerdem Wirtschaftstätigkeiten sind, für die es keine technologisch und wirtschaftlich durchführbaren CO_2-armen Alternativen gibt.

151 In diesem Zusammenhang ist zu betonen, dass der bloße Umstand, dass eine wirtschaftliche Tätigkeit weniger CO_2 emittiert als eine andere wirtschaftliche Tätigkeit, nicht zwangsläufig bedeutet, dass es sich um eine CO_2-arme Tätigkeit handelt.

152 Somit lässt der Umstand – wenn man ihn als erwiesen unterstellt –, dass Linienflugzeuge je Fluggast deutlich weniger CO_2 ausstoßen als Geschäftsluftfahrzeuge der neuesten Generation, als solcher nicht den Schluss zu, dass es sich bei dem Passagierflugverkehr mit Linienflugzeugen um eine CO_2-arme Tätigkeit handelt.

153 Vielmehr geht aus dem elften Erwägungsgrund der angefochtenen Verordnung hervor, dass der Luftverkehr insgesamt „über ein erhebliches Potenzial zur Verringerung seiner Treibhausgasemissionen verfügt“, was impliziert, dass es sich – wie die Kommission in Beantwortung einer Frage des Gerichts in der mündlichen Verhandlung selbst eingeräumt hat – beim gegenwärtigen Stand nicht um eine CO_2-arme Tätigkeit handelt. Daraus folgt, dass Flugzeuge, die für den gewerblichen Linienluftverkehr hergestellt werden, nicht als „CO_2-arme Alternative“ für Geschäftsluftfahrzeuge der neuesten Generation im Sinne von Art. 10 Abs. 2 erster Halbsatz der Taxonomie-Verordnung angesehen werden können.

154 Darüber hinaus ist entgegen dem Vorbringen der Kommission festzustellen, dass bei der Frage, ob es für eine bestimmte Wirtschaftstätigkeit eine technisch und wirtschaftlich durchführbare CO_2-arme Alternative gibt, die Art und die Merkmale der fraglichen Wirtschaftstätigkeit zu berücksichtigen sind.

155 Wie die Klägerin zu Recht geltend macht, geht im vorliegenden Fall zwar aus dem T & E-Bericht hervor, dass es für bestimmte Strecken von weniger als 500 km Bahnverbindungen gibt, die den Strecken entsprechen, auf denen in der Union ein erheblicher Teil der Flugverbindungen mit Geschäftsluftfahrzeugen durchgeführt wird, doch folgt daraus nicht, dass die Bahn zwangsläufig eine Alternative zu Geschäftsluftfahrzeugen der neuesten Generation darstellt.

156 Zum einen ist nämlich festzustellen, dass zwischen den Parteien Einigkeit darüber besteht, dass es, wie die Kommission in der mündlichen Verhandlung auf eine Frage des Gerichts hin eingeräumt hat, nicht für jede Strecke, die von Geschäftsluftfahrzeugen zwischen zwei Punkten innerhalb des Hoheitsgebiets der Union oder zwischen dem Hoheitsgebiet der Union und Drittländern genutzt werden kann, entsprechende Bahnverbindungen gibt, insbesondere was die Inselgebiete des Hoheitsgebiets der Union betrifft. Im Übrigen hat die Kommission im elften Erwägungsgrund

der Delegierten Verordnung 2023/2485 selbst klargestellt, dass „der Luftverkehr eine entscheidende Rolle bei der Stärkung des Zusammenhalts, der Konnektivität und des Binnenmarktzugangs für alle Regionen [der Union] spielt“.

157 Zum anderen ist auch darauf hinzuweisen, dass Geschäftsluftfahrzeuge, wie die Klägerin von der Kommission unwidersprochen geltend gemacht hat, ihren Nutzern eine erhebliche Flexibilität in Bezug auf Flugrouten und Flugpläne sowie allgemein eine größere Schnelligkeit als der Schienenverkehr bieten. Im Gegensatz zum Schienenverkehr ermöglichen Geschäftsluftfahrzeuge der neuesten Generation außerdem, die Inselgebiete der Union zu erreichen.

158 Unter diesen Umständen kann nicht davon ausgegangen werden, dass Züge eine „CO_2-arme Alternative“ für Geschäftsluftfahrzeuge der neuesten Generation im Sinne von Art. 10 Abs. 2 erster Halbsatz der Taxonomie-Verordnung darstellen.

159 Diese Erwägungen gelten auch für Busse und Personenkraftfahrzeuge, die, selbst wenn sie „CO_2 -arm“ sein sollten, nicht über die Flexibilität bzw. Schnelligkeit der Geschäftsluftfahrzeuge der neuesten Generation verfügen.

160 Daher ist der Schluss zu ziehen, dass die Kommission den Ausschluss der Tätigkeit der Herstellung von Luftfahrzeugen für die private oder gewerbliche Geschäftsreiseluftfahrt von den Tätigkeiten, für die im Rahmen der Übergangstätigkeiten gemäß Art. 10 Abs. 2 der Taxonomie-Verordnung technische Bewertungskriterien vorgesehen waren, nicht auf das Vorliegen technologisch und wirtschaftlich durchführbarer Alternativen stützen konnte.

161 Als Zweites ist hinsichtlich der im Arbeitsdokument der Kommission enthaltenen Behauptung, wonach im Wesentlichen Geschäftsluftfahrzeuge der neuesten Generation einen deutlich höheren CO_2-Fußabdruck je Passagierkilometer aufwiesen als andere verfügbare Verkehrsmittel, darauf hinzuweisen, dass die Kommission in ihrer Klagebeantwortung klargestellt hat, dass der CO_2-Fußabdruck je Passagierkilometer ein etabliertes Kriterium für die Bewertung der Auswirkungen des Luftverkehrs auf den Klimawandel sei. Die Kommission betont in diesem Zusammenhang, dass der CO_2-Rechner der ICAO, der das offizielle Instrument der Vereinten Nationen zur Quantifizierung des CO_2-Fußabdrucks des Luftverkehrs sei, die auf dem Passagierauslastungsfaktor und dem Passagier-Fracht-Faktor basierende Methode verwende, um den Anteil des gesamten, auf die beförderten Passagiere entfallenden Treibstoffverbrauchs zu ermitteln. Ebenso weist die Kommission darauf hin, dass die Verordnung (EU) 2023/2405 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Oktober 2023 zur Gewährleistung gleicher Wettbewerbsbedingungen für einen nachhaltigen Luftverkehr (Initiative „ReFuelEU Aviation“) (ABl. L, 2023/2405), die eine freiwillige Umweltkennzeichnung für Flüge einführt, eine Methode vorschreibt, die auf dem voraussichtlichen CO_2-Fußabdruck pro Fluggast und der erwarteten CO_2 -Effizienz eines Fluges pro Kilometer basiert.

162 Darüber hinaus bestreitet die Kommission die Behauptung der Klägerin, wonach der weltweite Beitrag des Sektors der Geschäftsreiseluftfahrt zu den CO_2-Emissionen minimal sei. Nach Ansicht der Kommission ist es wichtig, die relativ geringe Zahl der Personen, von denen Geschäftsluftfahrzeuge in Anspruch genommen werden (nämlich 256 000 Personen oder 0,003 % der weltweiten erwachsenen Bevölkerung), im Verhältnis zu dem erheblichen Beitrag der Geschäftsreiseluftfahrt zu den weltweiten CO_2-Emissionen (nämlich 1,7 % bis 1,8 % der CO_2 -Emissionen der gewerblichen Luftfahrt) zu betrachten. Die Kommission betont, dass die Geschäftsreiseluftfahrt mit einem Beitrag von mindestens 15,6 Mio. t CO_2 an den direkten

Emissionen, was etwa 3,6 t CO_2 pro Flug entspreche, die energieintensivste Form des Luftverkehrs sei. Im Übrigen seien die durch die Flüge von Geschäftsluftfahrzeugen erzeugten Gasemissionen zwischen 2019 und 2023 um 46 % gestiegen und könnten aufgrund der Prognosen für ein erhebliches Wachstum des Sektors in den kommenden Jahren weiter zunehmen.

163 Ferner bestreitet die Kommission das Vorbringen der Klägerin hinsichtlich der Eignung ihrer Luftfahrzeuge für den Einsatz von SAF. In diesem Zusammenhang macht sie geltend, dass, selbst wenn Luftfahrzeuge, die für die private oder gewerbliche Geschäftsreiseluftfahrt hergestellt würden, bei der Verwendung von SAF fortschrittlicher seien als für den gewerblichen Linienflugverkehr hergestellte Luftfahrzeuge, es nicht gerechtfertigt wäre, die Herstellung von Luftfahrzeugen, selbst wenn diese mit einer 100%igen SAF-Mischung betrieben werden könnten, in die Übergangstätigkeiten gemäß Art. 10 Abs. 2 der Taxonomie-Verordnung einzubeziehen. Die Hersteller von Luftfahrzeugen hätten nämlich keinen Einfluss darauf, wie ihre Luftfahrzeuge in der Praxis betrieben würden, da dieser Gesichtspunkt in der Hand der Betreiber liege, bei denen es sich um eigenständige wirtschaftliche Einheiten handele. Folglich hätten die Hersteller von Luftfahrzeugen keinen Einfluss auf das übermäßige Risiko hoher CO_2-Emissionen pro Passagierkilometer, das davon abhängen könnte, ob der Betreiber von Luftfahrzeugen SAF einsetze oder nicht.

164 Insoweit ist erstens darauf hinzuweisen, dass es sich bei den Übergangstätigkeiten gemäß Art. 10 Abs. 2 der Taxonomie-Verordnung um Tätigkeiten handeln kann, die selbst nicht CO_2-arm sind (siehe oben, Rn. 149). So geht aus Art. 19 Abs. 3 der Taxonomie-Verordnung hervor, dass nur Stromerzeugungstätigkeiten, bei denen feste fossile Brennstoffe verwendet werden, grundsätzlich von Wirtschaftstätigkeiten ausgeschlossen sind, die als ökologisch nachhaltig eingestuft werden können. Daraus folgt, dass der Umstand, dass die Geschäftsreiseluftfahrt keine CO_2-arme Tätigkeit ist, für sich genommen nicht geeignet ist, sie von den Übergangstätigkeiten auszuschließen, für die technische Bewertungskriterien festzulegen sind.

165 Zweitens ist festzustellen, dass die Tätigkeit der Herstellung von Luftfahrzeugen in Abschnitt 3.21 als die wirtschaftliche Tätigkeit der „Herstellung, Reparatur, Wartung, Instandhaltung, Nachrüstung, Konzeption, Umnutzung und Aufrüstung von Luftfahrzeugen sowie Luftfahrzeugbauteilen und -ausrüstungen“ beschrieben wird.

166 Der CO_2-Fußabdruck je Passagierkilometer wird jedoch unter Berücksichtigung der Anzahl der beförderten Passagiere und der pro Flug zurückgelegten Kilometer berechnet. Daraus folgt, dass dieses Kriterium unter den Betrieb von Luftfahrzeugen fällt, auf den in Anhang I Abschnitt 6.19 („Personen- und Frachtluftverkehr“, im Folgenden: Abschnitt 6.19) der Delegierten Verordnung 2021/2139 Bezug genommen wird, und nicht unter deren Herstellung.

167 Was zudem die angeblich entscheidende Rolle betrifft, die das Kriterium des CO_2-Fußabdrucks je Passagierkilometer bei der Beurteilung der Kommission im Hinblick auf den Übergangscharakter der wirtschaftlichen Tätigkeiten im Luftfahrtsektor gespielt haben soll, ist darauf hinzuweisen, dass aus Abschnitt 6.19 Buchst. e hervorgeht, dass die Tätigkeit des Personenluftverkehrs als Übergangstätigkeit angesehen werden kann, wenn dabei ein Luftfahrzeug eingesetzt wird, das mit einem Mindestanteil an SAF betrieben wird, der im Jahr 2022 5 % entsprach und sich danach jährlich um 2 Prozentpunkte erhöht. Ebenso ist festzustellen, dass sich das in Abschnitt 6.19 Buchst. e festgelegte technische Bewertungskriterium – im Gegensatz zu den in den Buchst. b bis d dieses Abschnitts festgelegten technischen Bewertungskriterien – nicht auf die Einhaltung des in Abschnitt 3.21 Buchst. b festgelegten technischen Bewertungskriteriums bezieht. Aus Abschnitt 6.19 Buchst. e geht somit hervor, dass die Tätigkeit des Personenluftverkehrs auch

dann als Übergangstätigkeit angesehen werden kann, wenn sie mit einem für die private oder gewerbliche Geschäftsreiseluftfahrt hergestellten Luftfahrzeug ausgeübt wird, sofern dieses mit einem bestimmten Prozentsatz von SAF betrieben wird, und somit unabhängig von seinem CO_2 -Fußabdruck je Passagierkilometer.

168 Drittens ist darauf hinzuweisen, dass sich Art. 10 Abs. 2 Buchst. a der Taxonomie-Verordnung auf „Treibhausgasemissionswerte …, die den besten Leistungen des Sektors oder der Industrie entsprechen“, bezieht, so dass die Kommission nach dieser Bestimmung verpflichtet war, die CO_2 -Emissionen von für die private oder gewerbliche Geschäftsreiseluftfahrt hergestellten Luftfahrzeugen im Hinblick auf die besten Leistungen im Sektor der Beförderung von Personen im Luftverkehr und nicht im Eisenbahn- oder Straßenverkehrssektor zu berücksichtigen.

169 Es ist daher festzustellen, dass die Kommission den CO_2-Fußabdruck je Passagierkilometer solcher Luftfahrzeuge nicht als Grundlage dafür heranziehen konnte, die Tätigkeit der Herstellung von Luftfahrzeugen für die private oder gewerbliche Geschäftsreiseluftfahrt von den Tätigkeiten auszuschließen, für die im Rahmen der Übergangstätigkeiten gemäß Art. 10 Abs. 2 der Taxonomie-Verordnung technische Bewertungskriterien vorgesehen waren.

170 Als Drittes ist darauf hinzuweisen, dass die Kommission nach Art. 10 Abs. 2 der Taxonomie-Verordnung den potenziellen Beitrag und die Durchführbarkeit aller relevanten bestehenden Technologien nicht nur für den Zweck der Festlegung der technischen Bewertungskriterien, sondern auch für den Zweck dieses Absatzes bewertet.

171 Im vorliegenden Fall macht die Kommission geltend, sie habe die Eignung von Geschäftsluftfahrzeugen für den Betrieb mit einem angeblich hohen Anteil an SAF nicht berücksichtigt, da die Hersteller von Geschäftsluftfahrzeugen keinen Einfluss auf die Verwendung von SAF durch die Betreiber von Geschäftsluftfahrzeugen hätten. In der Klagebeantwortung hat sie jedoch angegeben, dass sie bei der nächsten Überprüfung der technischen Bewertungskriterien prüfen werde, ob es im Hinblick auf die Entwicklung bei der Praxis der Betankung mit SAF durch die Betreiber von Geschäftsluftfahrzeugen erforderlich sei, technische Bewertungskriterien für Geschäftsluftfahrzeuge, die SAF nutzten, festzulegen.

172 Aus Abschnitt 3.21 Buchst. c geht jedoch hervor, dass vom 1. Januar 2028 bis zum 31. Dezember 2032 die Herstellung von Luftfahrzeugen, die die in Abschnitt 3.21 Buchst. b festgelegten technischen Bewertungskriterien erfüllen und für den Betrieb mit einer 100%igen Mischung aus SAF zertifiziert sind, als Übergangstätigkeit angesehen werden.

173 Daraus folgt, dass die Entscheidung der Kommission, die Eignung von Geschäftsluftfahrzeugen für den Betrieb mit einem hohen Anteil an SAF nicht zu berücksichtigen, obwohl sie diese Eignung bei anderen Luftfahrzeugen mit einer Startmasse von mehr als 5,7 t berücksichtigt hat, offensichtlich willkürlich erscheint.

174 Als Viertes geht aus dem Arbeitsdokument der Kommission hervor, dass sie selbst der Ansicht ist, dass weitere Arbeiten erforderlich seien, um aufzuzeigen, ob und unter welchen Bedingungen die Herstellung von Geschäftsluftfahrzeugen der neuesten Generation zu den Zielen der Taxonomie beitragen könnte.

175 Das insoweit von der Kommission vorgebrachte Argument, diese Passage des Arbeitsdokuments veranschauliche lediglich den schrittweisen Ansatz, den sie bei der Festlegung der technischen Bewertungskriterien verfolgt habe, bestätigt vielmehr, dass sie zum Zeitpunkt des Erlasses der

angefochtenen Verordnung nicht alle relevanten Gesichtspunkte geprüft hatte, um zu beurteilen, ob die Tätigkeit der Herstellung von Luftfahrzeugen für die private oder gewerbliche Geschäftsreiseluftfahrt unter die Übergangstätigkeiten gemäß Art. 10 Abs. 2 der Taxonomie-Verordnung fällt.

176 In Anbetracht der oben in den Rn. 148 bis 175 dargelegten Erwägungen ist festzustellen, dass die Kommission einen offensichtlichen Beurteilungsfehler im Sinne der vorstehend in Rn. 141 angeführten Rechtsprechung begangen hat, indem sie die Tätigkeit der Herstellung von Luftfahrzeugen für die private oder gewerbliche Geschäftsreiseluftfahrt von den Tätigkeiten ausgeschlossen hat, für die im Rahmen der Übergangstätigkeiten gemäß Art. 10 Abs. 2 der Taxonomie-Verordnung technische Bewertungskriterien vorgesehen waren.

177 Daraus folgt, dass der fünfte Klagegrund begründet ist.

178 Es ist zu prüfen, ob die festgestellte Rechtswidrigkeit zur von der Klägerin beantragten Nichtigerklärung der angefochtenen Bestimmung führen kann.

179 Insoweit sei daran erinnert, dass die Klägerin die Nichtigerklärung der angefochtenen Bestimmung, d. h. von Nr. 2 des Anhangs I der Delegierten Verordnung 2023/2485, beantragt, soweit damit Abschnitt 3.21 in Anhang I der Delegierten Verordnung 2021/2139 eingeführt wurde.

180 Nach ständiger Rechtsprechung ist die teilweise Nichtigerklärung eines Unionsrechtsakts jedoch nur möglich, soweit sich die Teile, deren Nichtigerklärung beantragt wird, vom übrigen Rechtsakt trennen lassen. Dieses Erfordernis der Trennbarkeit ist nicht erfüllt, wenn die teilweise Nichtigerklärung eines Rechtsakts zur Folge hätte, dass der Wesensgehalt dieses Aktes verändert würde (vgl. Urteil vom 10. Mai 2023, Ryanair/Kommission [SAS II; Covid-19], T-238/21, nicht veröffentlicht, EU:T:2023:247, Rn. 84 und die dort angeführte Rechtsprechung).

181 Im vorliegenden Fall ist darauf hinzuweisen, dass sich Abs. 1 Buchst. b der Tabelle in Abschnitt 3.21, der die Herstellung von „Luftfahrzeug[en], d[ie] für die private oder gewerbliche Geschäftsreiseluftfahrt hergestellt w[erden]“ ausschließt, im Unterabschnitt „Technische Bewertungskriterien“ befindet, dessen Zweck darin besteht, die technischen Kriterien jedes Luftfahrzeugmusters aufzulisten, dessen Herstellung, Reparatur, Wartung, Instandhaltung, Nachrüstung, Konzeption, Umnutzung und Aufrüstung in den Anwendungsbereich der Taxonomie fällt.

182 Alle technischen Kriterien, die für die private oder gewerbliche Geschäftsreiseluftfahrt hergestellte Luftfahrzeuge erfüllen müssen, sind jedoch in Abschnitt 3.21 Buchst. b aufgeführt. Abschnitt 3.21 Buchst. a bezieht sich nämlich lediglich auf Luftfahrzeuge ohne direkte CO_2 -Abgasemissionen und Abschnitt 3.21 Buchst. c betrifft vom 1. Januar 2028 bis zum 31. Dezember 2032 Luftfahrzeuge, die für den Betrieb mit einer 100%igen Mischung aus SAF zertifiziert sind und verweist hinsichtlich der technischen Kriterien direkt auf Abschnitt 3.21 Buchst. b). Die Nichtigerklärung von Abschnitt 3.21 Buchst. b würde daher den Wesensgehalt von Abschnitt 3.21 insgesamt verändern, da sie zur Folge hätte, dass die technischen Kriterien, die bestimmte Luftfahrzeugmuster erfüllen müssen, damit die damit zusammenhängenden Tätigkeiten als Übergangstätigkeiten im Sinne von Art. 10 Abs. 2 der Taxonomie-Verordnung eingestuft werden können, entfallen würden. Daraus folgt, dass Abschnitt 3.21 Buchst. b nicht vom Rest dieses Abschnitts getrennt werden kann.

183 Außerdem ist darauf hinzuweisen, dass Nr. 2 des Anhangs I der Delegierten Verordnung 2023/2485 neben Abschnitt 3.21 den Abschnitt 3.18 („Herstellung von Automobil- und Mobilitätskomponenten“), den Abschnitt 3.19 („Herstellung von Schienenfahrzeugkomponenten“) und den Abschnitt 3.20 („Herstellung, Installation und Überholung von elektrischen Hoch-, Mittel- und Niederspannungsbetriebsmitteln für die elektrische Übertragung und Verteilung, die einen wesentlichen Beitrag zum Klimaschutz leisten oder ermöglichen“), die technische Bewertungskriterien für diese Tätigkeiten auf der Grundlage von Art. 10 Abs. 3 und Art. 11 Abs. 3 der Taxonomie-Verordnung festlegen, in Anhang I der Delegierten Verordnung 2021/2139 eingeführt hat.

184 Da sich die oben in Rn. 183 genannten Abschnitte sowohl in ihrem Gegenstand als auch in den von ihnen aufgestellten Kriterien unterscheiden, ist festzustellen, dass sich Abschnitt 3.21 des Anhangs I der Delegierten Verordnung 2021/2139 von den Abschnitten 3.18 bis 3.20 dieser Verordnung trennen lässt.

185 Ebenso ist festzustellen, dass, obwohl Abs. 1 Buchst. b und c der Tabelle in Abschnitt 6.18 („Leasing von Luftfahrzeugen“) von Anhang I der Delegierten Verordnung 2021/2139 und Abs. 1 Buchst. b und c von Abschnitt 6.19 („Personen- und Frachtluftverkehr“) in Anhang I dieser Verordnung – wobei diese beiden Abschnitte durch Nr. 22 des Anhangs I der Delegierten Verordnung 2023/2485 in Anhang I der Delegierten Verordnung 2021/2139 eingefügt wurden – auf die in Abschnitt 3.21 Buchst. b und c der Delegierten Verordnung 2023/2485 festgesetzten technischen Bewertungskriterien verweisen, diese Abschnitte dennoch einen anderen Gegenstand haben, da sie technische Bewertungskriterien für wirtschaftliche Tätigkeiten festlegen sollen, die sich von den in Abschnitt 3.21 genannten unterscheiden. Daraus folgt, dass sich Abschnitt 3.21 von den Abschnitten 6.18 und 6.19 des Anhangs I der Delegierten Verordnung 2021/2139 trennen lässt, was die Kommission in Beantwortung einer Frage des Gerichts in der mündlichen Verhandlung bestätigt hat.

186 Das Gericht ist daher im vorliegenden Fall berechtigt, den Abschnitt 3.21, der durch Nr. 2 des Anhangs I der Delegierten Verordnung 2023/2485 in Anhang I der Delegierten Verordnung 2021/2139 eingeführt wurde, insgesamt für nichtig zu erklären.

187 Nach alledem ist der vorliegenden Klage stattzugeben, ohne dass über den dritten, den vierten und den sechsten Klagegrund entschieden zu werden braucht, und die angefochtene Bestimmung für nichtig zu erklären.

Kosten

188 Nach Art. 134 Abs. 1 der Verfahrensordnung ist die unterliegende Partei auf Antrag zur Tragung der Kosten zu verurteilen. Da die Kommission unterlegen ist, sind ihr gemäß den Anträgen der Klägerin, von EBAA und von Compagnie Daher die Kosten aufzuerlegen.

189 Nach Art. 138 Abs. 1 der Verfahrensordnung tragen die Mitgliedstaaten und die Organe, die dem Rechtsstreit als Streithelfer beigetreten sind, ihre eigenen Kosten. Das Parlament und der Rat tragen daher ihre eigenen Kosten.

Aus diesen Gründen hat

DAS GERICHT (Erste Kammer in der Besetzung mit fünf Richtern)

für Recht erkannt und entschieden:

1. **Der Abschnitt 3.21 „Herstellung von Luftfahrzeugen“, der durch Nr. 2 des Anhangs I der Delegierten Verordnung (EU) 2023/2485 der Kommission vom 27. Juni 2023 zur Änderung der Delegierten Verordnung (EU) 2021/2139 durch Festlegung zusätzlicher technischer Bewertungskriterien, anhand deren bestimmt wird, unter welchen Bedingungen davon auszugehen ist, dass bestimmte Wirtschaftstätigkeiten einen wesentlichen Beitrag zum Klimaschutz oder zur Anpassung an den Klimawandel leisten, und anhand deren bestimmt wird, ob diese Tätigkeiten erhebliche Beeinträchtigungen eines der übrigen Umweltziele vermeiden, in Anhang I der Delegierten Verordnung (EU) 2021/2139 der Kommission vom 4. Juni 2021 zur Ergänzung der Verordnung (EU) 2020/852 des Europäischen Parlaments und des Rates durch Festlegung der technischen Bewertungskriterien, anhand deren bestimmt wird, unter welchen Bedingungen davon auszugehen ist, dass eine Wirtschaftstätigkeit einen wesentlichen Beitrag zum Klimaschutz oder zur Anpassung an den Klimawandel leistet, und anhand deren bestimmt wird, ob diese Wirtschaftstätigkeit erhebliche Beeinträchtigungen eines der übrigen Umweltziele vermeidet, eingeführt wurde, wird für nichtig erklärt.**

2. **Die Europäische Kommission trägt ihre eigenen Kosten sowie die Kosten von Dassault Aviation, European Business Aviation Association (EBAA) und Compagnie Daher.**

3. **Das Europäische Parlament und der Rat der Europäischen Union tragen ihre eigenen Kosten.**

Papasavvas Buttigieg Kancheva

Tichy-Fisslberger Bestagno

Verkündet in öffentlicher Sitzung in Luxemburg am 24. Juni 2026.

Unterschriften