

MRF 2026.7

Rettens dom af 24. juni 2026, 1. udv. afd., sag T-77/24, Dassault Aviation mod Kommissionen

De tekniske kriterier for bæredygtig fremstilling af forretningsfly fastsat med Kommissionens delegerede forordning 2023/2485 om ændring af afsnit 3.21 i bilag I til den delegerede forordning 2021/2139 om supplerende regler til taksonomiforordningen annulleret, da Kommissionen havde foretaget et åbenbart urigtigt skøn i modstrid med reglerne for omstillingsaktiviteter i taksonomiforordningens art. 10(2).

EU fastsatte med forordning 2020/852 om ramme for fremme af bæredygtige investeringer (taksonomiforordningen) kriterier for, om forskellige økonomiske aktiviteter kan kvalificeres som miljømæssigt bæredygtige. Formålet er at fastlægge kriterier for, om en investering i et selskab kan klassificeres som miljømæssigt bæredygtig, hvilket udbygger kravene i regnskabsdirektivet (2013/34), der fastsætter krav til årsregnskab fra bl.a. aktie- og anpartsselskaber. Forordningen betyder, at større selskaber (som nærmere afgrænset i forordningen) i deres årsregnskab skal oplyse, om selskabets forskellige aktiviteter kan anses for bæredygtige efter de kriterier, som er fastlagt i forordning 2020/852, hvor art. 10(1) fastlægger kriterier for modvirkning af klimaændringer, og art. 10(2) indeholder særlige kriterier for ”omstillingsaktiviteter”, hvor der aktuelt ikke findes teknologisk og økonomisk gennemførlige lavemissionsalternativer, og som er nødvendige for omstillingen til klimaneutralitet. Af taksonomiforordningens art. 10(3) fremgår, at Kommissionen i en delegeret retsakt fastsætter tekniske screeningskriterier om kvalificeringen af en specifik økonomisk aktivitet yder et væsentligt bidrag til modvirkning af klimaændringer. Denne sag drejede sig om Kommissionens delegerende forordning 2023/2485 om ændring af Kommissionens delegerede forordning 2021/2139 udstedt på grundlag af bl.a. taksonomiforordningens art. 10(3), hvor der i bilag I, afsnit 3.21, er fastsat kriterier for, om fremstilling af luftfartøjer kan klassificeres som miljømæssigt bæredygtige, og hvor det bl.a. bestemmes, at de tekniske kriterier til modvirkning af klimaændringer for flyfremstilling som omstillingsaktivitet omfatter:

- a) luftfartøjer uden direkte CO₂-emissioner (fra udstødning)
- b) indtil den 31. december 2027, andre luftfartøjer end dem, der er fremstillet til privat eller kommerciel forretningsflyvning, og som opfylder nedenstående margener og begrænses af kompensationsgraden for at sikre, at leveringen ikke øger antallet af luftfartøjer på verdensplan:
 - i) med en maksimal startmasse på mere end 5,7 t og højst 60 t og en certificeret metrisk værdi

for CO₂-emissioner på mindst 11 % mindre end »ny type«-standarden fra Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO)

- ii) med en maksimal startmasse på mere end 60 t og højst 150 t og en certificeret metrisk værdi for CO₂-emissioner på mindst 2 % mindre end »ny type«-standarden fra ICAO
- iii) med en maksimal startmasse på mere end 150 t og en certificeret metrisk værdi for CO₂-emissioner på mindst 1,5 % mindre end »ny type«-standarden fra ICAO [...]
- c) fra den 1. januar 2028 til den 31. december 2032 de luftfartøjer, der opfylder de tekniske screeningskriterier i litra b) i dette underafsnit, og som er certificeret til at operere på 100 % blandinger af bæredygtige flybrændstoffer.

Det franske selskab Dassault Aviation, der er det tredjestørste selskab for fremstilling af forretningsflyvemaskiner, anlagde annulations søgsmål mod Kommissionen med påstand om, at dette afsnit 3.21 i bilag I til den delegerede forordning 2021/2139 som ændret ved den delegerende forordning 2023/2485 var ugyldigt og gjorde til støtte herfor gældende, (1) at taksonomiforordningens bemyndigelses hjemmel i art. 10(3) var ugyldig, (2) at Kommissionen havde tilsidesat almindelige principper om partshøring og begrundelse, (3) at der manglede en definition af forretningsflyvemaskiner, (4) at afsnit 3.21 tilsætter principperne i taksonomiforordningen, (5) at afsnit 3.21 var baseret på et åbenbart urigtigt skøn, og (6) at ligebehandlingsprincippet var tilsidesat. Kommissionen påstod principalt afvisning med henvisning til, at det franske selskab ikke havde retlig interesse som forudsat i TEUF art. 263(4), og subsidiært frifindelse. I forhold til afvisningsspørgsmålet lagde Retten til grund, at det afgørende er, om den påståede annullation vil tilføre sagsøgeren en fordel. Retten afviste herefter Kommissionens anbringende om, at den anfægtede bestemmelse i den delegerede forordning ikke havde negativ indvirkning på det franske selskabs retsstilling med den begrundelse, at bestemmelsen indebærer en forpligtelse for det franske selskab, der ikke producerer luftfartøjer uden direkte CO₂-emissioner, til i sin ledelsesberetning at oplyse om, at selskabets fremstilling af

forretningsflyvemaskiner, selv om den er omfattet af klassificeringssystemet, udgør en aktivitet, der ikke er i overensstemmelse med klassificeringssystemet, dvs. en økonomisk aktivitet, som ikke er miljømæssigt bæredygtig. En annullation af afsnit 3.21 i den delegerede forordning ville dermed have den virkning, at selskabets fremstilling af luftfartøjer, som produceres med henblik på »privat eller kommerciel forretningsflyvning«, bliver en økonomisk aktivitet, som ikke er omfattet af klassificeringssystemet, så det franske selskab ikke er forpligtet til i sin ledelsesberetning at oplyse om, at selskabets fremstilling af forretningsflyvemaskiner ikke er i overensstemmelse med klassificeringssystemet (pr. 37 og 38). Retten fandt derfor, at det franske selskab havde fornøden retlig interesse i annullationssøgsmålet, hvorved Retten også afviste Kommissionens argument om, at virkningen heraf var hypotetisk og afhæng af investorernes endelige beslutning, da der under hensyn til taksonomiforordningens formål er en tilstrækkelig direkte forbindelse mellem beskrivelsen af sagsøgerens økonomiske aktiviteter som aktiviteter, der ikke er i overensstemmelse med klassificeringssystemet, og de vilkår, hvorunder selskabet kan opnå finansiering (pr. 45 og 48). I forhold til franske selskabs begrundelser for ugyldighed fandt Retten, at den i taksonomiforordningens art. 10(3) anførte hjemmel til, at Kommissionen vedtager de tekniske kriterier i en almenyldig ikke-lovgivningsmæssig retsakt, er inden for de beføjelser, som kan overdrages til Kommissionen i lyset af de nærmere kriterier, som er fastsat i taksonomiforordningen. Retten afviste herefter, at Kommissionen havde tilsidesat almindelige principper om partshøring og begrundelsespligt. Som begrundelse for, at afsnit 3.21 var udtryk for et åbenbart urigtigt skøn, gjorde det franske selskab bl.a. gældende, at fremstilling af forretningsflyvemaskiner indtager en førende rolle i innovationen, navnlig gennem anvendelse af bæredygtige flybrændstoffer, hvilket de tekniske kriterier i afsnit 3.21 ikke tager hensyn til. Retten lagde til grund, at det følger af taksonomiforordningens art. 10(2), at for så vidt angår fremstilling af flyvemaskiner, der produceres med henblik på privat eller kommerciel

forretningsflyvning, kan omstillingsaktiviteter omfatte aktiviteter, for hvilke der ikke findes nogen teknologisk og økonomisk gennemførlige lavemissionsalternativer, og sådanne aktiviteter skal have »et drivhusgasemissionsniveau, der svarer til de bedste resultater i sektoren eller industrien«. Dette betyder, at omstillingsaktiviteter kan være aktiviteter, der ikke selv er lavemissionsaktiviteter eller lavemissionsaktiviteter, og at omstillingsaktiviteter desuden er økonomiske aktiviteter, for hvilke der ikke findes nogen teknologisk og økonomisk gennemførlige lavemissionsalternativer (pr. 146-150). Selv hvis det antages, at almindelige kommercielle flyvemaskiner udleder betydeligt mindre CO₂ pr. passager end forretningsflyvemaskiner af seneste generation, gør denne omstændighed det således ikke i sig selv muligt at konkludere, at lufttransport af passagerer med almindelige kommercielle flyvemaskiner er en lavemissionsaktivitet (pr. 152). Herefter bemærkede Retten, at selv om togforbindelse i nogle tilfælde udgør et alternativ, gælder dette ikke for transport til øer i EU. Videre fastslog Retten, at mens afsnit 3.21 omhandler fremstilling af forretningsflyvemaskiner, er driften af flyvemaskiner reguleret i taksonomiforordningens afsnit 6.19, og at det af de tekniske kriterier i afsnit 6.19 fremgår, at lufttransport af passagerer kan anses for at være en omstillingsaktivitet, selv hvis den udøves med et luftfartøj, der er produceret med henblik på privat eller kommerciel forretningsflyvning, forudsat at dette luftfartøj drives med en bestemt andel af bæredygtige flybrændstoffer, og dermed uafhængigt af dens CO₂-aftryk pr. passager pr. kilometer. Retten fandt herefter, at Kommissionens valg om ikke at tage hensyn til forretningsflyvemaskinernes kapacitet til at fungere med en betydelig andel af bæredygtige flybrændstoffer, selv om den tog højde for denne kapacitet for så vidt angår andre luftfartøjer med en startmasse på mere end 5,7 ton, forekommer åbenbart vilkårligt, og at Kommissionen derfor havde foretaget et åbenbart urigtigt skøn ved udstedelsen af den delegerende forordning 2023/2485 (pr. 173 og 176), hvorefter Retten annullerede afsnit 3.21.

Kommentar: Baggrunden for sagen er den omfattende regulering, som EU har vedtaget med henblik på at fremme bæredygtige investeringer, der er en udbygning af det såkaldte regnskabsdirektiv (2013/34), der harmoniserer private selskabers regnskabsoplysninger for at øge gennemsigtighed for investorer. Med direktiv 2014/95 blev der i regnskabsdirektivets art. 19a og 29a fastsat nærmere krav

til større selskabers årsregnskab mht. oplysninger om miljøvirkninger fra selskabets aktiviteter. Med forordning 2020/852 om ramme for fremme af bæredygtige investeringer (taksonomiforordningen) fastsatte EU nærmere kriterier for, om en økonomisk aktivitet skal kvalificeres som miljømæssigt bæredygtig, og krav om, at denne vurdering skal fremgå af årsregnskabet for bl.a. børsnoterede selskaber. Efter taksonomiforordningens art. 3 er der fire hovedkriterier for, om en investering i en aktivitet kan klassificeres som miljømæssigt bæredygtig, nemlig: (1) at aktiviteten bidrager væsentligt til at nå et eller flere af de miljømål, der er fastsat i forordningen; (2) at aktiviteten ikke væsentligt skader de i art. 9 fastsatte seks miljømål: a) modvirker klimaforandringer, b) tilpasser klimaforandringer, c) bæredygtig anvendelse af vand- og havressourcer, d) omstilling til cirkulær økonomi, e) forebyggelse og bekæmpelse af forurening og f) beskytte og genoprette biodiversitet; (3) at aktiviteten udøves i overensstemmelse med OECD's retningslinjer for multinationale virksomheder og FN's vejledende principper om erhvervslivet og menneskerettigheder; og (4) at aktiviteten opfylder de i Kommissionens delegerede forordning fastsatte tekniske screeningskriterier for bl.a., om en økonomisk aktivitet kvalificeres som bidragende væsentligt til at modvirke klimaændringer. Det er dermed Kommissionen, der på grundlag af taksonomiforordningen fastsætter de tekniske kriterier i en delegeret forordning, som opdeler aktiviteterne i ni hovedkategorier (med knap 100 undergrupper). En af disse undergrupper er afsnit 3.21, der omfatter: "Fremstilling, reparation, vedligeholdelse, eftersyn, retrofitting, udformning, anvendelse til nye formål og opgradering af luftfartøjer og dele og udstyr til luftfartøjer".

Den foreliggende dom drejede sig om, hvorvidt en større fransk producent af forretningsfly havde retlig interesse i at anfægte de tekniske kriterier i afsnit 3.21, og hvorvidt bestemmelsen var gyldig. I forhold til det franske selskabs retlige interesse i sagen kan Kommissionens begrundelse om, at det franske selskabs interesse i sagen skulle være hypotetisk, give anledning til en vis undren, da argumentet rejser tvivl om værdien af den omfattende rapporteringspligt efter taksonomiforordningen og samtidig ignorerer byrden for selskaberne. Når et selskab driver en aktivitet, der er reguleret i den delegerede forordning, har det den umiddelbare retsvirkning, at selskabet i forbindelse med årsregnskabet skal redegøre for, om aktiviteten er bæredygtig og modvirker klimaændringer. Dette kræver ikke ubetydelige udgifter til udformning af denne ikke-økonomiske del af regnskabet og betød i den foreliggende sag, at det sagsøgende franske selskab måtte anføre, at aktiviteten ikke var miljømæssigt bæredygtig, hvis bestemmelserne i Kommissionens delegerede forordning var gyldig. I denne sag fandt Retten, at den delegerede forordning kriterier for fremstilling af forretningsfly var baseret på et åbenbart urigtigt skøn, da kriterierne ikke tog højde for, at denne aktivitet er en omstillingsaktivitet, hvilket efter taksonomiforordningens art. 10(2) kan omfatte aktiviteter, for hvilke der ikke findes nogen teknologisk og økonomisk gennemførlige lavemissionsalternativer, og at sådanne aktiviteter skal have et drivhusgasemissionsniveau, der svarer til de bedste resultater i sektoren eller industrien, hvilket forekommer velbegrundet. Om taksonomiforordningen se nærmere Pagh: TjMKE 2026, s. 94.



Samling af Afgørelser

RETTENS DOM (Første Afdeling, sat med fem dommere)

24. juni 2026*

»Miljø – delegeret forordning (EU) 2023/2485 – taksonomi – omstillingsaktiviteter – udelukkelse af fremstilling af forretningsflyvemaskiner – åbenbart urigtigt skøn«

I sag T-77/24,

Dassault Aviation, Paris (Frankrig), ved E. Mignon, D. Zygas og M. Mossé, advokater,

sagsøger,

støttet af

European Business Aviation Association (EBAA), Bruxelles (Belgien), ved J. Derenne, D. Vallindas, A. Álvarez Vidal og C. Jadot, advokater,

og

Compagnie Daher, Marseille (Frankrig), ved B. Kanovitch, I. Simic, G. Léonard og W. Hebert, advokater,

intervenienter,

mod

Europa-Kommissionen ved G. von Rintelen, B. Sasinowska og C. Auvret, som befuldmægtigede,

sagsøgt,

støttet af

Europa-Parlamentet ved A. Tamás, J. Etienne og L. Taïeb, som befuldmægtigede,

og

Rådet for Den Europæiske Union ved I. Gurov og N. Rouam, som befuldmægtigede,

intervenienter,

har

* Processprog: fransk.

RET TEN (Første Afdeling, sat med fem dommere),

sammensat af vicepræsidenten, S. Papasavvas, og dommerne E. Buttigieg, M. Kancheva (refererende dommer), E. Tichy-Fisslberger og M.F. Bestagno,

justitssekretær: H. Eriksson, fuldmægtig,

på grundlag af den skriftlige forhandling, navnlig:

- formalitetsindsigelse fremsat af Kommissionen ved særskilt dokument indleveret til Rettens Justitskontor den 3. maj 2024,
- Rettens afgørelse af 11. september 2024, hvorved formalitetsindsigelsen blev forenet med realitetsbehandlingen,
- kendelse af 21. januar 2025, hvorved EBAA og Compagnie Daher fik tilladelse til at intervenere til støtte for sagsøgeren, og hvorved Daher Aerospace SA's og Dainis Liepas anmodninger om intervention blev afvist,
- afgørelse af 21. januar 2025, hvorved Parlamentet og Rådet fik tilladelse til at intervenere til støtte for Kommissionen,

efter retsmødet den 10. februar 2026

afsagt følgende

Dom

- 1 Med sit søgsmål på grundlag af artikel 263 TEUF har sagsøgeren, Dassault Aviation, i det væsentlige nedlagt påstand om annullation af punkt 2 i bilag I til Kommissionens delegerede forordning (EU) 2023/2485 af 27. juni 2023 om ændring af delegeret forordning (EU) 2021/2139 om fastsættelse af yderligere tekniske screeningskriterier til bestemmelse af de betingelser, hvorunder visse økonomiske aktiviteter kvalificeres som bidragende væsentligt til modvirkning af klimaændringer eller tilpasning til klimaændringer, og til fastlæggelse af, hvorvidt sådanne aktiviteter er til væsentlig skade for nogle af de andre miljømål (EUT L, 2023/2485), for så vidt som dette punkt tilføjer afsnit 3.21 med overskriften »Fremstilling af luftfartøjer« (herefter »afsnit 3.21«) i bilag I til Kommissionens delegerede forordning (EU) 2021/2139 af 4. juni 2021 om supplerende regler til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2020/852 for så vidt angår fastsættelse af de tekniske screeningskriterier til bestemmelse af de betingelser, hvorunder en økonomisk aktivitet kvalificeres som bidragende væsentligt til modvirkning af klimaændringer eller tilpasning til klimaændringer, og til fastlæggelse af, hvorvidt den pågældende økonomiske aktivitet i væsentlig grad skader nogle af de andre miljømål (EUT 2021, L 442, s. 1) (herefter »den anfægtede bestemmelse«).

Twistens baggrund

- 2 Sagsøgeren er en fransk koncern, der driver virksomhed inden for design, fremstilling og salg af forretningsflyvemaskiner, militærfly og rumfartssystemer. Sagsøgeren er den tredjestørste virksomhed i sektoren for forretningsflyvemaskiner.

- 3 Den 18. juni 2020 vedtog Europa-Parlamentet og Rådet for Den Europæiske Union forordning (EU) 2020/852 om fastlæggelse af en ramme til fremme af bæredygtige investeringer og om ændring af forordning (EU) 2019/2088 (EUT 2020, L 198, s. 13, herefter »taksonomiforordningen«).
- 4 I henhold til artikel 1, stk. 1, fastlægger taksonomiforordningen »kriterierne for at afgøre, om en økonomisk aktivitet kvalificeres som miljømæssigt bæredygtig, med det formål at bestemme, i hvilken grad en investering er miljømæssigt bæredygtig«. Det anføres i tredje betragtning til denne forordning, at den udgør et vigtigt skridt hen imod målet om at opnå en klimaneutral Europæisk Union senest i 2050.
- 5 Med henblik herpå opretter taksonomiforordningen, således som det fremgår af 6. og 12. betragtning hertil, et fælles klassificeringssystem for bæredygtige aktiviteter (herefter »taksonomien«), som på EU-plan harmoniserer kriterierne for at afgøre, om en økonomisk aktivitet er miljømæssigt bæredygtig, hvilket giver investorer og andre erhvervsdrivende en fælles forståelse for de pågældende aktiviteter.
- 6 Den 4. juni 2021 vedtog Kommissionen, bl.a. på grundlag af taksonomiforordningens artikel 10 og 11, delegeret forordning 2021/2139, som omfatter to bilag, der i henhold til et klassificeringssystem opdelt i økonomiske sektorer fastsætter de tekniske screeningskriterier, der skal tages i betragtning ved vurderingen af, om en økonomisk aktivitet yder et væsentlig bidrag til modvirkning af klimaændringer (hvad angår bilag I), jf. taksonomiforordningens artikel 10, eller tilpasning til klimaændringer (hvad angår bilag II), jf. samme forordnings artikel 11. I den oprindelige affattelse af afsnit 3 med overskriften »Fremstilling« i hvert af disse bilag nævnes luftfartssektoren ikke.
- 7 Den 6. juli 2021 vedtog Kommissionen, bl.a. på grundlag af taksonomiforordningens artikel 8, stk. 4, delegeret forordning (EU) 2021/2178 om supplerende regler til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2020/852, som præciserer indholdet og fremlæggelsen af de oplysninger, der skal offentliggøres af virksomheder, som er omfattet af artikel 19a eller 29a i direktiv 2013/34/EU, vedrørende miljømæssigt bæredygtige økonomiske aktiviteter, og som præciserer metodologien til sikring af overholdelse af denne oplysningsforpligtelse (EUT 2021, L 443, s. 9).
- 8 Den 9. marts 2022 vedtog Kommissionen delegeret forordning (EU) 2022/1214 om ændring af delegeret forordning (EU) 2021/2139 for så vidt angår økonomiske aktiviteter i visse energisektorer og delegeret forordning (EU) 2021/2178 for så vidt angår offentliggørelse af specifikke oplysninger vedrørende disse økonomiske aktiviteter (EUT 2022, L 188, s. 1).
- 9 Den 14. december 2022 vedtog Parlamentet og Rådet direktiv (EU) 2022/2464 om ændring af forordning (EU) nr. 537/2014, direktiv 2004/109/EF, direktiv 2006/43/EF og direktiv 2013/34/EU for så vidt angår virksomheders bæredygtighedsrapportering (EUT 2022, L 322, s. 15). Direktiv 2022/2464 ændrede bl.a. artikel 19a og 21a i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2013/34/EU af 26. juni 2013 om årsregnskaber, konsoliderede regnskaber og tilhørende beretninger for visse virksomhedsformer, om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/43/EF og om ophævelse af Rådets direktiv 78/660/EØF og 83/349/EØF (EUT 2013, L 182, s. 19). I den affattelse, der følger af direktiv 2022/2464, fastsætter disse artikler, at oplysninger om bæredygtigheden af virksomhedernes aktiviteter skal medtages i henholdsvis ledelsesberetningerne og de konsoliderede ledelsesberetninger.

10 Den 27. juni 2023 vedtog Kommissionen delegeret forordning 2023/2485. I henhold til artikel 1, nr. 1), i delegeret forordning 2023/2485 tilføjer punkt 2 i bilag I til denne delegerede forordning bl.a. afsnit 3.21 i bilag I til delegeret forordning 2021/2139.

11 Afsnit 3.21 har følgende indhold:

»Beskrivelse af aktiviteten

Fremstilling, reparation, vedligeholdelse, eftersyn, retrofitting, udformning, anvendelse til nye formål og opgradering af luftfartøjer og dele og udstyr til luftfartøjer.

[...]

Hvis en økonomisk aktivitet i denne kategori ikke opfylder kriteriet i dette afsnits litra a) om at yde et væsentligt bidrag, er aktiviteten en omstillingsaktivitet som omhandlet i artikel 10, stk. 2, i [forordning 2020/852], såfremt den efterlever de resterende tekniske screeningskriterier i dette afsnit.

Tekniske screeningskriterier

Væsentligt bidrag til modvirkning af klimaændringer

Aktiviteten omfatter fremstilling, reparation, vedligeholdelse, eftersyn, retrofitting, udformning, anvendelse til nye formål og opgradering af en af følgende:

- a) luftfartøjer uden direkte CO₂-emissioner (fra udstødning)
- b) indtil den 31. december 2027, andre luftfartøjer end dem, der er fremstillet til privat eller kommerciel forretningsflyvning, og som opfylder nedenstående margener og begrænses af kompensationsgraden for at sikre, at leveringen ikke øger antallet af luftfartøjer på verdensplan:
 - i) med en maksimal startmasse på mere end 5,7 t og højst 60 t og en certificeret metrisk værdi for CO₂-emissioner på mindst 11% mindre end »ny type«-standarden [...] fra Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO)
 - ii) med en maksimal startmasse på mere end 60 t og højst 150 t og en certificeret metrisk værdi for CO₂-emissioner på mindst 2% mindre end »ny type«-standarden fra ICAO
 - iii) med en maksimal startmasse på mere end 150 t og en certificeret metrisk værdi for CO₂-emissioner på mindst 1,5% mindre end »ny type«-standarden fra ICAO

[...]

- c) fra den 1. januar 2028 til den 31. december 2032 de luftfartøjer, der opfylder de tekniske screeningskriterier i litra b) i dette underafsnit, og som er certificeret til at operere på 100% blandinger af bæredygtige flybrændstoffer.

[...]«

Parternes påstande

- 12 Sagsøgeren har, støttet af European Business Aviation Association (EBAA) og Compagnie Daher, nedlagt følgende påstande:
- Formalitetsindsigelsen afvises.
 - Den anfægtede bestemmelse annulleres.
 - Kommissionen tilpligtes at betale sagsomkostningerne.
- 13 Kommissionen har, støttet af Parlamentet og Rådet, nedlagt følgende påstande:
- Søgsmålet afvises.
 - Subsidiært frifindelse.
 - Sagsøgeren tilpligtes at betale sagsomkostningerne.

Formaliteten

- 14 Ved en formalitetsindgivelse fremsat ved særskilt dokument har Kommissionen gjort gældende, at sagsøgeren for det første ikke har retlig interesse i en annulation af den anfægtede bestemmelse og for det andet ikke har søgsmålskompetence i henhold til artikel 263, stk. 4, TEUF.
- 15 I retsmødet meddelte Kommissionen som svar på et spørgsmål fra Retten, at den ønskede at trække formalitetsindsigelsen tilbage for så vidt angår sagsøgerens manglende søgsmålskompetence, men fastholdt, at sagsøgeren ikke havde godtgjort sin retlige interesse i hovedsagen.
- 16 Kommissionen har således i det væsentlige gjort gældende, at en annulation af den anfægtede bestemmelse ikke ville tilgodese den interesse, som sagsøgeren har påberåbt sig i stævningen, dvs. at forhindre, at selskabets aktiviteter ikke kan anses for at være bæredygtige i taksonomiens forstand.
- 17 Sagsøgeren, EBAA og Compagnie Daher har bestridt Kommissionens argumentation.
- 18 Det fremgår af Domstolens faste praksis, at et annulationssøgsmål, der anlægges af en fysisk eller juridisk person, kun kan antages til realitetsbehandling, såfremt sagsøgeren har en retlig interesse i, at den anfægtede retsakt annulleres. En sådan interesse foreligger kun, såfremt en annulation af denne retsakt i sig selv kan have retsvirkninger, og søgsmålet således med sit resultat kan tilføre parten en fordel. Beviset for en sådan interesse, som vurderes på tidspunktet for anlæggelsen af søgsmålet, og som er en afgørende og grundlæggende betingelse for al rettergang, skal føres af sagsøgeren (dom af 4.6.2015, Andechser Molkerei Scheitz mod Kommissionen, C-682/13 P, ikke trykt i Sml., EU:C:2015:356, præmis 25-27; jf. også dom af 17.9.2015, Mory m.fl. mod Kommissionen, C-33/14 P, EU:C:2015:609, præmis 55 og den deri nævnte retspraksis, og af 18.10.2018, Gul Ahmed Textile Mills mod Rådet, C-100/17 P, EU:C:2018:842, præmis 37).

- 19 Det skal således efterprøves, om sagsøgeren med rette har gjort gældende, at en annulation af den anfægtede bestemmelse kan have retsvirkninger, og at søgsmålet således kan tilføre selskabet en fordel.
- 20 Kommissionen har derimod gjort gældende, at den anfægtede bestemmelse ikke har negativ indvirkning på sagsøgerens retsstilling, eftersom den ikke indfører nogen forpligtelse eller begrænsning med hensyn til aktiviteterne vedrørende forretningsflyvemaskiner og ikke ophæver nogen rettighed, som sagsøgeren kunne have påberåbt sig inden dens vedtagelse. Den anfægtede bestemmelse indfører blot en ret for de erhvervsdrivende inden for fremstilling af flyvemaskiner til at kvalificere visse aktiviteter, der opfylder de tekniske screeningskriterier, som »aktiviteter, der yder et væsentligt bidrag til modvirkning af klimaændringer«, eller som »omstillingsaktiviteter« i taksonomiforordningens forstand og til dermed at lette styringen af investeringer med henblik på disse aktiviteter.
- 21 I denne henseende skal det bemærkes, at taksonomiforordningen, således som sagsøgeren har påpeget, pålægger visse virksomheder en forpligtelse til gennemsigtighed i deres ikkefinansielle redegørelser.
- 22 Taksonomiforordningens artikel 8, stk. 1, fastsætter således, at »[e]nhver virksomhed, der er omfattet af en forpligtelse til at offentliggøre ikkefinansielle oplysninger i henhold til artikel 19a eller 29a i direktiv [2013/34], [...] i sin ikkefinansielle redegørelse eller konsoliderede ikkefinansielle redegørelse [medtager] oplysninger om, hvordan og i hvilket omfang virksomhedens aktiviteter er forbundet med økonomiske aktiviteter, der kvalificeres som miljømæssigt bæredygtige i henhold til denne forordnings artikel 3 og 9«.
- 23 I henhold til taksonomiforordningens artikel 8, stk. 2, litra a) og b), offentliggør ikkefinansielle virksomheder i denne henseende den andel af deres omsætning, som hidrører fra produkter eller tjenesteydelser, der er forbundet med økonomiske aktiviteter, som kvalificeres som miljømæssigt bæredygtige, jf. samme forordnings artikel 3 og 9, og den andel af deres kapitaludgifter og den andel af deres driftsudgifter vedrørende aktiver eller processer, der er forbundet med økonomiske aktiviteter, der kvalificeres som miljømæssigt bæredygtige, jf. samme bestemmelser.
- 24 Taksonomiforordningens artikel 8, stk. 4, fastsætter, at Kommissionen vedtager en delegeret retsakt i overensstemmelse med artikel 23 for at supplere artikel 8, stk. 1 og 2, med henblik på at præcisere indholdet og fremlæggelsen af de oplysninger, der skal gives i henhold til nævnte stykker, herunder den metodologi, der skal anvendes for at overholde nævnte stykker under hensyntagen til de særlige forhold, der gør sig gældende for både finansielle og ikkefinansielle virksomheder, og de tekniske screeningskriterier, der er fastsat i henhold til denne forordning.
- 25 I anden betragtning til delegeret forordning 2021/2178, vedtaget på grundlag af taksonomiforordningens artikel 8, stk. 4, anføres det i denne henseende, at »[f]or at investorer og offentligheden kan foretage en korrekt vurdering af andelen af ikkefinansielle virksomheders miljømæssigt bæredygtige økonomiske aktiviteter (»aktiviteter, der er i overensstemmelse med klassificeringssystemet«), bør nævnte virksomheder pålægges at offentliggøre oplysninger om, hvilke af deres økonomiske aktiviteter der er i overensstemmelse med klassificeringssystemet[, at] [d]ertil kommer, at det er nødvendigt at oplyse, til hvilke miljømål disse aktiviteter bidrager væsentligt[, og at] [i]kkefinansielle virksomheder [...] derfor ligeledes [bør] foretage en inddeling af nøgleresultatindikatorerne efter den andel af aktiviteter, der er i overensstemmelse med klassificeringssystemet, på grundlag af hvert miljømål, som disse aktiviteter bidrager væsentligt til«.

- 26 I henhold til artikel 2 i delegeret forordning 2021/2178 offentliggør ikkefinansielle virksomheder de oplysninger, der er omhandlet i taksonomiforordningens artikel 8, stk. 1 og 2, som beskrevet i bilag I til delegeret forordning 2021/2178.
- 27 Punkt 1 i bilag I til delegeret forordning 2021/2178 beskriver indholdet af de tre nøgleresultatindikatorer (herefter »KPI'er«), forbundet med henholdsvis omsætningen, kapitaludgifter og driftsudgifter, som ikkefinansielle virksomheder skal offentliggøre. Det følger af dette punkt, at disse KPI'er hidrører fra beregningen af nøgletallene, hvor tælleren for det første vedrører »økonomiske aktiviteter, der er omfattet af klassificeringssystemet«, og for det andet »økonomiske aktiviteter, der er i overensstemmelse med klassificeringssystemet«.
- 28 I denne henseende skal det påpeges, at artikel 1, nr. 5), i delegeret forordning 2021/2178 definerer »økonomisk aktivitet, der er omfattet af klassificeringssystemet« som en økonomisk aktivitet som beskrevet i de delegerede retsakter, der er vedtaget i henhold til taksonomiforordningens artikel 10, stk. 3, artikel 11, stk. 3, artikel 12, stk. 2, artikel 13, stk. 2, artikel 14, stk. 2, og artikel 15, stk. 2, uanset hvorvidt den pågældende økonomiske aktivitet opfylder alle de tekniske screeningskriterier, der er fastsat i nævnte delegerede retsakter.
- 29 Artikel 1, nr. 2), i delegeret forordning 2021/2178 definerer en »økonomisk aktivitet, der er i overensstemmelse med klassificeringssystemet«, som en økonomisk aktivitet, der opfylder kravene i taksonomiforordningens artikel 3.
- 30 Det skal dog erindres, at for at en økonomisk aktivitet opfylder betingelserne i taksonomiforordningens artikel 3, skal den bl.a., i henhold til denne forordnings artikel 3, litra d), opfylde de tekniske screeningskriterier, som Kommissionen har fastsat i overensstemmelse med samme forordnings artikel 10, stk. 3, artikel 11, stk. 3, artikel 12, stk. 2, artikel 13, stk. 2, artikel 14, stk. 2, eller artikel 15, stk. 2.
- 31 Heraf følger, at de økonomiske aktiviteter, der er i overensstemmelse med klassificeringssystemet, nødvendigvis er økonomiske aktiviteter, der er omfattet af klassificeringssystemet, dvs. økonomiske aktiviteter som beskrevet i de delegerede retsakter, som opfylder kravene i taksonomiforordningens artikel 3, herunder de tekniske screeningskriterier, der er fastsat i de delegerede retsakter, der er omhandlet i denne forordnings artikel 3, litra d). De økonomiske aktiviteter, der er omfattet af taksonomien, kan derimod ikke svare til økonomiske aktiviteter, der er i overensstemmelse med taksonomien, i et tilfælde, hvor de, idet de er beskrevet i disse delegerede retsakter, ikke opfylder betingelserne i taksonomiforordningens artikel 3.
- 32 Endvidere følger det af punkt 2 i bilag I til delegeret forordning 2021/2178, at de ikkefinansielle virksomheder, når de offentliggør oplysninger i henhold til taksonomiforordningens artikel 8, stk. 2, for det første angiver hver enkelt økonomisk aktivitet, herunder et delsæt af økonomiske omstillingsaktiviteter og mulighedsskabende økonomiske aktiviteter, for det andet KPI'erne for hver økonomisk aktivitet og de samlede KPI'er for alle økonomiske aktiviteter i den relevante virksomhed eller koncern, for det tredje KPI'erne for omsætningen, kapitaludgifterne og driftsudgifterne for hvert miljømål og de samlede KPI'er for alle miljømål på virksomheds- eller koncernplan på tværs af alle miljømål, samtidig med at dobbelttælling undgås, for det fjerde den andel af de økonomiske aktiviteter, der er i overensstemmelse med klassificeringssystemet, og de økonomiske aktiviteter, der er omfattet af klassificeringssystemet, som ikke opfylder tekniske screeningskriterier, og den del af hver økonomisk aktivitet omfattet af klassificeringssystemet,

som ikke er i overensstemmelse med klassificeringssystemet, samt for det femte de økonomiske aktiviteter, der ikke er omfattet af klassificeringssystemet, og den andel, som disse aktiviteter udgør af nævneren i den omsætningsbaserede KPI, på virksomheds- eller koncernplan.

- 33 Som det fremgår af en samlet læsning af punkt 1 og 2 i bilag I til delegeret forordning 2021/2178, finder den forpligtelse til offentliggørelse, som påhviler de ikkefinansielle virksomheder i henhold til taksonomiforordningens artikel 8, anvendelse på dem, i det omfang deres økonomiske aktivitet er en økonomisk aktivitet, som er omfattet af klassificeringssystemet, dvs. en aktivitet som beskrevet i en af de delegerede retsakter, der er omhandlet i denne forordnings artikel 3, litra d).
- 34 Denne vurdering drages ikke i tvivl af Kommissionens argument om, at det følger af delegeret forordning 2021/2178, at når den økonomiske aktivitet, der udføres af en virksomhed, som er undergivet forpligtelsen til at offentliggøre ikkefinansielle oplysninger i henhold til artikel 19a eller 29a i direktiv 2013/34, ikke er beskrevet i en af de delegerede retsakter, som er omhandlet i taksonomiforordningens artikel 3, litra d), er denne virksomhed fortsat forpligtet til i sin ledelsesberetning eller sin konsoliderede ledelsesberetning at angive, at dens aktivitet ikke er omfattet af klassificeringssystemet. Dette ændrer nemlig ikke ved, at når den økonomiske aktivitet er beskrevet i en af de delegerede retsakter, der er omhandlet i taksonomiforordningens artikel 3, litra d), følger forpligtelsen til at offentliggøre oplysninger af denne forordnings artikel 8, sammenholdt med punkt 2 i bilag I til delegeret forordning 2021/2178, som bl.a. fastsætter en forpligtelse til at offentliggøre oplysninger om den del af de økonomiske aktiviteter, som er i overensstemmelse med klassificeringssystemet, og den del af de økonomiske aktiviteter, der er omfattet af klassificeringssystemet, som ikke opfylder de tekniske screeningskriterier (jf. præmis 32 ovenfor).
- 35 I hovedsagen skal det bemærkes, at den anfægtede bestemmelse bl.a. tilføjer afsnit 3.21 i bilag I til delegeret forordning 2021/2139. Den pågældende økonomiske aktivitet beskrives i dette afsnit som »[f]remstilling, reparation, vedligeholdelse, eftersyn, retrofitting, udformning, anvendelse til nye formål og opgradering af luftfartøjer og dele og udstyr til luftfartøjer«. Det præciseres ligeledes i dette afsnit, at hvis en økonomisk aktivitet i denne kategori ikke opfylder kriteriet i dette afsnits litra a) om at yde et væsentligt bidrag, er aktiviteten en omstillingsaktivitet som omhandlet i taksonomiforordningens artikel 10, stk. 2, såfremt den efterlever de resterende tekniske screeningskriterier i dette afsnit.
- 36 Afsnit 3.21, litra a), omhandler »luftfartøjer uden direkte CO₂-emissioner (fra udstødning)«, mens afsnit 3.21, litra b), omhandler »indtil den 31. december 2027, andre luftfartøjer end dem, der er fremstillet til privat eller kommerciel forretningsflyvning«, og som opfylder visse margener og den kompensationsgrad, som er fastsat heri. Endelig omhandler afsnit 3.21, litra c), »fra den 1. januar 2028 til den 31. december 2032 de luftfartøjer, der opfylder de tekniske screeningskriterier i litra b) [...], og som er certificeret til at operere på 100% blandinger af bæredygtige flybrændstoffer«.
- 37 Heraf følger, at den anfægtede bestemmelse for sagsøgeren, som ikke producerer luftfartøjer uden direkte kuldioxidemissioner (CO₂-emissioner) (fra udstødning), indebærer en forpligtelse til i sin ledelsesberetning eller sin konsoliderede ledelsesberetning at angive oplysninger om, at selskabets fremstilling af forretningsflyvemaskiner, selv om den er omfattet af klassificeringssystemet, udgør en aktivitet, der ikke er i overensstemmelse med klassificeringssystemet, dvs. en økonomisk aktivitet, som ikke er miljømæssigt bæredygtig som omhandlet i taksonomiforordningens artikel 3.

- 38 En annulation af den anfægtede bestemmelse vil imidlertid have til virkning, at fremstilling af luftfartøjer, som produceres med henblik på »privat eller kommerciel forretningsflyvning«, bliver en økonomisk aktivitet, som ikke er omfattet af klassificeringssystemet. Denne omstændighed vil medføre, at den forpligtelse, der følger af taksonomiforordningens artikel 8, i henhold til de nærmere regler, der er fastsat i punkt 1 og 2 i bilag I til delegeret forordning 2021/2178, ikke finder anvendelse i forhold til sagsøgeren. Heraf følger, at sagsøgeren ikke længere vil være forpligtet til i sin ledelsesberetning eller sin konsoliderede ledelsesberetning at angive, at selskabets fremstilling af forretningsflyvemaskiner ikke er i overensstemmelse med klassificeringssystemet.
- 39 Det må således konstateres, at en annulation af den anfægtede bestemmelse ganske vist ikke vil have til virkning, at den forpligtelse til offentliggørelse, der er fastsat i delegeret forordning 2021/2178, bortfalder, men at en sådan annulation vil gøre det muligt for sagsøgeren at genvinde et råderum til i sin ledelsesberetning eller sin konsoliderede ledelsesberetning at forklare, hvorledes selskabets fremstilling af forretningsflyvemaskiner opfylder målene for bæredygtig udvikling.
- 40 Dermed har den anfægtede bestemmelse, i modsætning til hvad Kommissionen har gjort gældende, men således som sagsøgeren har påpeget, en negativ indvirkning på sagsøgerens retsstilling, hvorfor den danner grundlag for en retlig interesse i hovedsagen i overensstemmelse med den retspraksis, der er anført i præmis 18 ovenfor.
- 41 Denne konstatering drages ikke i tvivl af de øvrige argumenter, som Kommissionen har fremsat.
- 42 For det første kan Kommissionens argument om, at en annulation af den anfægtede bestemmelse ikke vil have til virkning at forbedre statussen for sagsøgerens aktiviteter med fremstilling af luftfartøjer, idet de da vil være omfattet af de miljømæssigt bæredygtige aktiviteter i taksonomiens forstand, men derimod vil forværre denne status ved at fratage disse aktiviteter muligheden for at være omfattet af de fordele, der følger af denne taksonomi, ikke tiltrædes.
- 43 Indledningsvis skal det nemlig erindres, at en annulation af den anfægtede bestemmelse vil have til virkning, at sagsøgeren vil genvinde et råderum til i sin ledelsesberetning eller sin konsoliderede ledelsesberetning at forklare, hvorledes selskabets fremstilling af forretningsflyvemaskiner opfylder målene for bæredygtig udvikling (jf. præmis 38 og 39 ovenfor), hvilket ikke vil kunne betragtes som en opretholdelse eller forværring af statussen for sagsøgerens aktiviteter i forhold til taksonomien.
- 44 Endvidere kan Kommissionen ikke med føje hævde, at en annulation af den anfægtede bestemmelse ville fratage sagsøgeren muligheden for at erklære de forsknings- og udviklingsaktiviteter, der er knyttet til designet af en fremtidig forretningsflyvemaskine uden direkte CO₂-emissioner, for bæredygtige. Det er mellem parterne nemlig ubestridt, at det centrale i sagsøgerens aktivitet inden for sektoren for forretningsflyvemaskiner er design, fremstilling og salg af forretningsflyvemaskiner med direkte CO₂-emissioner.
- 45 Endelig kan Kommissionens argument om, at virkningerne af en annulation af den anfægtede bestemmelse på sagsøgerens finansieringsmuligheder, som denne har påberåbt sig med henblik på at godtgøre sin retlige interesse, kun er hypotetiske og afhænger af investorernes endelige beslutning, ikke tiltrædes.

- 46 I denne henseende bemærkes, at det fremgår af sjette betragtning til taksonomiforordningen, at oprettelse af et fælles klassificeringssystem for bæredygtige aktiviteter er den vigtigste og mest presserende foranstaltning i Kommissionens handlingsplan for finansiering af bæredygtig vækst, som bl.a. har til formål at omlægge kapitalstrømme i retning af bæredygtige investeringer for at opnå bæredygtig og inklusiv vækst. I samme betragtning anføres det, at klare retningslinjer om, hvilke aktiviteter der kvalificeres som bidragende til at nå miljømål, som et første skridt vil hjælpe med at informere investorer om de investeringer, som finansierer miljømæssigt bæredygtige økonomiske aktiviteter.
- 47 Endvidere fremgår det af 16. betragtning til taksonomiforordningen, at »[e]n klassificering af miljømæssigt bæredygtige økonomiske aktiviteter på EU-plan bør muliggøre udvikling af fremtidige EU-politikker til støtte for bæredygtig finansiering, herunder standarder for miljømæssigt bæredygtige finansielle produkter i hele Unionen og indførelse til sin tid af mærker, der formelt anerkender, at disse standarder overholdes i hele Unionen[, at] [d]et [...] også [kunne] danne grundlag for andre økonomiske og reguleringsmæssige foranstaltninger[, og at] [e]nsartede retlige krav til bestemmelse af investeringernes grad af miljømæssig bæredygtighed baseret på ensartede kriterier for miljømæssigt bæredygtige økonomiske aktiviteter er nødvendige som reference for fremtidig EU-ret, der har til formål at lette omlægningen af investeringer i retning af miljømæssigt bæredygtige økonomiske aktiviteter«.
- 48 Det må derfor konstateres, at der under hensyn til taksonomiforordningens formål er en tilstrækkelig direkte forbindelse mellem beskrivelsen af sagsøgerens økonomiske aktiviteter som aktiviteter, der ikke er i overensstemmelse med klassificeringssystemet, og de vilkår, hvorunder selskabet kan opnå finansiering.
- 49 For det andet kan Kommissionens argument om, at det første anbringende, som vedrører en ulovlighedsindsigelse i medfør af artikel 277 TEUF mod taksonomiforordningens artikel 10, stk. 3, som udgør retsgrundlaget for den anfægtede bestemmelse, vil medføre, at der rejses tvivl om hele klassificeringssystemet, hvilket ville være i strid med den af sagsøgeren påberåbte interesse, heller ikke tiltrædes. I denne henseende skal det bemærkes, at den omstændighed, at det første anbringende indirekte kan rejse tvivl om lovligheden af den beføjelse, som Kommissionen er tillagt til bl.a. at fastsætte de tekniske screeningskriterier, som gør det muligt at fastslå, hvordan og i hvilket omfang en økonomisk aktivitet yder et væsentligt bidrag til modvirkning af klimaforandringer, ikke synes at være i modstrid med sagsøgerens interesse i, at fremstilling af forretningsflyvemaskiner medtages i taksonomien. En eventuel konstatering af, at en sådan beføjelse er ulovlig, vil have til virkning, at fastsættelsen af de tekniske screeningskriterier for en given økonomisk aktivitet ikke længere vil høre under Kommissionens, men derimod under Parlamentets og Rådets ansvar. Denne konstatering vil ikke i sig selv gøre det muligt at foregribe de to sidstnævnte institutioners afgørelse af, om fremstilling af forretningsflyvemaskiner skal medtages i taksonomien eller ej.
- 50 For det tredje må Kommissionens argument om, at sagsøgeren ikke kan støtte sin retlige interesse på den omstændighed, at delegeret forordning 2023/2485 stiller selskabet i en ufordelagtig konkurrencesituation, afvises som uvirksomt. Det skal nemlig bemærkes, at det, således som sagsøgeren selv har påpeget, kun er i forbindelse med det sjette anbringende, som vedrører en tilsidesættelse af princippet om ligebehandling mellem producenter af forretningsflyvemaskiner og de øvrige flyproducenter, at selskabet har påberåbt sig argumenter vedrørende sin konkurrencemæssige stilling, og ikke i den del af stævningen, som vedrører godtgørelsen af selskabets retlige interesse.

- 51 På baggrund af ovenstående betragtninger kan Kommissionens formalitetsindsigelse vedrørende sagsøgerens manglende retlige interesse ikke tages til følge.

Realiteten

- 52 Sagsøgeren har fremsat seks anbringender til støtte for sit søgsmål. Det første anbringende vedrører en ulovlighedsindsigelse i medfør af artikel 277 TEUF mod taksonomiforordningens artikel 10, stk. 3, som den anfægtede bestemmelse blev vedtaget på grundlag af. Det andet anbringende vedrører en tilsidesættelse af væsentlige formkrav, da Kommissionen for det første ikke har indhentet alle de nødvendige oplysninger inden vedtagelsen af delegeret forordning 2023/2485, og idet denne delegerede forordning for det andet ikke indeholder nogen begrundelse for udelukkelsen af fremstilling af forretningsflyvemaskiner fra taksonomien. Det tredje anbringende vedrører en tilsidesættelse af retssikkerhedsprincippet, idet delegeret forordning 2023/2485 ikke indeholder en definition af forretningsflyvemaskiner. Det fjerde anbringende vedrører en tilsidesættelse af taksonomiforordningens artikel 19, stk. 1, litra d), f), h) og j), og artikel 19, stk. 4, og dermed af denne forordnings artikel 10, stk. 2, som fastsætter de principper, der skal tages i betragtning ved udviklingen af de tekniske kriterier. Det femte anbringende vedrører et åbenbart urigtigt skøn. Endelig vedrører det sjette anbringende en tilsidesættelse af ligebehandlingsprincippet, idet delegeret forordning 2023/2485 behandler producenter af forretningsflyvemaskiner anderledes og urimeligt i forhold til producenter af andre flyvemaskiner.

Det første anbringende vedrørende ulovligheden af taksonomiforordningens artikel 10, stk. 3

- 53 Sagsøgeren har gjort gældende, at eftersom den anfægtede forordning blev vedtaget af Kommissionen i henhold til den beføjelse, den er tillagt ved taksonomiforordningens artikel 10, stk. 3, foreligger der en direkte og nødvendig retlig forbindelse mellem denne bestemmelse og den anfægtede forordning. På denne baggrund har sagsøgeren i medfør af artikel 277 TEUF fremsat en ulovlighedsindsigelse mod taksonomiforordningens artikel 10, stk. 3.
- 54 Kommissionen har både gjort gældende, at det første anbringende ikke kan antages til realitetsbehandling, og at det er ugrundet. Parlamentet og Rådet har ligeledes gjort gældende, at det første anbringende er ugrundet.

Formaliteten med hensyn til det første anbringende

- 55 Kommissionen har i det væsentlige gjort gældende, at sagsøgeren ikke tilstrækkelig præcist har identificeret den bestemmelse i taksonomiforordningen, mod hvilken selskabet har fremsat en ulovlighedsindsigelse i medfør af artikel 277 TEUF, hvilket er i strid med artikel 76, litra d), i Rettens procesreglement.
- 56 Det skal erindres, at stævningen i henhold til procesreglementets artikel 76, litra d), skal indeholde de anbringender og argumenter, der gøres gældende, samt en kortfattet fremstilling af anbringenderne.
- 57 Det fremgår af retspraksis, at stævningen udtrykkeligt skal angive de grunde, som søgsmålet støttes på. De væsentlige faktiske og retlige omstændigheder, som et søgsmål støttes på, skal således i det mindste kortfattet fremgå af selve stævningen på en sammenhængende og forståelig måde. Stævningen skal således indeholde en udtrykkelig angivelse af de grunde, søgsmålet støttes

på, mens en rent abstrakt angivelse heraf ikke opfylder kravene i procesreglementet. Af retssikkerhedshensyn og af hensyn til en god retspleje skal sagsøgerens korte fremstilling af anbringenderne være så klar og præcis, at sagsøgte får mulighed for at tilrettelægge sit forsvar og Retten for at træffe afgørelse i sagen (jf. dom af 21.6.2023, Hangzhou Dingsheng Industrial Group m.fl. mod Kommissionen, T-748/21, EU:T:2023:346, præmis 78 og den deri nævnte retspraksis).

- 58 I hovedsagen skal det bemærkes, at det fremgår utvetydigt af stævningens punkt 128, at sagsøgeren har til hensigt at bestride lovligheden af taksonomiforordningens artikel 10, stk. 3, for så vidt som den anfægtede bestemmelse, således som selskabet har præciseret i samme stævnings punkt 129, blev vedtaget på grundlag af den nævnte bestemmelse.
- 59 Kommissionen har gjort gældende, at sagsøgeren i stævningen har henvist til økonomiske aktiviteter, såsom anvendelse af forretningsflyvemaskiner ved håndtering af naturkatastrofer, som kan anses for at yde et væsentligt bidrag til modvirkning af klimaforandringer, og som henhører under taksonomiforordningens artikel 11, stk. 3, og ikke samme forordnings artikel 10, stk. 3, hvilket har skabt usikkerhed om det første anbringendes rækkevidde. Det fremgår imidlertid af stævningen, at sagsøgeren ikke har henvist til sådanne aktiviteter i forbindelse med det første anbringende.
- 60 Kommissionen har ligeledes gjort gældende, at usikkerheden om det første anbringendes rækkevidde er blevet forstærket af den omstændighed, at sagsøgeren ikke har nævnt taksonomiforordningens artikel 10, stk. 3, i sine påstande.
- 61 Det skal dog erindres, at artikel 277 TEUF er udtryk for et almindeligt princip, hvorefter hver part i en retssag med henblik på at opnå annulation af en retsakt, som vedkommende kan indbringe en klage over, er berettiget til at anfægte gyldigheden af tidligere retsakter fra institutionerne, som er hjemmel for en sådan retsakt, også selv om parten ikke var beføjet til i medfør af artikel 263 TEUF at anlægge direkte søgsmål til prøvelse af disse retsakter, hvis virkninger parten således er omfattet af, uden at have været i stand til at påstå den annulleret (jf. dom af 17.2.2017, Islamic Republic of Iran Shipping Lines m.fl. mod Rådet, T-14/14 og T-87/14, EU:T:2017:102, præmis 55 og den deri nævnte retspraksis; jf. i denne retning ligeledes dom af 12.2.2020, Amisi Kumba mod Rådet, T-163/18, EU:T:2020:57, præmis 145 (ikke trykt i Sml.) og den deri nævnte retspraksis). Det følger heraf, at den af sagsøgeren fremsatte ulovlighedsindsigelse udgør et anbringende til støtte for selskabets påstand om annulation af den anfægtede bestemmelse og ikke udgør genstanden for den foreliggende sag, hvorfor sagsøgeren ikke var forpligtet til i sine påstande at præcisere, at selskabet havde til hensigt at påberåbe sig, at taksonomiforordningens artikel 10, stk. 3, er ulovlig.
- 62 Det skal endvidere erindres, at Retten ikke inden for rammerne af sin legalitetskontrol på grundlag af artikel 263 TEUF har kompetence til at afsige deklatoriske domme (jf. i denne retning dom af 15.12.2005, Infront WM mod Kommissionen, T-33/01, EU:T:2005:461, præmis 171).
- 63 For så vidt som Kommissionen har hævdet, at den ikke har haft mulighed for effektivt at tilrettelægge sit forsvar, er det tilstrækkeligt at konstatere, at den uden vanskeligheder har kunnet bestride hvert af sagsøgerens argumenter og identificere den bestemmelse i taksonomiforordningen, hvis lovlighed er blevet bestridt i forbindelse med det første anbringende.
- 64 Dermed kan Kommissionens formalitetsindsigelse vedrørende en tilsidesættelse af procesreglementets artikel 76, litra d), ikke tages til følge.

Spørgsmålet, om det første anbringende er begrundet

- 65 Sagsøgeren, Compagnie Daher og EBAA har i det væsentlige gjort gældende, at for så vidt som taksonomiforordningen ikke indeholder en liste over de økonomiske aktiviteter, med henblik på hvilke de i artikel 3 opstillede bæredygtighedskriterier er blevet fastsat, medfører den beføjelse, som Kommissionen er tillagt ved samme forordnings artikel 10, stk. 3, at Kommissionen selv vælger de økonomiske aktiviteter, for hvilke den vedtager tekniske screeningskriterier med henblik på at fastslå de betingelser, hvorunder disse aktiviteter kan anses for at yde et væsentligt bidrag til modvirkning af klimaforandringer. Kommissionen besluttede således, hvilke økonomiske aktiviteter der er omfattet af klassificeringssystemet, og under hvilke betingelser disse aktiviteter kan nyde godt af omlægningen af finansiering i et dekarboniseret Europa. Imidlertid henhører det pågældende valg af økonomiske aktiviteter, som indebærer politisk afvejning mellem modstridende interesser, under EU-lovgivers eget ansvar, og det kan dermed ikke uddelegeres til Kommissionen uden at tilsidesætte artikel 290, stk. 1, TEUF.
- 66 Kommissionen, Parlamentet og Rådet har bestridt denne argumentation.
- 67 Det skal erindres, at Kommissionen i henhold til artikel 290, stk. 1, i en lovgivningsmæssig retsakt kan få delegeret beføjelse til at vedtage almengyldige ikkelovgivningsmæssige retsakter, der supplerer eller ændrer visse ikkevæsentlige bestemmelser i den lovgivningsmæssige retsakt.
- 68 Den mulighed for at delegere beføjelser, der er fastsat i artikel 290 TEUF, tilsigter at gøre det muligt for lovgiver at koncentrere sig om en lovgivnings væsentlige bestemmelser samt om ikkevæsentlige bestemmelser, som den anser det for hensigtsmæssigt at lovgive om, samtidig med, at den betror Kommissionen den opgave at »supplere« visse ikkevæsentlige bestemmelser i den vedtagne lovgivningsmæssige retsakt eller at »ændre« sådanne bestemmelser inden for rammerne af den beføjelse, der er blevet tillagt Kommissionen (jf. dom af 11.5.2017, Dyson mod Kommissionen, C-44/16 P, EU:C:2017:357, præmis 58 og den deri nævnte retspraksis).
- 69 Heraf følger, at de væsentlige regler på det omhandlede område skal vedtages i den grundlæggende retsforskrift og ikke kan gøres til genstand for en delegation (jf. dom af 11.5.2017, Dyson mod Kommissionen, C-44/16 P, EU:C:2017:357, præmis 59 og den deri nævnte retspraksis).
- 70 De væsentlige bestemmelser i en grundlæggende retsforskrift er de bestemmelser, der kræver et politisk valg, som det hører under EU-lovgivers egen kompetence at træffe (jf. i denne retning dom af 5.9.2012, Parlamentet mod Rådet, C-355/10, EU:C:2012:516, præmis 65), for så vidt som de indebærer en afbalancering af de forskellige omhandlede interesser på grundlag af en række vurderinger, eller hvis de gør det muligt at foretage indgreb i de berørte personers grundlæggende rettigheder i et sådant omfang, at EU-lovgivers medvirken er påkrævet (jf. dom af 26.7.2017, Den Tjekkiske Republik mod Kommissionen, C-696/15 P, EU:C:2017:595, præmis 78 og den deri nævnte retspraksis).
- 71 Identificeringen af de bestemmelser på et område, der skal kvalificeres som væsentlige, skal baseres på objektive forhold, som gør det muligt at foretage en domstolsprøvelse, og kræver, at det pågældende områdes kendetegn og særtræk tages i betragtning (jf. dom af 22.6.2016, DK Recycling und Roheisen mod Kommissionen, C-540/14 P, EU:C:2016:469, præmis 48 og den deri nævnte retspraksis).

- 72 I denne henseende fremgår det for det første af taksonomiforordningens artikel 1, at dens formål er at fastlægge kriterierne for at afgøre, om en økonomisk aktivitet kvalificeres som miljømæssigt bæredygtig, med det formål at bestemme, i hvilken grad en investering er miljømæssigt bæredygtig (dom af 10.9.2025, Østrig mod Kommissionen, T-625/22, under appel, EU:T:2025:869, præmis 106).
- 73 Ifølge taksonomiforordningens artikel 3 kvalificeres en økonomisk aktivitet som miljømæssigt bæredygtig, hvis den opfylder de »kriterier for miljømæssig bæredygtighed«, der er fastsat i denne bestemmelses litra a)-d), dvs. hvis den bidrager væsentligt til at nå et eller flere af de miljømål, der er fastsat i denne forordnings artikel 9, ikke væsentligt skader disse mål, udøves i overensstemmelse med de minimumsgarantier, der er fastsat i samme forordnings artikel 18, og opfylder de tekniske screeningskriterier, som Kommissionen har fastsat i overensstemmelse med navnlig denne forordnings artikel 10, stk. 3, og artikel 11, stk. 3 (dom af 10.9.2025, Østrig mod Kommissionen, T-625/22, under appel, EU:T:2025:869, præmis 107).
- 74 For det andet følger det af taksonomiforordningens artikel 10, stk. 3, litra a), og artikel 11, stk. 3, litra a), at Kommissionen i disse bestemmelser gives til opgave at supplere samme artiklers stk. 1 og 2 ved at fastsætte tekniske screeningskriterier til bestemmelse af de betingelser, hvorunder en specifik økonomisk aktivitet kvalificeres som bidragende væsentligt til modvirkning af klimaændringer og tilpasning til klimaændringer (dom af 10.9.2025, Østrig mod Kommissionen, T-625/22, under appel, EU:T:2025:869, præmis 108).
- 75 Det fremgår ligeledes af taksonomiforordningens artikel 10, stk. 3, litra b), og artikel 11, stk. 3, litra b), at Kommissionen i disse bestemmelser gives til opgave at supplere denne forordnings artikel 17 ved for hvert relevant miljømål at fastsætte tekniske screeningskriterier til bestemmelse af, om en økonomisk aktivitet, for hvilken der er fastsat tekniske screeningskriterier, skader et eller flere af disse miljømål væsentligt (dom af 10.9.2025, Østrig mod Kommissionen, T-625/22, under appel, EU:T:2025:869, præmis 109).
- 76 I henhold til taksonomiforordningens artikel 10, stk. 5, og artikel 11, stk. 5, skal Kommissionen desuden tage hensyn til kravene i denne forordnings artikel 19, når den udøver denne delegerede beføjelse (dom af 10.9.2025, Østrig mod Kommissionen, T-625/22, under appel, EU:T:2025:869, præmis 110).
- 77 Et af de krav, der er nævnt i præmis 76 ovenfor, er ifølge taksonomiforordningens artikel 19, stk. 1, litra a), at de tekniske screeningskriterier skal identificere de mest relevante potentielle bidrag til givne miljømål, idet princippet om teknologineutralitet overholdes, under hensyntagen til både den kortsigtede og langsigtede indvirkning af en given økonomisk aktivitet (dom af 10.9.2025, Østrig mod Kommissionen, T-625/22, under appel, EU:T:2025:869, præmis 111).
- 78 I henhold til taksonomiforordningens artikel 19, stk. 3, skal de tekniske screeningskriterier, der er omhandlet i denne artikels stk. 1, desuden sikre, at elproduktionsaktiviteter, der anvender faste fossile brændstoffer, ikke kvalificeres som miljømæssigt bæredygtige økonomiske aktiviteter (dom af 10.9.2025, Østrig mod Kommissionen, T-625/22, under appel, EU:T:2025:869, præmis 112).

- 79 Ifølge retspraksis indebærer princippet om teknologisk neutralitet i øvrigt, at den pågældende lovgivning skal fastsætte rettigheder og forpligtelser for personer i generiske vendinger for ikke at tilgodese brugen af én teknologi frem for en anden (jf. dom af 10.9.2025, Østrig mod Kommissionen, T-625/22, under appel, EU:T:2025:869, præmis 113 og den deri nævnte retspraksis).
- 80 Det følger af det ovenfor anførte, at EU-lovgiver i taksonomiforordningens artikel 3 fastlagde kriterier for miljømæssig bæredygtighed for at afgøre, om en økonomisk aktivitet kvalificeres som miljømæssigt bæredygtig, med det formål at bestemme, i hvilken grad en investering er miljømæssigt bæredygtig, og at lovgiver ikke tilgodeså en teknologi frem for en anden og alene udelukkede elproduktionsaktiviteter, der anvender faste fossile brændstoffer. EU-lovgiver gav således Kommissionen adgang til at supplere taksonomiforordningen ved at indføre tekniske screeningskriterier, som gør det muligt at tilpasse sig til fremtidige innovationer takket være en lovgivningsmæssig ramme, der ikke er fastlåst, men kan tage hensyn til miljømæssige og økonomiske fremskridt. Det skal ligeledes bemærkes, at taksonomiforordningen ikke fokuserer på aktivitetstyper, men på miljømål og generelle kriterier til bestemmelse af, om en given økonomisk aktivitet skal kvalificeres som bæredygtig, således at enhver aktivitet, bortset fra fossile brændstoffer, der udtrykkeligt er udelukket, ifølge princippet om teknologineutralitet kan være omfattet af denne forordning (dom af 10.9.2025, Østrig mod Kommissionen, T-625/22, under appel, EU:T:2025:869, præmis 114).
- 81 Det følger heraf, at EU-lovgiver fastlagde kriterierne for miljømæssigt bæredygtige økonomiske aktiviteter i taksonomiforordningens artikel 3 og lod muligheden for at betragte alle former for aktiviteter, der opfylder disse kriterier, som bæredygtige, stå åben, bortset fra fossile brændstoffer, der udtrykkeligt er udelukket (dom af 10.9.2025, Østrig mod Kommissionen, T-625/22, under appel, EU:T:2025:869, præmis 115).
- 82 Henset til taksonomiforordningens formål og indhold vedrører de væsentlige bestemmelser heri nemlig navnlig fastlæggelse af miljømålene, de kriterier for miljømæssig bæredygtighed, der er omhandlet i denne forordnings artikel 3, og de krav, der gælder for de tekniske screeningskriterier. Med delegeret forordning 2023/2485 fastsatte Kommissionen imidlertid tekniske screeningskriterier, der ikke henhører under sådanne bestemmelser i taksonomiforordningen (jf. analogt dom af 10.9.2025, Østrig mod Kommissionen, T-625/22, under appel, EU:T:2025:869, præmis 116).
- 83 Ved at give Kommissionen adgang til at fastsætte tekniske screeningskriterier for alle former for aktiviteter, der opfylder bæredygtighedskriterierne, bortset fra elproduktionsaktiviteter, der anvender faste fossile brændstoffer, traf EU-lovgiver endvidere politiske valg, der henhører under dennes egen kompetence for så vidt angår de væsentlige bestemmelser i taksonomiforordningen (dom af 10.9.2025, Østrig mod Kommissionen, T-625/22, under appel, EU:T:2025:869, præmis 117).
- 84 Det følger heraf, at fastlæggelsen af de økonomiske aktiviteter som sådan og fastsættelsen af de tekniske screeningskriterier for hver enkelt økonomisk aktivitet ved brug af bæredygtighedskriterierne i modsætning til det af Republikken Østrig anførte ikke henhører under de væsentlige bestemmelser i taksonomiforordningen (dom af 10.9.2025, Østrig mod Kommissionen, T-625/22, under appel, EU:T:2025:869, præmis 118).

- 85 Denne konstatering drages ikke i tvivl af sagsøgerens argument om, at den beføjelse, som Kommissionen er tillagt ved taksonomiforordningens artikel 10, stk. 3, medfører, at denne institution konkret fastlægger denne forordnings materielle anvendelsesområde ved selv at vælge, hvilke aktiviteter den fastsætter tekniske screeningskriterier for. Denne omstændighed følger nemlig, således som det fremgår af betragtningerne i præmis 70-84 ovenfor, af selve taksonomiforordningens opbygning og af de politiske valg, som EU-lovgiver har truffet ved fastlæggelsen af denne forordnings anvendelsesområde og de generelle kriterier for en økonomisk aktivitets miljømæssige bæredygtighed i henholdsvis artikel 1 og 3 i denne forordning. For så vidt som dette argument kan anses for at vedrøre fastlæggelsen af taksonomiforordningens anvendelsesområde eller de generelle kriterier for en økonomisk aktivitets miljømæssige bæredygtighed, må det konstateres, at sagsøgeren hverken har fremsat en ulovlighedsindsigelse mod denne forordnings artikel 1 eller 3.
- 86 Sagsøgerens argument om en tilsidesættelse af artikel 16 i Den Europæiske Unions charter om grundlæggende rettigheder kan heller ikke tiltrædes. Det må nemlig konstateres, at dette argument ikke har nogen forbindelse med lovligheden af taksonomiforordningens artikel 10, stk. 3, men reelt vedrører spørgsmålet om, hvorvidt det forhold, at fremstilling af flyvemaskiner med henblik på privat eller kommerciel forretningsflyvning ved den anfægtede bestemmelse er blevet udelukket fra omstillingsaktiviteterne, skader sagsøgerens frihed til at oprette og drive egen virksomhed, som er sikret i artikel 16 i chartret om grundlæggende rettigheder.
- 87 Henset til det ovenfor anførte kan det ikke lægges til grund, at taksonomiforordningens artikel 10, stk. 3, og artikel 11, stk. 3, blev vedtaget i strid med artikel 290 TEUF, eftersom Kommissionen heri tillægges kompetence til at vedtage en delegeret forordning med henblik på at supplere denne forordnings artikel 10, stk. 1 og 2, samt artikel 17 (dom af 10.9.2025, Østrig mod Kommissionen, T-625/22, under appel, EU:T:2025:869, præmis 126).
- 88 Dermed skal det første anbringende forkastes som ugrundet.

Det andet anbringende vedrørende en tilsidesættelse af væsentlige formkrav

- 89 Det andet anbringende er inddelt i to led. Det første led vedrører en tilsidesættelse af proceduren for vedtagelse af delegeret forordning 2023/2485, idet hverken sagsøgeren eller nogen repræsentant for sektoren for forretningsflyvning blev behørigt hørt af Kommissionen i forbindelse med udarbejdelsen af denne forordning. Det andet led vedrører en tilsidesættelse af begrundelsespligten, for så vidt som delegeret forordning 2023/2485 ikke indeholder nogen forklaring på udelukkelsen af fremstilling af forretningsflyvemaskiner fra omstillingsaktiviteterne.

Det andet anbringendes første led vedrørende manglende høring af sagsøgeren eller nogen anden enhed, der repræsenterede sektoren for forretningsflyvning

- 90 Sagsøgeren har gjort gældende, at selskabet, selv om det er en privat interessent, ikke blev konsulteret eller hørt i forbindelse med udarbejdelsen af delegeret forordning 2023/2485, hvilket er i strid med de høringsforpligtelser, som påhvilede Kommissionen i henhold til taksonomiforordningens artikel 23, stk. 4, og artikel 10, stk. 4. Sagsøgeren har således anført, at ingen enhed, der repræsenterede forretningsflyvning, deltog i platformen for bæredygtig finansiering, som er fastsat i taksonomiforordningens artikel 20 (herefter »platformen«). Ved valget om at undlade at høre sagsøgeren eller repræsentanter for branchen, der fremsendte en lang række bidrag og e-mails, som er gengivet i bilaget til stævningen, og hvori der blev

argumenteret for en medtagelse af hele sektoren, herunder forretningsflyvning, i taksonomien, tilsidesatte Kommissionen væsentlige formkrav til den i taksonomiforordningen fastsatte procedure for vedtagelse af delegeret forordning 2023/2485. Ifølge sagsøgeren kunne indholdet af delegeret forordning 2023/2485 have været væsentligt anderledes, hvis disse formkrav var blevet overholdt.

- 91 Kommissionen har bestridt sagsøgerens argumentation.
- 92 I denne henseende skal det bemærkes, at den anfægtede bestemmelse indgår i delegeret forordning 2023/2485, som Kommissionen vedtog på grundlag af bl.a. taksonomiforordningens artikel 10, stk. 3, og artikel 11, stk. 3, idet en sådan forordning hører under kategorien almengyldige ikkelovgivningsmæssige retsakter, der supplerer eller ændrer visse ikkevæsentlige bestemmelser i den lovgivningsmæssige retsakt, som omhandlet i artikel 290, stk. 1, TEUF.
- 93 Det er væsentligt at fremhæve, at det almindelige princip om retten til at blive hørt ganske vist ikke finder anvendelse på almengyldige retsakter, men at det forholder sig anderledes, hvis en udtrykkelig bestemmelse i de retlige rammer for vedtagelsen af den pågældende retsakt giver en berørt person en sådan processuel rettighed. Selv om hverken artikel 41, stk. 2, litra a), i chartret om grundlæggende rettigheder eller det almindelige princip om overholdelse af retten til at blive hørt nævner en sådan forpligtelse, står det nemlig fortsat EU-lovgiver frit for at fastsætte en ret for de personer, der anses for at være berørt af en almengyldig retsakt, til at blive hørt, konsulteret eller informeret og til at fastlægge rammerne for udøvelsen heraf (dom af 29.1.2026, Kommissionen mod Zippo Manufacturing og Zippo, C-811/23 P, EU:C:2026:48, præmis 59 og 60).
- 94 Det skal bemærkes, at Kommissionen i henhold til taksonomiforordningens artikel 10, stk. 4, hører platformen inden vedtagelsen af den delegerede retsakt, der er omhandlet i samme artikels stk. 3. Taksonomiforordningens artikel 20, stk. 1, litra b), fastsætter, at platformen bl.a. sammensættes af eksperter, der repræsenterer relevante private interesser, herunder finansielle og ikkefinansielle markedsdeltagere og erhvervssektorer, som repræsenterer relevante industrier.
- 95 Det skal ligeledes bemærkes, at taksonomiforordningens artikel 23, stk. 4, fastsætter, at »Kommissionen indhenter al nødvendig ekspertise inden vedtagelsen og under udarbejdelsen af delegerede retsakter, herunder gennem høring af medlemsstatsekspertgruppen vedrørende bæredygtig finansiering, jf. [denne forordnings] artikel 24. Inden vedtagelsen af en delegeret retsakt handler Kommissionen i overensstemmelse med principperne og procedurerne i den interinstitutionelle aftale af 13. april 2016 om bedre lovgivning«.
- 96 Det anføres i punkt 28 i den interinstitutionelle aftale mellem Parlamentet, Rådet for Den Europæiske Union og Kommissionen om bedre lovgivning af 13. april 2016 (EUT 2016, L 123, s. 1), at »Kommissionen, inden den vedtager delegerede retsakter, [vil] samle al nødvendig ekspertviden, herunder gennem høring af medlemsstaternes eksperter og gennem offentlige høringer«.
- 97 I den foreliggende sag skal det hvad angår proceduren for vedtagelse af delegeret forordning 2023/2485 bemærkes, at platformen den 3. august 2021 offentliggjorde forslag til tekniske screeningskriterier, som bl.a. vedrørte visse aktiviteter i flysektoren, herunder fremstilling af flyvemaskiner. Disse tekniske screeningskriterier var genstand for en offentlig høring indtil den 28. september 2021. Platformen offentliggjorde sine endelige anbefalinger vedrørende disse kriterier i marts 2022. Platformens endelige anbefalinger blev gennemgået af

medlemsstatsekspertgruppen vedrørende bæredygtig finansiering den 6. april, den 8. juli, den 4. oktober og den 15. december 2022 samt den 24. januar 2023. Kommissionen sendte fra den 5. april til den 3. maj 2023 et udkast til delegeret forordning, som indeholdt de af platformen foreslåede tekniske screeningskriterier, i offentlig høring for at indhente interessenternes synspunkter og vedtog delegeret forordning 2023/2485 den 27. juni 2023.

- 98 Det må konstateres, at sagsøgeren ikke har bestridt Kommissionens forklaring om, at platformen ved udarbejdelsen af sine anbefalinger om flyaktiviteter støttede sig på Steer-studiet, som gav anledning til udveksling af synspunkter med de foreninger, som sagsøgeren er medlem af, eller hvis medlemmer omfatter producenter af forretningsflyvemaskiner, såsom Aerospace, Security and Defence Industries Association of Europe (ASD) eller Airlines for Europe (A4E). Sagsøgeren har heller ikke bestridt Kommissionens forklaring om, at platformens arbejdsgruppe vedrørende lufttransport omfattede en repræsentant for flysektoren. Sagsøgeren har ej heller bestridt, at en række foreninger, som selskabet er medlem af, såsom Groupement des industries françaises aéronautiques et spatiales (GIFAS), ASD og General Aviation Manufacturers Association (GAMA), deltog i den offentlige høring om de af platformen foreslåede tekniske screeningskriterier. Det fremgår i øvrigt af sagsakterne, at sagsøgeren selv (bilag A.3 til stævningen) samt Compagnie Daher, EBAA, GAMA, GIFAS, ASD og Liebherr-Aerospace Toulouse SAS (bilag A.4-A.9 til stævningen) deltog i den offentlige høring, som Kommissionen afholdt om udkastet til delegeret forordning.
- 99 På denne baggrund kan sagsøgeren ikke med føje gøre gældende, at Kommissionen har tilsidesat de forpligtelser, der påhvilede den i henhold til taksonomiforordningens artikel 10, stk. 4, og artikel 23, stk. 4.
- 100 Det skal endvidere påpeges, at for så vidt som sagsøgeren har foreholdt Kommissionen, at den ikke imødekom selskabets bemærkninger eller bemærkningerne fra repræsentanterne for sektoren for forretningsflyvemaskiner i delegeret forordning 2023/2485, kan dette argument ikke tiltrædes, eftersom det ikke vedrører en tilsidesættelse af en proceduremæssig forpligtelse, men derimod grundlaget for den anfægtede bestemmelse.
- 101 På baggrund af ovenstående betragtninger skal det andet anbringendes første led forkastes som ugrundet.

Det andet anbringendes andet led vedrørende en tilsidesættelse af begrundelsespligten

- 102 Sagsøgeren har foreholdt Kommissionen, at den ikke opfyldte den begrundelsespligt, der påhvilede den i henhold til artikel 296, stk. 2, TEUF. I denne henseende har sagsøgeren anført, at hverken afsnit 3.21 i delegeret forordning 2023/2485 eller betragtningerne til denne forordning begrundet udelukkelsen af forretningsflyvemaskiner fra taksonomien.
- 103 Sagsøgeren har påpeget, at Kommissionens arbejdsdokument med referencen SWD(2023) 239 final/2 af 4. juli 2023 (herefter »Kommissionens arbejdsdokument«) ganske vist indeholder en begrundelse for denne udelukkelse, men gjort gældende, at den alligevel ikke udgør en tilstrækkelig begrundelse, for så vidt som, for det første, det pågældende arbejdsdokument er en særskilt retsakt i forhold til delegeret forordning 2023/2485, for det andet, dette arbejdsdokument er en forberedende retsakt og ikke har samme retlige værdi som denne delegerede forordning, og, for det tredje, Retten for at give den i afsnit 3.21 fastsatte udelukkelse af forretningsflyvemaskiner fra taksonomien nogen mening ville skulle fortolke den anfægtede bestemmelse alene i lyset af arbejdsdokumentet, hvilket ville være i strid med retspraksis.

- 104 Under alle omstændigheder gør den begrundelse, der fremgår af Kommissionens arbejdsdokument, det ikke muligt at forstå, hvorfor aktiviteten med drift af forretningsflyvemaskiner kan være i overensstemmelse med klassificeringssystemet, mens fremstilling af samme flyvemaskiner aldrig kan være det, medmindre der er tale om CO₂-neutrale flyvemaskiner.
- 105 EBAA har påpeget, at valget om at udelukke privat eller kommerciel forretningsflyvning fra taksonomien ikke kan sidestilles med et teknisk valg, som ikke kræver yderligere forklaringer, navnlig i betragtning af de forslag, som blev stillet af EBAA selv og af sagsøgeren under høringsproceduren, om at medtage flyvemaskiner, der transporterer mindst 19 passagerer, uanset deres anvendelse, i taksonomien, og at følge reglerne fra Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO) om CO₂-emissioner. Henset til de talrige udtalelser, der under denne procedure blev fremsat mod udelukkelsen af privat eller kommerciel forretningsflyvning fra taksonomien, og det forhold, at Mairead McGuinness, daværende medlem af Kommissionen med ansvar for finansiel stabilitet, finansielle tjenesteydelser og kapitalmarkedsunionen, i en e-mail af 22. marts 2023 som svar på forespørgsler herom fra 13 foreninger i luftfartsbranchen anførte, at det kunne overvejes at medtage forretningsflyvemaskiner i taksonomien, var Kommissionen underlagt en forstærket begrundelsespligt i denne henseende.
- 106 Compagnie Daher har tilføjet, at begrundelsen for udelukkelsen af privat eller kommerciel forretningsflyvning fra den taksonomi, der er indeholdt i Kommissionens arbejdsdokument, vedrører driften af flyvemaskiner og derfor ikke kan forklare udelukkelsen af fremstilling af flyvemaskiner til forretningsflyvning. Ifølge Compagnie Daher er det krav om begrundelse, som påhviler Kommissionen i hovedsagen, så meget desto strengere, idet den vedtog delegeret forordning 2023/2485 i medfør af en beføjelse, som tillægger den en særligt vid skønsmargen.
- 107 Kommissionen har bestridt sagsøgerens argumenter.
- 108 I denne henseende skal det erindres, at artikel 296, stk. 2, TEUF fastsætter, at »[r]etsakter skal begrundes og henvise til de forslag, initiativer, henstillinger, anmodninger og udtalelser, der kræves i henhold til traktaterne«.
- 109 Den begrundelse, som kræves i henhold til artikel 296, stk. 2, TEUF, skal tilpasses karakteren af den pågældende retsakt og klart og utvetydigt angive de betragtninger, som den institution, der har udstedt retsakten, har lagt til grund, således at de berørte parter kan få kendskab til grundlaget for den trufne foranstaltning, og således at den kompetente ret kan udøve sin prøvelsesret. Det kræves ikke, at begrundelsen angiver alle de forskellige relevante faktiske og retlige forhold, da spørgsmålet, om en retsakts begrundelse opfylder kravene efter artikel 296, stk. 2, TEUF, ikke blot skal vurderes i forhold til ordlyden, men også i forhold til den sammenhæng, hvori den indgår, og under hensyn til alle de retsregler, som gælder på det pågældende område (jf. dom af 10.7.2025, Ligue royale belge pour la protection des oiseaux, C-287/24, EU:C:2025:550, præmis 24 og den deri nævnte retspraksis).
- 110 En retsakt, der er bebyrdende, er således tilstrækkeligt begrundet, når den er truffet under omstændigheder, som er den pågældende bekendt, og således gør det muligt for vedkommende at forstå, hvilke konsekvenser den trufne foranstaltning har for denne (jf. dom af 17.9.2020, Rosneft m.fl. mod Rådet, C-732/18 P, ikke trykt i Sml., EU:C:2020:727, præmis 78 og den deri nævnte retspraksis).

- 111 I det foreliggende tilfælde fremgår det af tredje betragtning til delegeret forordning 2023/2485, at transportsektoren og dens værdikæde i vid udstrækning er omfattet af de økonomiske aktiviteter, som ikke er omfattet af delegeret forordning 2021/2139, og for hvilke det derfor ikke er nødvendigt at fastsætte yderligere tekniske screeningskriterier for yderligere at lette miljømæssigt bæredygtige investeringer.
- 112 I øvrigt anføres det i 11. betragtning til delegeret forordning 2023/2485, at »alle transportformer er uundværlige for transportsystemet, og at luftfart spiller en afgørende rolle med hensyn til at fremme samhørighed, konnektivitet og adgang til det indre marked for alle regioner« i Unionen. I samme betragtning præciseres det, at »[l]uftfarten har et vigtigt potentiale til at reducere sine drivhusgasemissioner og bidrage til dekarboniseringen af transportsektoren og [...] derfor [har] potentiale til at bidrage væsentligt til modvirkning af klimaændringer«, og at det derfor er »nødvendigt at fastsætte tekniske screeningskriterier for fremstilling af luftfartøjer, leasing, passager- og godstransport og groundhandling-operationer inden for lufttransport«. Hvad angår spørgsmålet, om luftfart er bæredygtig eller omstillingsrelateret, anføres det i 11. betragtning til delegeret forordning 2023/2485, at »[e]rhvervsmæssig nulemissionslufttransport, der drives uden direkte CO₂-emissioner eller udelukkende på bæredygtige flybrændstoffer, [...] endnu ikke [er] teknologisk tilgængelig[, og at] [i]ndtil en sådan erhvervsmæssig nulemissionslufttransport er teknologisk tilgængelig, bør lufttransport betragtes som en omstillingsaktivitet, hvor de tekniske screeningskriterier er baseret på de bedste tilgængelige teknologier for flyskrogets og motorens brændstofeffektivitet og baseret på potentialet for at reducere drivhusgasemissionerne betydeligt i løbet af luftfartøjers livscyklus gennem en gradvis udbredelse af bæredygtige flybrændstoffer«.
- 113 Det fremgår således bl.a. af 11. betragtning til delegeret forordning 2023/2485, at luftfart kan yde et væsentligt bidrag til modvirkning af klimaændringer, og at det derfor er nødvendigt at fastsætte tekniske screeningskriterier for visse aktiviteter i denne sektor, herunder fremstilling af flyvemaskiner og lufttransport af passagerer og gods. Det fremgår ligeledes af denne betragtning, at for så vidt som erhvervsmæssig nulemissionslufttransport endnu ikke er teknologisk tilgængelig, skal lufttransportaktiviteter betragtes som omstillingsrelaterede, og at de tekniske screeningskriterier, der fastsættes med henblik herpå, skal være baseret på de bedste tilgængelige teknologier for flyskrogets og motorens brændstofeffektivitet og baseret på potentialet for at reducere drivhusgasemissionerne betydeligt i løbet af luftfartøjers livscyklus gennem en gradvis udbredelse af bæredygtige flybrændstoffer.
- 114 Det skal bemærkes, at det i begrundelsen for delegeret forordning 2023/2485 præciseres, at »[n]år [denne] delegerede retsakt fastsætter tekniske screeningskriterier for omstillingsaktiviteter som omhandlet i taksonomiforordningens artikel 10, stk. 2, fastlægges disse kriterier for økonomiske aktiviteter, for hvilke der i øjeblikket ikke findes teknologisk og økonomisk gennemførlige lavemissionsalternativer, og som er nødvendige for omstillingen til klimaneutralitet«.
- 115 Det anføres i begrundelsen for delegeret forordning 2023/2485, at denne delegerede forordning er »underbygget af et analytisk arbejdsdokument fra Kommissionens tjenestegrene, der bl.a. forklarer den tilgang, der er valgt ved fastlæggelsen af de pågældende tekniske screeningskriterier, herunder den måde, hvorpå disse kriterier skal fungere i praksis, og eventuelle afvigelser eller tilføjelser i forhold til platformens anbefalinger«.
- 116 Kapitel 4 i den tidligere version af Kommissionens arbejdsdokument, som blev offentliggjort den 27. juni 2023, dvs. samtidig med vedtagelsen af delegeret forordning 2023/2485, indeholder et afsnit 4.5 med overskriften »Væsentligt bidrag til modvirkning af klimaændringer«, som igen indeholder et underafsnit 4.5.2 vedrørende transport.

- 117 I underafsnit 4.5.2 i Kommissionens arbejdsdokument, som vedrører den type væsentligt bidrag, som var blevet valgt for så vidt angår lufttransport, anføres følgende:

»For så vidt angår fremstilling og udlejning af flyvemaskiner samt lufttransport af passagerer og gods har platformen foreslået kriterier for væsentligt bidrag til modvirkning af klimaændringer, som omfatter: i) flyvemaskiner uden direkte CO₂-emissioner som aktiviteter med lav kulstofintensitet og ii) flyteknologi af seneste generation, som indebærer en væsentlig forbedring af ydeevnen med hensyn til energieffektivitet og nedbringelse af de hermed forbundne emissioner af [drivhusgasser] i forhold til den forrige generation af flyvemaskiner samt iii) drift af flyvemaskiner, der anvender bæredygtige flybrændstoffer, som omstillingsaktiviteter. Kriterierne vedrørende lufttransport [...] har for det første til formål at fremskynde udviklingen og markedsføringen af flyvemaskiner uden direkte CO₂-emissioner. For det andet har de til formål at tilskynde til markedets accept og udskiftning af flyvemaskiner fra den forrige generation, som er mindre brændstofeffektive, med flyvemaskiner fra den seneste generation, som er mere brændstofeffektive, uden at bidrage til en udvidelse af flyflåden. For det tredje har de til formål at tilskynde til udskiftning af fossilt flybrændstof med bæredygtige flybrændstoffer. Kriterierne tilskynder ligeledes til teknisk forberedelse af flyflåden til at fungere på 100% bæredygtige flybrændstoffer.

[...] Flyvemaskiner af den seneste generation klassificeres på grundlag af deres energieffektivitet og deres præstationer med hensyn til emissioner af drivhusgasser i forhold til de margener, der er fastsat ved den nye CO₂-standard for nye typer flyvemaskiner (»ny type«-standard) fra [ICAO], og er inddelt i tre kategorier på grundlag af deres maksimale startmasse. Luftfartøjer, der ikke overholder disse margener, tilhører den forrige generation, hvis energieffektivitet er betydeligt lavere. [...]

Flyvemaskiner fra seneste generation, som produceres med henblik på privat eller kommerciel forretningsflyvning, er udelukket i betragtning af deres CO₂-aftryk pr. passager pr. kilometer i forhold til andre tilgængelige transportmidler. Supplerende undersøgelser er påkrævet for at godtgøre, hvordan fremstillingen af disse flyvemaskiner kan bidrage til taksonomiens formål. Imidlertid er fremstilling af flyvemaskiner uden direkte CO₂-emissioner fuldt ud forenelig med taksonomiens formål, uanset deres endelige anvendelse.

[...]«

- 118 Det fremgår således af begrundelsen for delegeret forordning 2023/2485 og afsnit 4.5.2 i Kommissionens arbejdsdokument, at Kommissionen lagde til grund, at fremstillingen af luftfartøjer, »som produceres med henblik på privat eller kommerciel forretningsflyvning«, ikke opfylder de betingelser, der i taksonomiforordningens artikel 10, stk. 2, er fastsat for opstillingen af tekniske screeningskriterier, i betragtning af CO₂-aftrykket pr. passager pr. kilometer for flyvemaskiner af seneste generation, der produceres med henblik på privat eller kommerciel forretningsflyvning, i forhold til det tilsvarende aftryk for de andre tilgængelige transportmidler.
- 119 Det er i denne henseende væsentligt at fremhæve, at sagsøgeren ikke kan have været uvidende om den sammenhæng, inden for hvilken delegeret forordning 2023/2485 blev vedtaget, i betragtning af selskabets deltagelse i proceduren for offentlig høring om de af platformen foreslåede tekniske screeningskriterier (jf. præmis 98 ovenfor).

- 120 Det følger heraf, at sagsøgeren var i stand til at forstå grundene til, at afsnit 3.21 udelukkede fremstillingen af flyvemaskiner, der produceres med henblik på privat eller kommerciel forretningsflyvning, fra de aktiviteter, for hvilke der var fastsat tekniske screeningskriterier, idet de udgjorde omstillingsaktiviteter som omhandlet i taksonomiforordningens artikel 10, stk. 2. Denne konklusion bekræftes i øvrigt af de argumenter, som sagsøgeren har fremsat til støtte for det femte anbringende, der netop vedrører den forklaring, som Kommissionen anførte i sit arbejdsdokument.
- 121 Det skal desuden erindres, at begrundelsespligten ifølge fast retspraksis udgør en væsentlig formforskrift, som skal adskilles fra spørgsmålet om, hvorvidt begrundelsen er materielt rigtig, hvilket henhører under realiteten for så vidt angår den anfægtede retsakts lovlighed (dom af 22.3.2001, Frankrig mod Kommissionen, C-17/99, EU:C:2001:178, præmis 35; jf. dom af 10.9.2024, Kommissionen mod Irland m.fl., C-465/20 P, EU:C:2024:724, præmis 389 og den deri nævnte retspraksis).
- 122 En afgørelses begrundelse består nemlig i formelt at udtrykke de grunde, som afgørelsen er baseret på. Hvis disse grunde er behæftet med fejl, vil afgørelsens grundlags lovlighed være behæftet med fejl, men det vil dennes begrundelse ikke, idet denne kan være tilstrækkelig, selv om den er udtryk for fejlagtige grunde. Heraf følger, at de klagepunkter og argumenter, som har til formål at bestride rigtigheden af en retsakt, er uden betydning i forbindelse med et anbringende om manglende eller utilstrækkelig begrundelse (jf. dom af 18.6.2015, Ipatau mod Rådet, C-535/14 P, EU:C:2015:407, præmis 37 og den deri nævnte retspraksis).
- 123 Dermed kan Compagnie Dahers argument om, at forklaringen i Kommissionens arbejdsdokument vedrører driften af flyvemaskiner, der produceres med henblik på privat eller kommerciel forretningsflyvning, og ikke fremstillingen af disse flyvemaskiner, ikke tiltrædes, for så vidt som selskabet med dette argument i det væsentlige tager sigte på at bestride denne forklarings rigtighed, hvilket udgør et særskilt spørgsmål i forhold til spørgsmålet om tilsidesættelse af begrundelsespligten.
- 124 På baggrund af ovenstående betragtninger må det fastslås, at Kommissionen under de særlige omstændigheder i hovedsagen ikke har tilsidesat den begrundelsespligt, der påhvilede den ifølge den retspraksis, der er anført i præmis 109 og 110 ovenfor.
- 125 Derfor skal det andet anbringendes andet led, og dermed det andet anbringende som helhed, forkastes.

Det femte anbringende vedrørende et åbenbart urigtigt skøn

- 126 Sagsøgeren har i forbindelse med det femte anbringende gjort gældende, at Kommissionen foretog et åbenbart urigtigt skøn, da den udelukkede fremstilling af luftfartøjer, der produceres med henblik på privat eller kommerciel forretningsflyvning, fra de aktiviteter, for hvilke der var fastsat tekniske screeningskriterier, idet de udgjorde omstillingsaktiviteter, eftersom disse flyvemaskiner havde et højere CO₂-aftryk pr. passager pr. kilometer end andre tilgængelige transportmidler.
- 127 Kommissionen har både gjort gældende, at dette anbringende ikke kan antages til realitetsbehandling, og at det er ugrundet.

Formaliteten med hensyn til det femte anbringende

- 128 Kommissionen har gjort gældende, at den manglende angivelse i stævningen af den bestemmelse, ved hvis anvendelse den foreholdes at have foretaget et åbenbart urigtigt skøn, medfører, at anbringendet ikke kan antages til realitetsbehandling, for så vidt som det ikke opfylder de krav om klarhed og præcision, som er fastsat i den retspraksis, der er anført i præmis 57 ovenfor. Kommissionen har navnlig påpeget, at sagsøgeren ikke har angivet, om selskabet foreholder den at have foretaget et åbenbart urigtigt skøn med hensyn til taksonomiforordningens artikel 10 eller med hensyn til samme forordnings artikel 19.
- 129 Sagsøgeren har bestridt Kommissionens argumentation.
- 130 I denne henseende skal det bemærkes, at statuten for Den Europæiske Unions Domstol og procesreglementet ikke forpligter sagsøgeren til at gengive de artikler, vedkommende påberåber sig (dom af 6.5.2009, Outokumpu og Luvata mod Kommissionen, T-122/04, EU:T:2009:141, præmis 53). Det er tilstrækkeligt, at de faktiske omstændigheder og sagsøgerens anbringender og påstande er anført i stævningen. Det er derimod ikke tilstrækkeligt til, at et anbringende kan antages til realitetsbehandling, at anføre en bestemmelse i traktaten eller i EU-retten. Endvidere skal denne fremstilling være tilstrækkelig klar og præcis til, at sagsøgte får mulighed for at tilrettelægge sit forsvar, og at Retten kan træffe afgørelse i sagen, eventuelt uden yderligere oplysninger. For at et søgsmål kan antages til realitetsbehandling, er det af retssikkerhedshensyn og af hensyn til en god retspleje nødvendigt, at de væsentlige faktiske og retlige omstændigheder, som søgsmålet støttes på, om end kortfattet, men dog konsekvent og forståeligt, fremgår af selve stævningen, således at det undgås, at Retten træffer afgørelse ultra petita eller undlader at træffe afgørelse om et klagepunkt, der er relevant for sagens afgørelse. Ethvert anbringende, der ikke er tilstrækkeligt angivet i stævningen, skal afvises (jf. dom af 12.2.2020, Kampete mod Rådet, T-164/18, ikke trykt i Sml., EU:T:2020:542, præmis 112 og den deri nævnte retspraksis).
- 131 I hovedsagen er det ubestridt, at sagsøgeren i stævningen ikke udtrykkeligt har angivet den bestemmelse, med hensyn til hvilken selskabet foreholder Kommissionen at have foretaget et åbenbart urigtigt skøn.
- 132 Det skal imidlertid bemærkes, at det fremgår tilstrækkelig klart af stævningen, at sagsøgeren har bestridt rigtigheden af begrundelserne i Kommissionens arbejdsdokument vedrørende udelukkelsen af fremstillingen af flyvemaskiner, der produceres med henblik på privat eller kommerciel forretningsflyvning, fra de aktiviteter, for hvilke der blev vedtaget tekniske screeningskriterier i henhold til taksonomiforordningens artikel 10, stk. 2.
- 133 Det er i øvrigt væsentligt at fremhæve, at Kommissionen i sit svarskrift har gjort gældende, at de af sagsøgeren fremsatte argumenter til støtte for det fjerde anbringende, som vedrører en tilsidesættelse af taksonomiforordningens artikel 19, stk. 1, litra d), f), h) og j)), og artikel 19, stk. 4, tager sigte på at godtgøre, at der er foretaget åbenbart urigtige skøn ved anvendelsen af disse bestemmelser.
- 134 Det skal ligeledes bemærkes, at Kommissionen i sin besvarelse af det femte anbringende (punkt 142-146 og 153 i svarskriftet) klart angav, at den bestred at have foretaget et åbenbart urigtigt skøn ved anvendelsen af taksonomiforordningens artikel 10, stk. 2.

- 135 Heraf følger, at Kommissionen, til trods for at stævningen var behæftet med en vis mangel på præcision, forstod, at mens det fjerde anbringende i det væsentlige vedrørte åbenbart urigtige skøn ved anvendelsen af taksonomiforordningens artikel 19, stk. 1, litra d), f), h) og j), og artikel 19, stk. 4, vedrørte det femte anbringende i det væsentlige et åbenbart urigtigt skøn ved anvendelsen af samme forordnings artikel 10, stk. 2.
- 136 Derfor kan Kommissionens formalitetsindsigelse vedrørende manglende klarhed og præcision i det femte anbringende ikke tages til følge.

Spørgsmålet, om det femte anbringende er begrundet

- 137 Sagsøgeren har gjort gældende, at udelukkelsen af fremstilling af forretningsflyvemaskiner fra omstillingsaktiviteterne, henset til taksonomiforordningens artikel 10, stk. 2, ikke kunne støttes alene på kriteriet om CO₂-emissioner pr. passager pr. kilometer. Selskabet har således anført, at Kommissionen bl.a. burde have taget hensyn til de forskellige anvendelsesmåder for forretningsflyvemaskiner, forretningsflyvningens førende rolle i innovationen, navnlig gennem anvendelse af en høj andel af bæredygtige flybrændstoffer, som muliggør en dekarbonisering af hele luftfartssektoren, det lave niveau af CO₂-emissioner fra europæiske forretningsflyvemaskiner i forhold til den samlede luftfartssektor og de konnektivitetsfordele, som forretningsflyvning indebærer i forhold til almindelige luftfartsselskaber. Den omstændighed, at Kommissionen selv har medgivet, at supplerende undersøgelser er nødvendige for at godtgøre, hvordan fremstillingen af forretningsflyvemaskiner af seneste generation kan bidrage til taksonomiens formål, bekræfter ifølge sagsøgeren, at Kommissionen ikke tog hensyn til alle relevante forhold, da den udelukkede fremstilling af forretningsflyvemaskiner, der produceres med henblik på privat eller kommerciel forretningsflyvning, fra de aktiviteter, for hvilke der var fastsat tekniske screeningskriterier, idet de udgjorde omstillingsaktiviteter som omhandlet i taksonomiforordningens artikel 10, stk. 2.
- 138 Kommissionen har gjort gældende, at den tog hensyn til CO₂-emissionerne pr. passager pr. kilometer for forretningsflyvemaskiner, som er betydeligt højere end de tilsvarende emissioner for andre transportmidler, der i visse tilfælde kan udgøre et alternativ til forretningsflyvemaskiner. Den har påpeget, at de forhold, som sagsøgeren har anført til støtte for det foreliggende anbringende, er uden relevans for spørgsmålet om, hvorvidt fremstillingen af flyvemaskiner, der produceres med henblik på privat eller kommerciel forretningsflyvning, er omfattet af de omstillingsaktiviteter, der er omhandlet i taksonomiforordningens artikel 10, stk. 2, dvs. aktiviteter, der yder et væsentligt bidrag til modvirkning af klimaændringer.
- 139 I denne henseende skal det erindres, at når en EU-institution råder over en vid skønsmåling, navnlig i forbindelse med komplekse vurderinger, må den retslige prøvelse, som Unionens retsinstanser skal foretage af rigtigheden af retsakt, som er vedtaget i medfør af denne beføjelse, ikke føre til, at Unionens retsinstanser sætter deres eget skøn i stedet for den pågældende institutions skøn, idet den derimod har til formål at kontrollere, at denne retsakt ikke hviler på materielt urigtige omstændigheder, og at den hverken er behæftet med et åbenbart urigtigt skøn eller magtfordrejning (jf. i denne retning dom af 4.5.2023, ECB mod Crédit lyonnais, C-389/21 P, EU:C:2023:368, præmis 55 og den deri nævnte retspraksis).
- 140 I forbindelse med en delegeret beføjelse som omhandlet i artikel 290 TEUF råder Kommissionen desuden ved udøvelsen af den beføjelse, den er tillagt, over et vidt skøn, når den bl.a. skal foretage komplekse vurderinger og evalueringer (jf. i denne retning dom af 11.5.2017, Dyson mod Kommissionen, C-44/16 P, EU:C:2017:357, præmis 53 og den deri nævnte retspraksis).

- 141 I denne henseende følger det af fast retspraksis, at Unionens retsinstanser således ikke blot skal tage stilling til bl.a. den materielle nøjagtighed af de beviser, der henvises til, samt oplysningernes troværdighed og sammenhæng, men ligeledes kontrollere, om disse oplysninger udgør alle de relevante oplysninger, som skal tages i betragtning i forbindelse med en vurdering af en kompleks situation, og om disse oplysninger taler til støtte for de heraf dragne konklusioner (jf. dom af 4.5.2023, ECB mod Crédit lyonnais, C-389/21 P, EU:C:2023:368, præmis 56 og den deri nævnte retspraksis).
- 142 Når en institution råder over et vidt skøn, er kontrollen med, at de processuelle garantier overholdes, af afgørende betydning, herunder kravet om, at institutionen omhyggeligt og upartisk skal undersøge alle relevante forhold i den omhandlede situation (jf. dom af 4.5.2023, ECB mod Crédit lyonnais, C-389/21 P, EU:C:2023:368, præmis 57 og den deri nævnte retspraksis).
- 143 Det bemærkes, at Kommissionen i det foreliggende tilfælde, således som det blev konstateret i præmis 117 ovenfor, lagde til grund, at fremstillingen af flyvemaskiner, der produceres med henblik på privat eller kommerciel forretningsflyvning, ikke opfylder de betingelser, der i taksonomiforordningens artikel 10, stk. 2, er fastsat for opstillingen af tekniske screeningskriterier, i betragtning af CO₂-aftrykket pr. passager pr. kilometer for flyvemaskiner af seneste generation, der produceres med henblik på privat eller kommerciel forretningsflyvning, i forhold til det tilsvarende aftryk for de andre tilgængelige transportmidler.
- 144 Taksonomiforordningens artikel 10, stk. 2, fastsætter følgende:

»[E]n økonomisk aktivitet, for hvilken der ikke findes noget teknologisk og økonomisk gennemførligt lavemissionsalternativ, [kvalificeres] som bidragende væsentligt til modvirkning af klimaændringer, når den støtter omstillingen til en klimaneutral økonomi i overensstemmelse med en kurs hen imod en begrænsning af temperaturstigningen til 1,5 °C over det førindustrielle niveau, herunder ved at udfase drivhusgasemissioner, navnlig emissioner fra faste fossile brændsler, og hvis aktiviteten:

- a) har et drivhusgasemissionsniveau, der svarer til de bedste resultater i sektoren eller industrien
- b) ikke er til hinder for udvikling og anvendelse af lavemissionsalternativer, og
- c) ikke fører til en fastlåsning af kulstofintensive aktiver under hensyntagen til disse aktivers økonomiske levetid.

Med henblik på dette stykke og fastsættelsen af tekniske screeningskriterier i henhold til artikel 19 vurderer Kommissionen det potentielle bidrag fra og gennemførligheden af alle relevante eksisterende teknologier.«

- 145 Det skal bemærkes, at Kommissionen i svarskriftet har anført, at den ved udarbejdelsen af de tekniske screeningskriterier for fremstilling af de flyvemaskiner, der anvendes til transport af passagerer og varer, anlagde CO₂-aftrykket pr. passager pr. kilometer som et relevant kriterium for afgørelsen af, om en økonomisk aktivitet ydede et væsentligt bidrag til modvirkning af klimaændringer, således som det kræves i henhold til taksonomiforordningens artikel 10, stk. 2.
- 146 Det er dog væsentligt at fremhæve, at begrundelsen for den anfægtede bestemmelse, således som den fremgår af Kommissionens arbejdsdokument og begrundelsen for delegeret forordning 2023/2485, for så vidt angår fremstilling af flyvemaskiner, der produceres med henblik på privat

eller kommerciel forretningsflyvning, tager sigte på overholdelsen af for det første den betingelse, der er fastsat ved taksonomiforordningens artikel 10, stk. 2, første sætningsled, hvorefter omstillingsaktiviteter kan omfatte aktiviteter, for hvilke der ikke findes nogen teknologisk og økonomisk gennemførlige lavemissionsalternativer, og for det andet den betingelse, der er fastsat ved samme forordnings artikel 10, stk. 2, litra a), som præciserer, at sådanne aktiviteter skal have »et drivhusgasemissionsniveau, der svarer til de bedste resultater i sektoren eller industrien«.

- 147 Det skal således efterprøves, om Kommissionen foretog et åbenbart urigtigt skøn ved anvendelsen af de to betingelser, der er nævnt i præmis 146 ovenfor.
- 148 Hvad i første række angår forklaringen i Kommissionens arbejdsdokument om, at de »andre tilgængelige transportmidler« i det væsentlige udgør alternativer til forretningsflyvemaskiner af seneste generation, skal det påpeges, at Kommissionen i svarskriftet angav, at den havde støttet denne vurdering på rapporten fra foreningen Transport & Environment (T & E) med overskriften »Private jets: can the super rich supercharge zero-emission aviation?« (herefter »T & E-rapporten«), hvoraf det fremgår, at der fandtes alternativer med betydeligt lavere CO₂-emissioner pr. passager pr. kilometer for visse strækninger på under 500 km, dvs. for 50% af alle private flyvninger i Unionen, herunder navnlig tog og kommercielle flyvninger, som ville tilføje maksimalt tre timer til rejsens varighed i forhold til en rejse med forretningsflyvemaskine, samt bus og privatbiler. Kommissionen har således anført, at der ifølge T & E-rapporten findes en direkte kommerciel flyvning for 72% af de private flyvninger. Kommissionen har desuden påpeget, at der findes forbindelser med højhastighedstog for 70-80% af de ti mest populære private flyruter i Unionen.
- 149 I denne henseende skal det indledningsvis bemærkes, at det følger af taksonomiforordningens artikel 10, stk. 2, første sætningsled, at omstillingsaktiviteter kan være aktiviteter, der ikke selv er lavemissionsaktiviteter eller lavemissionsaktiviteter, der ikke opfylder betingelserne i taksonomiforordningens artikel 10, stk. 1 (dom af 10.9.2025, Østrig mod Kommissionen, T-625/22, under appel, EU:T:2025:869, præmis 159).
- 150 Det skal endvidere bemærkes, at det følger af taksonomiforordningens artikel 10, stk. 2, første sætningsled, at omstillingsaktiviteter desuden er økonomiske aktiviteter, for hvilke der ikke findes nogen teknologisk og økonomisk gennemførlige lavemissionsalternativer.
- 151 Det er i denne henseende væsentligt at fremhæve, at den blotte omstændighed, at en økonomisk aktivitet udleder mindre CO₂ end en anden økonomisk aktivitet, ikke nødvendigvis indebærer, at der er tale om en lavemissionsaktivitet.
- 152 Selv hvis det antages, at almindelige kommercielle flyvemaskiner udleder betydeligt mindre CO₂ pr. passager end forretningsflyvemaskiner af seneste generation, gør denne omstændighed det således ikke i sig selv muligt at konkludere, at lufttransport af passagerer med almindelige kommercielle flyvemaskiner er en lavemissionsaktivitet.
- 153 Det fremgår derimod af 11. betragtning til den anfægtede forordning, at luftfarten som helhed »har et vigtigt potentiale til at reducere sine drivhusgasemissioner«, hvilket indebærer, at der i den nuværende situation ikke er tale om en lavemissionsaktivitet, således som Kommissionen selv medgav som svar på et spørgsmål fra Retten i retsmødet. Heraf følger, at de flyvemaskiner, der produceres med henblik på almindelig kommerciel flyvning, ikke kan betragtes som et »lavemissionsalternativ« – som omhandlet i taksonomiforordningens artikel 10, stk. 2, første sætningsled – til forretningsflyvemaskiner af seneste generation.

- 154 Endvidere skal det bemærkes, at spørgsmålet om, hvorvidt der for en given økonomisk aktivitet findes et teknologisk og økonomisk gennemførligt lavemissionsalternativ, i modsætning til hvad Kommissionen har gjort gældende, indebærer, at der skal tages hensyn til den pågældende økonomiske aktivitets karakter og kendetegn.
- 155 I det foreliggende tilfælde fremgår det, som appellanten med rette har gjort gældende, ganske vist af T & E-rapporten, at der findes jernbaneforbindelser for visse ruter på mindre end 500 km, som svarer til ruter, hvor en væsentlig del af flyforbindelserne gennemføres med forretningsflyvemaskiner i Unionen, men det følger ikke heraf, at tog nødvendigvis udgør et alternativ til forretningsflyvemaskiner af seneste generation.
- 156 Det skal nemlig for det første bemærkes, at det mellem parterne er ubestridt, at der ikke findes jernbaneforbindelser, som svarer til hver af de ruter, som kan betjenes af forretningsflyvemaskiner mellem to punkter på Unionens område eller mellem Unionens område og tredjelandes område, navnlig hvad angår øer på Unionens område, således som Kommissionen medgav i retsmødet som svar på et spørgsmål fra Retten. Kommissionen præciserede i øvrigt selv i 11. betragtning til delegeret forordning 2023/2485, at »luftfart spille[de] en afgørende rolle med hensyn til at fremme samhørighed, konnektivitet og adgang til det indre marked for alle regioner [i Unionen]«.
- 157 For det andet skal det ligeledes bemærkes, at forretningsflyvemaskiner, således som sagsøgeren har gjort gældende uden at blive modsagt af Kommissionen, for deres brugere indebærer en væsentlig fleksibilitet med hensyn til ruter og planlægningen af flyvninger samt generelt større hurtighed end jernbanetransport. I øvrigt gør forretningsflyvemaskiner af seneste generation det i modsætning til jernbanetransport muligt at nå øer i Unionen.
- 158 På denne baggrund kan det ikke lægges til grund, at tog udgør »et lavemissionsalternativ« – som omhandlet i taksonomiforordningens artikel 10, stk. 2, første sætningsled – til forretningsflyvemaskiner af seneste generation.
- 159 Disse betragtninger gælder også busser og privatbiler, der, selv hvis det antages, at de har »lave emissioner«, savner henholdsvis den fleksibilitet og den hurtighed, som forretningsflyvemaskiner af seneste generation indebærer.
- 160 Det må derfor fastslås, at Kommissionen ikke med føje kunne støtte udelukkelsen af fremstilling af flyvemaskiner, der produceres med henblik på privat eller kommerciel forretningsflyvning, fra de aktiviteter, for hvilke der var fastsat tekniske screeningskriterier, idet de udgjorde omstillingsaktiviteter, som omhandlet i taksonomiforordningens artikel 10, stk. 2, på, at der fandtes teknologisk og økonomisk gennemførlige lavemissionsalternativer.
- 161 Hvad i anden række angår forklaringen i Kommissionens arbejdsdokument, som i det væsentlige indebærer, at forretningsfly af seneste generation har et betydeligt lavere CO₂-aftryk pr. passager pr. kilometer end det tilsvarende aftryk for andre tilgængelige transportmidler, bemærkes, at Kommissionen i svarskriftet anførte, at CO₂-aftrykket pr. passager pr. kilometer var et veletableret kriterium for vurderingen af flyvnings indvirkning på klimaændringerne. Kommissionen har i denne henseende påpeget, at ICAO's kulstofemissionsberegner, som er De Forenede Nationers officielle værktøj til at kvantificere lufttransportens CO₂-aftryk, anvender en metode baseret på passageropfyldningsfaktoren og passager/fragt-faktoren for at beregne den del af det samlede anvendte brændstof, der kan tilskrives de transporterede passagerer. Kommissionen har endvidere påpeget, at Europa-Parlamentets og Rådets forordning

(EU) 2023/2405 af 18. oktober 2023 om sikring af lige konkurrencevilkår for bæredygtig lufttransport (ReFuelEU Aviation) (EUT L, 2023/2405), som indfører en frivillig miljømærkning for flyvninger, kræver, at der anvendes en metode baseret på det forventede CO₂-fodafttryk pr. passager og den forventede effektivitet for en flyvning udtrykt i CO₂ pr. kilometer.

- 162 Kommissionen har desuden bestridt sagsøgerens argument om, at bidraget fra sektoren for forretningsflyvning til CO₂-emissioner på verdensplan er minimalt. Ifølge Kommissionen er det væsentligt at sætte den relativt begrænsede størrelse af den population, som drager fordel af anvendelsen af forretningsflyvemaskiner (nemlig 256 000 personer, svarende til 0,003% af verdens voksne befolkning), i forhold til det væsentlige bidrag fra forretningsflyvning til CO₂-udledninger på verdensplan (nemlig 1,7-1,8% af udledninger fra kommerciel flyvning). Kommissionen har påpeget, at forretningsflyvning er den mest energikrævende form for lufttransport med et bidrag på mindst 15,6 mio. ton CO₂ i direkte udledninger, dvs. ca. 3,6 ton CO₂ pr. flyvning. I øvrigt steg udledninger af gasser fra flyvninger med forretningsflyvemaskiner med 46% mellem 2019 og 2023, og der er risiko for yderligere stigninger, henset til forventningerne om betydelig vækst i sektoren i de kommende år.
- 163 Kommissionen har ligeledes bestridt sagsøgerens argument vedrørende kapaciteten for selskabets flyvemaskiner til at anvende bæredygtige flybrændstoffer. Den har i denne henseende gjort gældende, at selv hvis det antages, at de flyvemaskiner, der produceres med henblik på privat eller kommerciel forretningsflyvning, er mere avancerede med hensyn til anvendelsen af bæredygtige flybrændstoffer end de flyvemaskiner, der produceres med henblik på almindelig kommerciel flyvning, er det ikke begrundet at medtage fremstilling af flyvemaskiner blandt de omstillingsaktiviteter, der er omhandlet i taksonomiforordningens artikel 10, stk. 2, selv hvis de kan fungere med en blanding bestående af 100% bæredygtige flybrændstoffer, eftersom flyproducenterne ikke har nogen indflydelse på deres reelle anvendelse, som foretages af operatører, der er særskilte økonomiske enheder. Derfor har flyproducenterne ikke nogen indflydelse på den uforholdsmæssigt høje risiko for forøgede CO₂-emissioner pr. passager pr. kilometer, som kan være forbundet med, om operatøren af flyene anvender bæredygtige flybrændstoffer eller ej.
- 164 I denne henseende skal det for det første erindres, at de omstillingsaktiviteter, der er omhandlet i taksonomiforordningens artikel 10, stk. 2, kan være aktiviteter, der ikke selv er lavemissionsaktiviteter (jf. præmis 149 ovenfor). Det er således væsentligt at fremhæve, at det følger af taksonomiforordningens artikel 19, stk. 3, at det kun er elproduktionsaktiviteter, der anvender faste fossile brændstoffer, der principielt er udelukket fra de økonomiske aktiviteter, der kan kvalificeres som miljømæssigt bæredygtige økonomiske aktiviteter. Heraf følger, at den omstændighed, at forretningsflyvning ikke er en lavemissionsaktivitet, ikke i sig selv er egnet til at udelukke den fra de omstillingsaktiviteter, for hvilke der skal fastsættes tekniske screeningskriterier.
- 165 For det andet skal det bemærkes, at fremstilling af flyvemaskiner i afsnit 3.21 er beskrevet som »[f]remstilling, reparation, vedligeholdelse, eftersyn, retrofitting, udformning, anvendelse til nye formål og opgradering af luftfartøjer og dele og udstyr til luftfartøjer«.
- 166 CO₂-aftrykket beregnes imidlertid under hensyntagen til antallet af transporterede passagerer og antallet af tilbagelagte kilometer pr. flyvning. Heraf følger, at dette kriterium vedrører driften af flyvemaskinerne, som er omhandlet i afsnit 6.19 med overskriften »Lufttransport af passagerer og gods« i bilag I til delegeret forordning 2021/2139 (herefter »afsnit 6.19«), og ikke fremstillingen af disse flyvemaskiner.

- 167 Hvad i øvrigt angår den angiveligt afgørende rolle, som kriteriet om CO₂-aftryk pr. passager pr. kilometer spillede ved Kommissionens vurdering af, om de økonomiske aktiviteter, der henhører under luftfartssektoren, havde karakter af omstillingsaktiviteter, bemærkes, at det følger af afsnit 6.19, litra e), at lufttransport af passagerer kan anses for at være en omstillingsaktivitet, hvis den foretages med et luftfartøj, der drives med en minimumsandel af bæredygtige flybrændstoffer svarende til 5% bæredygtige flybrændstoffer i 2022, idet procentdelen af bæredygtige flybrændstoffer derefter forhøjes med 2 procentpoint årligt. Det skal ligeledes bemærkes, at i modsætning til de tekniske screeningskriterier, der er fastsat i afsnit 6.19, litra b)-d), henviser det tekniske screeningskriterium, der er fastsat i samme afsnits litra e), ikke til overholdelsen af det tekniske screeningskriterium, der er fastsat i afsnit 3.21, litra b). Det følger således af afsnit 6.19, litra e), at lufttransport af passagerer kan anses for at være en omstillingsaktivitet, selv hvis den udøves med et luftfartøj, der er produceret med henblik på privat eller kommerciel forretningsflyvning, forudsat at dette luftfartøj drives med en bestemt andel af bæredygtige flybrændstoffer, og dermed uafhængigt af dens CO₂-aftryk pr. passager pr. kilometer.
- 168 For det tredje skal det erindres, at taksonomiforordningens artikel 10, stk. 2, litra a), henviser til et »drivhusgasemissionsniveau, der svarer til de bedste resultater i sektoren eller industrien«, hvorfor Kommissionen i henhold til denne bestemmelse var forpligtet til at tage hensyn til CO₂-emissionerne fra flyvemaskiner produceret med henblik på privat eller kommerciel forretningsflyvning i betragtning af de bedste resultater på dette område i sektoren for lufttransport af passagerer og ikke i jernbanesektoren eller vejtransportsektoren.
- 169 Det må således fastslås, at Kommissionen ikke med føje kunne støtte udelukkelsen af fremstillingen af flyvemaskiner, der produceres med henblik på privat eller kommerciel forretningsflyvning, fra de aktiviteter, for hvilke der var fastsat tekniske screeningskriterier, idet de udgjorde omstillingsaktiviteter, som omhandlet i taksonomiforordningens artikel 10, stk. 2, på disse flyvemaskiners CO₂-aftryk.
- 170 I tredje række bemærkes, at taksonomiforordningens artikel 10, stk. 2, fastsætter, at Kommissionen med henblik på ikke blot fastsættelsen af de tekniske screeningskriterier, men også med henblik på dette stykke vurderer det potentielle bidrag fra og gennemførligheden af alle relevante eksisterende teknologier.
- 171 I det foreliggende tilfælde har Kommissionen gjort gældende, at den ikke tog hensyn til forretningsflyvemaskiners kapacitet til at fungere med en angiveligt væsentlig andel af bæredygtige flybrændstoffer, eftersom producenterne af forretningsflyvemaskiner ikke har indflydelse på forretningsflyoperatørernes anvendelse af bæredygtige flybrændstoffer. Den anførte dog i svarskriftet, at den ved den næste gennemgang af de tekniske screeningskriterier ville vurdere behovet for at fastsætte tekniske screeningskriterier for forretningsflyvemaskiner, der anvender bæredygtige flybrændstoffer, henset til udviklingen i forretningsflyoperatørernes praksis med påfyldning af bæredygtige flybrændstoffer.
- 172 Det skal imidlertid bemærkes, at det af afsnit 3.21, litra c), fremgår, at fremstillingen af de luftfartøjer, der opfylder de tekniske screeningskriterier i litra b) i dette underafsnit, og som er certificeret til at operere på 100% blandinger af bæredygtige flybrændstoffer, fra den 1. januar 2028 til den 31. december 2032 betragtes som en omstillingsaktivitet.

- 173 Heraf følger, at Kommissionens valg om ikke at tage hensyn til forretningsflyvemaskinernes kapacitet til at fungere med en betydelig andel af bæredygtige flybrændstoffer, selv om den tog højde for denne kapacitet for så vidt angår andre luftfartøjer med en startmasse på mere end 5,7 ton, forekommer åbenbart vilkårligt.
- 174 I fjerde række bemærkes, at det fremgår af Kommissionens arbejdsdokument, at den selv er af den opfattelse, at supplerende undersøgelser er nødvendige for at godtgøre, om og under hvilke betingelser fremstillingen af forretningsflyvemaskiner af seneste generation kan bidrage til taksonomiens formål.
- 175 Det argument, som Kommissionen har fremsat i denne henseende, hvorefter denne passage i arbejdsdokumentet blot illustrerer den gradvise tilgang, den har anlagt ved fastsættelsen af de tekniske screeningskriterier, bekræfter snarere, at den ved vedtagelsen af den anfægtede forordning ikke undersøgte alle relevante forhold for at vurdere, om fremstilling af flyvemaskiner produceret med henblik på privat eller kommerciel forretningsflyvning var omfattet af de omstillingsaktiviteter, der er omhandlet i taksonomiforordningens artikel 10, stk. 2.
- 176 På baggrund af betragtningerne i præmis 148-175 ovenfor må det fastslås, at Kommissionen foretog et åbenbart urigtigt skøn som omhandlet i den retspraksis, der er anført i præmis 141 ovenfor, da den udelukkede fremstilling af flyvemaskiner produceret med henblik på privat eller kommerciel forretningsflyvning fra de aktiviteter, for hvilke der var fastsat tekniske screeningskriterier, idet de udgjorde omstillingsaktiviteter, som omhandlet i taksonomiforordningens artikel 10, stk. 2.
- 177 Heraf følger, at det femte anbringende er begrundet.
- 178 Det skal afgøres, om den konstaterede ulovlighed kan medføre, at den anfægtede bestemmelse skal annulleres i overensstemmelse med sagsøgerens påstand.
- 179 I denne henseende skal det erindres, at sagsøgeren har nedlagt påstand om annulation af den anfægtede bestemmelse, altså punkt 2 i bilag I til delegeret forordning 2023/2485, for så vidt som dette punkt indsatte afsnit 3.21 i delegeret forordning 2021/2139.
- 180 Det følger imidlertid af fast retspraksis, at en EU-retsakt kun kan annulleres delvist, såfremt de elementer, der kræves annulleret, kan udskilles fra den øvrige retsakt. Dette krav om, at elementerne skal kunne udskilles, er ikke opfyldt, når en delvis annulation af en retsakt bevirker, at retsaktens materielle indhold ændres (jf. dom af 10.5.2023, Ryanair mod Kommissionen (SAS II, COVID-19), T-238/21, ikke trykt i Sml., EU:T:2023:247, præmis 84 og den deri nævnte retspraksis).
- 181 I det foreliggende tilfælde skal det bemærkes, at afsnit 3.21, første underafsnit, litra b), som udelukker fremstilling af »luftfartøjer [...], der er fremstillet til privat eller kommerciel forretningsflyvning«, er anført i undersektionen med overskriften »Tekniske screeningskriterier«, som har til formål at opregne de tekniske kriterier for hver type luftfartøj, hvis fremstilling, reparation, vedligeholdelse, eftersyn, udformning, anvendelse til nye formål eller forbedring er omfattet af taksonomien.
- 182 Alle de tekniske kriterier, som luftfartøjer fremstillet med henblik på privat eller kommerciel flyvning skal opfylde, fremgår af afsnit 3.21, litra b). Afsnit 3.21, litra a), er nemlig begrænset til at henvise til luftfartøjer uden direkte CO₂-emissioner, og afsnit 3.21, litra c), vedrører, fra den

1. januar 2028 til den 31. december 2032, de luftfartøjer, som er certificeret til at operere på 100% blandinger af bæredygtige flybrændstoffer, og henviser direkte til afsnit 3.21, litra b), med henblik på de tekniske kriterier. En annullation af afsnit 3.21, litra b), ville således ændre det materielle indhold af afsnit 3.21 som helhed, eftersom dette ville have til virkning at fjerne de tekniske kriterier, som visse typer luftfartøjer skal opfylde, for at aktiviteterne i forbindelse med disse luftfartøjer kan kvalificeres som omstillingsaktiviteter som omhandlet i taksonomiforordningens artikel 10, stk. 2. Heraf følger, at afsnit 3.21, litra b), ikke kan adskilles fra resten af dette afsnit.

- 183 Det skal endvidere bemærkes, at punkt 2 i bilag I til delegeret forordning 2023/2485 ud over afsnit 3.21 også indsatte afsnit 3.18 med overskriften »Fremstilling af bil- og mobilitetskomponenter«, afsnit 3.19 med overskriften »Fremstilling af komponenter til rullende jernbanemateriel« og afsnit 3.20 med overskriften »Fremstilling, montering og servicering af elektrisk høj-, mellem- og lavspændingsudstyr til elektrisk transmission og distribution, som resulterer i eller muliggør et væsentligt bidrag til modvirkning af klimaændringer«, som fastsætter tekniske screeningskriterier for disse aktiviteter på grundlag af taksonomiforordningens artikel 10, stk. 3, og artikel 11, stk. 3, i bilag I til delegeret forordning 2021/2139.
- 184 Det må konstateres, at for så vidt som de afsnit, der er nævnt i præmis 183 ovenfor, er anderledes både i kraft af deres genstand og de kriterier, som de fastsætter, kan afsnit 3.21 i bilag I til delegeret forordning 2021/2139 adskilles fra afsnit 3.18-3.20 i denne forordning.
- 185 Endvidere bemærkes, at selv om første afsnit, litra b) og c), i tabellen i afsnit 6.18 med overskriften »Leasing af luftfartøjer« i bilag I til delegeret forordning 2021/2139 og første afsnit, litra b) og c), i afsnit 6.19 med overskriften »Lufttransport af passagerer og gods« i bilag I til samme forordning – hvilke to afsnit blev indsat i bilag I til denne forordning ved punkt 22 i bilag I til delegeret forordning 2023/2485 – henviser til de tekniske screeningskriterier, der er fastsat i afsnit 3.21, litra b) og c), har disse afsnit en anden genstand, idet de har til formål at fastsætte tekniske screeningskriterier for andre økonomiske kriterier end dem, der er omhandlet i afsnit 3.21. Heraf følger, at afsnit 3.21 kan adskilles fra afsnit 6.18 og 6.19 i bilag I til delegeret forordning 2021/2139, hvilket Kommissionen bekræftede som svar på et spørgsmål fra Retten i retsmødet.
- 186 Heraf følger, at Retten i det foreliggende tilfælde kan annullere afsnit 3.21, som blev indsat i bilag I til delegeret forordning 2021/2139 ved punkt 2 i bilag I til delegeret forordning 2023/2485, i dets helhed.
- 187 På baggrund af ovenstående betragtninger gives der medhold i det foreliggende søgsmål, uden at det er fornødent at tage stilling til det tredje, det fjerde og det sjette anbringende, og den anfægtede bestemmelse annulleres.

Sagsomkostninger

- 188 I henhold til procesreglementets artikel 134, stk. 1, pålægges det den tabende part at betale sagsomkostningerne, hvis der er nedlagt påstand herom. Eftersom Kommissionen har tabt sagen, skal den pålægges at betale sagsomkostningerne i overensstemmelse med sagsøgerens, EBAA's og Compagnie Dahers påstand.
- 189 I henhold til procesreglementets artikel 138, stk. 1, bærer medlemsstater og institutioner, der er indtrådt i en sag, deres egne omkostninger. Parlamentet og Rådet skal derfor bære deres egne omkostninger.

På grundlag af disse præmisser

udtaler og bestemmer

RET TEN (Første Afdeling, sat med fem dommere):

- 1) **Afsnit 3.21 med overskriften »Fremstilling af luftfartøjer«, som ved punkt 2 i bilag I til Kommissionens delegerede forordning (EU) 2023/2485 af 27. juni 2023 om ændring af delegeret forordning (EU) 2021/2139 om fastsættelse af yderligere tekniske screeningskriterier til bestemmelse af de betingelser, hvorunder visse økonomiske aktiviteter kvalificeres som bidragende væsentligt til modvirkning af klimaændringer eller tilpasning til klimaændringer, og til fastlæggelse af, hvorvidt sådanne aktiviteter er til væsentlig skade for nogle af de andre miljømål, blev indsat i bilag I til Kommissionens delegerede forordning 2021/2139 af 4. juni 2021 om supplerende regler til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2020/852 for så vidt angår fastsættelse af de tekniske screeningskriterier til bestemmelse af de betingelser, hvorunder en økonomisk aktivitet kvalificeres som bidragende væsentligt til modvirkning af klimaændringer eller tilpasning til klimaændringer, og til fastlæggelse af, hvorvidt den pågældende økonomiske aktivitet i væsentlig grad skader nogle af de andre miljømål, annulleres.**
- 2) **Europa-Kommissionen betaler sine egne omkostninger og de omkostninger, der er afholdt af Dassault Aviation, European Business Aviation Association (EBAA) og Compagnie Daher.**
- 3) **Europa-Parlamentet og Rådet for Den Europæiske Union bærer hver deres egne omkostninger.**

Papasavvas

Buttigieg

Kancheva

Tichy-Fisslberger

Bestagno

Afsagt i offentligt retsmøde i Luxembourg den 24. juni 2026.

Underskrifter