

SENTENCIA DEL TRIBUNAL (sala primera, compuesta por cinco jueces)

24 de junio de 2026 ([*1](#))

«Medio ambiente – Reglamento Delegado (UE) 2023/2485 – Taxonomía – Actividades transitorias – Exclusión de la actividad de fabricación de aeronaves comerciales – Error manifiesto de valoración»

En caso T-77/24,

Dassault Aviation , con sede en París (Francia), representada por los abogados ^{E.} Mignon, D. Zygas y M. Mossé,

parte solicitante,

apoyado por

European Business Aviation Association (EBAA) , con domicilio social en Bruselas (Bélgica), representada por los Sres. ^{J.} Derenne, D. Vallindas, A. Álvarez Vidal y C. Jadot, abogados,

y por

Compagnie Daher , establecida en Marsella (Francia), representada por ^{B.} Kanovitch, I. Simic, G. Léonard y W. Hebert, abogados,

partes participantes,

contra

Comisión Europea , representada por el Sr. G. von Rintelen, la Sra ^{B.} Sasinowska y la Sra. C. Auvret, actuando como agentes,

acusado,

apoyado por

Parlamento Europeo , representado por el Sr. A. Tamás, el Sr. J. Etienne y la Sra ^{L.} Taïeb, en calidad de agentes,

y por

Consejo de la Unión Europea , representado por el Sr. I. Gurov y la Sra ^{N.} Rouam, en calidad de agentes,

partes participantes,

EL TRIBUNAL (primera sala, compuesta por cinco jueces),

compuesto por el Sr. S. Papasavvas, Presidente, el Sr. E. Buttigieg, la Sra. ^{M.} Kancheva (Relatora), la Sra. E. Tichy-Fisslberger y el Sr. F. Bestagno, Jueces,

Secretaria: Sra. ^{H.} Eriksson, Administradora,

dada la fase escrita del procedimiento, en particular:

- la objeción de inadmisibilidad planteada por la Comisión mediante documento separado, presentado ante la Secretaría del Tribunal el 3 de mayo de 2024,
- la decisión del Tribunal del 11 de septiembre de 2024, que se suma a la objeción de inadmisibilidad al fondo,
- el auto de 21 de enero de 2025 por el que se admite a EBAA y a la Compagnie Daher para intervenir en apoyo de la demandante y se rechazan las intervenciones de Daher Aerospace SA y del Sr. Dainis Liepa,
- la decisión de 21 de enero de 2025 que permite al Parlamento y al Consejo intervenir en apoyo de la Comisión,

tras la audiencia del 10 de febrero de 2026,

hace el presente

Detener

1Mediante su acción basada en el artículo 263 TFUE, el solicitante, Dassault Aviation, solicita, en esencia, la anulación del punto 2 del anexo I del Reglamento Delegado (UE) 2023/2485 de la Comisión, de 27 de junio de 2023, por el que se modifica el Reglamento Delegado (UE) 2021/2139 mediante la introducción de criterios de control técnico adicionales para determinar en qué condiciones determinadas actividades económicas pueden considerarse que contribuyen sustancialmente a la mitigación o adaptación del cambio climático y si dichas actividades causan un daño significativo a alguno de los demás objetivos ambientales (DO L 2023/2485), en la medida en que añade la sección 3.21, titulada «Fabricación de aeronaves» (en adelante, «Sección 3.21»), al anexo I del Reglamento Delegado (UE) 2021/2139 de la Comisión, de 4 de junio de 2021, que complementa el Reglamento (UE) 2020/852 del Parlamento Europeo y del Consejo con los criterios de control técnico para determinar en qué condiciones una actividad económica puede considerarse que hace una contribución sustancial a la mitigación o adaptación al cambio climático y si esa actividad económica no causa un daño significativo a ninguno de los demás objetivos ambientales ([DO 2021, L 442, p. 1](#)) (en adelante, la "disposición impugnada").

Antecedentes de la disputa

2El solicitante es un grupo francés dedicado al diseño, fabricación y venta de aviones ejecutivos, aeronaves militares y sistemas espaciales. En el sector de la aviación ejecutiva, el solicitante ocupa el tercer puesto a nivel mundial.

3El 18 de junio de 2020, el Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea adoptaron el Reglamento (UE) 2020/852 por el que se establece un marco para fomentar la inversión sostenible y se modifica el Reglamento (UE) 2019/2088 ([DO 2020, L 198, p. 13](#) , en adelante el «Reglamento de taxonomía»).

4 El artículo 1 (1) del Reglamento de Taxonomía establece que «establece los criterios para determinar si una actividad económica se considera ambientalmente sostenible, a efectos de determinar el grado de sostenibilidad ambiental de una inversión». El considerando 3 de este Reglamento indica que constituye un paso crucial para orientar los flujos financieros hacia actividades sostenibles con el fin de lograr una Unión Europea climáticamente neutra para 2050.

5 Con este fin, el Reglamento de taxonomía establece, como se desprende de los considerandos 6 y 12, un sistema de clasificación unificado para las actividades sostenibles (en adelante, la «taxonomía»), que armoniza a nivel de la Unión los criterios para determinar si una actividad económica es ambientalmente sostenible, proporcionando así a los inversores y otros operadores económicos una comprensión común de las actividades en cuestión.

6 El 4 de junio de 2021, la Comisión adoptó, sobre la base, en particular, de los artículos 10 y 11 del Reglamento de Taxonomía, el Reglamento Delegado 2021/2139, que incluye dos anexos que establecen, según una nomenclatura dividida en sectores económicos, los criterios de evaluación técnica que deben tenerse en cuenta para determinar si una actividad económica contribuye de manera sustancial a la mitigación del cambio climático (Anexo I), de conformidad con el artículo 10 del Reglamento de Taxonomía, o a la adaptación al cambio climático (Anexo II), de conformidad con el artículo 11 del mismo Reglamento. En la redacción inicial de la sección 3 de cada uno de estos anexos, titulada «Industria manufacturera», no se mencionaba el sector de la aviación.

7 El 6 de julio de 2021, la Comisión adoptó, sobre la base, en particular, del artículo 8, apartado 4, del Reglamento de taxonomía, el Reglamento Delegado (UE) 2021/2178, que complementa el Reglamento 2020/852 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta a los detalles relativos al contenido y la presentación de la información que deben publicar las empresas sujetas al artículo 19 bis o al artículo 29 bis de la Directiva 2013/34/UE sobre sus actividades económicas ambientalmente sostenibles, así como el método que debe seguirse para cumplir con esta obligación de información ([DO 2021, L 443, p. 9](#)).

8 El 9 de marzo de 2022, la Comisión adoptó el Reglamento Delegado (UE) 2022/1214, por el que se modifica el Reglamento Delegado 2021/2139 en lo que respecta a las actividades económicas realizadas en determinados sectores energéticos y el Reglamento Delegado 2021/2178 en lo que respecta a la información que debe publicarse específicamente para dichas actividades económicas ([DO 2022, L 188, p. 1](#)).

9 El 14 de diciembre de 2022, el Parlamento y el Consejo adoptaron la Directiva (UE) 2022/2464, por la que se modifica el Reglamento (UE) n.º ^{537/2014} y las Directivas 2004/109/CE, 2006/43/CE y 2013/34/UE en lo que respecta a la publicación de información sobre sostenibilidad por parte de las empresas ([DO 2022, L 322, p. 15](#)). La Directiva 2022/2464 modificó, en particular, los artículos 19 bis y 21 bis de la Directiva 2013/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de junio de 2013, relativa a los estados financieros anuales, los estados financieros consolidados y los informes conexos de determinados tipos de empresas, por la que se modifica la Directiva 2006/43/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y se derogan las Directivas 78/660/CEE y 83/349/CEE ([DO 2013, L 182, p. 19](#)). En la

forma modificada por la Directiva 2022/2464, estos artículos prevén la inclusión, respectivamente, en los informes de gestión y en los informes de gestión consolidados, de información relativa a la sostenibilidad de las actividades de las empresas.

10El 27 de junio de 2023, la Comisión adoptó el Reglamento Delegado 2023/2485. De conformidad con el artículo 1⁽¹⁾ del Reglamento Delegado 2023/2485, el punto 2 del Anexo I de dicho Reglamento Delegado añade, en particular, el apartado 3.21 al Anexo I del Reglamento Delegado 2021/2139.

11El contenido de la sección 3.21 se presenta de la siguiente manera:

"Descripción de la actividad"

Fabricación, reparación, mantenimiento, revisión, adaptación, diseño, reconversión y modernización de aeronaves, piezas y equipos aeronáuticos.

[...]

Cuando una actividad económica comprendida en esta categoría no cumpla el criterio de contribución sustancial establecido en el apartado a) de esta sección, constituirá una actividad transitoria en el sentido del artículo 10, párrafo 2, del Reglamento [...] 2020/852, siempre que cumpla los demás criterios de examen técnico establecidos en esta misma sección.

Criterios de revisión técnica

Contribución sustancial a la mitigación del cambio climático
--

La actividad consiste en la fabricación, reparación, mantenimiento, revisión, adaptación, diseño, reasignación o modernización de uno de los siguientes tipos de aeronaves:

tiene) aeronaves con cero emisiones directas de CO₂ (procedentes del escape) ;

b)Hasta el 31 de diciembre de 2027, las aeronaves, distintas de las producidas para la aviación privada o comercial, que cumplan con los márgenes indicados a continuación y estén limitadas por la tasa de reemplazo para garantizar que la entrega no aumente la flota mundial de aeronaves:

i)cuya masa máxima de despegue sea mayor de 5,7 t y menor o igual a 60 t y cuyo valor métrico certificado de emisiones de CO_{2 sea} al menos un 11 % inferior al límite aplicable a los nuevos tipos de aeronaves establecido por la norma de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)[...] ;

ii)cuya masa máxima de despegue sea mayor de 60 t y menor o igual a 150 t y cuyo valor métrico certificado de emisiones de CO_{2 sea} al menos un 2 % inferior al límite aplicable a los nuevos tipos de aeronaves establecido por la norma de la OACI;

iii)cuya masa máxima de despegue sea superior a 150 t y cuyo valor métrico certificado de emisiones de CO_{2 sea} al menos un 1,5 % inferior al límite aplicable a los nuevos tipos de

aeronaves establecido por la norma de la OACI.

[...]

do) Desde el 1^{de enero} de 2028 hasta el 31 de diciembre de 2032, las aeronaves que cumplan los criterios de revisión técnica establecidos en el apartado b) de esta subsección y estén certificadas para operar con una mezcla compuesta al 100 % de combustibles de aviación sostenibles.

[...] »

Conclusiones de las partes

12 El solicitante, apoyado por la Asociación Europea de Aviación de Negocios (EBAA) y Compagnie Daher, solicita esencialmente al Tribunal que:

- rechazar la objeción de inadmisibilidad;
- anular la disposición impugnada;
- ordenar a la Comisión que pague las costas.

13 La Comisión, con el apoyo del Parlamento y del Consejo, concluye, si el Tribunal lo considera oportuno:

- rechazar la apelación por inadmisibile;
- Alternativamente, desestime la apelación por infundada;
- ordenar al solicitante que pague las costas.

En cuanto a la admisibilidad

14 Mediante una objeción de inadmisibilidad planteada por separado, la Comisión argumenta que el solicitante, por un lado, no tiene interés en obtener la anulación de la disposición impugnada y, por otro, carece de legitimación para actuar sobre la base del artículo 263, párrafo cuarto, del TFUE.

15 En la audiencia, en respuesta a una pregunta del Tribunal, la Comisión indicó que deseaba retirar la objeción de inadmisibilidad basada en la falta de legitimación procesal de la solicitante, al tiempo que sostenía que la solicitante no había demostrado su interés en interponer la demanda en este caso.

16 Así pues, la Comisión argumenta, en esencia, que la anulación de la disposición impugnada no estaría en consonancia con el interés invocado por el solicitante en la solicitud, a saber, evitar que sus actividades no se consideren sostenibles en el sentido de la taxonomía.

17 La demandante, la EBAA y la Compagnie Daher cuestionan el razonamiento de la Comisión.

18 Según la jurisprudencia consolidada del Tribunal, la acción de nulidad interpuesta por una persona física o jurídica solo es admisible en la medida en que esta tenga interés en que se

anule el acto impugnado. Dicho interés presupone que la anulación de ese acto es susceptible, por sí misma, de producir consecuencias jurídicas y que, por consiguiente, la acción puede, por su resultado, obtener un beneficio para quien la interpone. La prueba de dicho interés, que se evalúa el día en que se interpone la demanda y que constituye la condición esencial y primaria de cualquier acción legal, debe ser aportada por el demandante (sentencia de 4 de junio de 2015, *Andechser Molkerei Scheitz c. Comisión*, [C-682/13 P](#), no publicada, [EU:C:2015:356](#), apartados [25](#) a [27](#); véase también la sentencia de 17 de septiembre de 2015, *Mory ea c. Comisión*, [C-33/14 P](#), [EU:C:2015:609](#), apartado [55](#) y la jurisprudencia citada; sentencia de 18 de octubre de 2018, *Gul Ahmed Textile Mills c. Consejo*, [C-100/17 P](#), [EU:C:2018:842](#), apartado [37](#)).

19 Por lo tanto, es necesario verificar si la solicitante argumenta correctamente que la anulación de la disposición impugnada probablemente tendrá consecuencias legales y que la apelación puede reportarle un beneficio.

20 Por el contrario, la Comisión sostiene que la disposición impugnada no afecta negativamente la situación jurídica del solicitante, puesto que no introduce obligaciones ni restricciones a las actividades de aviación comercial ni elimina ningún derecho que el solicitante pudiera haber invocado antes de su adopción. La disposición impugnada simplemente ofrece a los operadores de fabricación de aeronaves la opción de clasificar determinadas actividades que cumplen los criterios de revisión técnica como «actividades que contribuyen sustancialmente a la mitigación del cambio climático» o «actividades de transición» en el sentido del Reglamento de Taxonomía, facilitando así la canalización de inversiones hacia dichas actividades.

21 En este sentido, cabe señalar, como ya lo ha hecho el solicitante, que la normativa taxonómica impone a determinadas empresas la obligación de transparencia en sus estados financieros no financieros.

22 Así pues, en virtud del artículo 8, apartado 1, del Reglamento de Taxonomía, «toda empresa sujeta a la obligación de publicar información no financiera de conformidad con el artículo 19 bis o el artículo 29 bis de la Directiva 2013/34 [...] deberá incluir en su estado no financiero o en su estado no financiero consolidado información sobre cómo y en qué medida las actividades de la empresa están asociadas a actividades económicas que puedan considerarse ambientalmente sostenibles en virtud de los artículos 3 y 9 [de dicho] Reglamento».

23 De conformidad con el artículo 8(2)(a) y (b) del Reglamento de Taxonomía, las empresas no financieras publicarán a tal efecto la proporción de su volumen de negocios derivada de productos o servicios asociados a actividades económicas que puedan considerarse ambientalmente sostenibles según los artículos 3 y 9 de ese mismo Reglamento, así como la proporción de sus gastos de inversión y explotación relacionados con activos o procesos asociados a actividades económicas que puedan considerarse ambientalmente sostenibles según esas mismas disposiciones.

24 El artículo 8, apartado 4, del Reglamento de Taxonomía establece que la Comisión adoptará un acto delegado, de conformidad con el artículo 23 de dicho Reglamento, para

complementar los apartados 1 y 2 del artículo 8 de dicho Reglamento, con el fin de especificar el contenido y la presentación de la información que se publicará con arreglo a esos apartados, incluida la metodología que se seguirá para cumplirlos, teniendo en cuenta las particularidades de las entidades financieras y no financieras y los criterios de examen técnico establecidos en virtud del mismo Reglamento.

25El considerando 2 del Reglamento Delegado 2021/2178, adoptado sobre la base del artículo 8, apartado 4, del Reglamento de la Taxonomía, especifica a este respecto que, «a) para que los inversores y el público en general puedan evaluar adecuadamente la proporción de actividades económicas ambientalmente sostenibles de las empresas no financieras, estas deberán estar obligadas a publicar información que indique cuáles de sus actividades económicas se ajustan a la taxonomía, y además, es necesario indicar a qué objetivos ambientales contribuyen sustancialmente dichas actividades, y que, por consiguiente, las empresas no financieras también deberán proporcionar, en los indicadores clave de rendimiento, un desglose de esta proporción de sus actividades ajustadas a la taxonomía por objetivo ambiental al que contribuyen sustancialmente».

26De conformidad con el artículo 2 del Reglamento Delegado 2021/2178, las entidades no financieras publicarán la información a que se refieren los apartados 1 y 2 del artículo 8 del Reglamento de Taxonomía, tal como se indica en el Anexo I del Reglamento Delegado 2021/2178.

27El punto 1 del Anexo I del Reglamento Delegado 2021/2178 establece el contenido de los tres indicadores clave de rendimiento (en adelante, «KPI») que deben publicar las entidades no financieras, relativos respectivamente a la facturación, las inversiones de capital y los gastos de explotación. De este punto se desprende claramente que estos KPI son el resultado del cálculo de ratios, cuyo numerador se refiere, por un lado, a las «actividades económicas que pueden acogerse a la taxonomía» y, por otro, a las «actividades económicas que se ajustan a la taxonomía».

28A este respecto, cabe señalar que el artículo 1⁽⁵⁾ del Reglamento Delegado 2021/2178 define una «actividad económica susceptible de taxonomía» como una actividad económica descrita en los actos delegados adoptados de conformidad con el artículo 10(3), el artículo 11(3), el artículo 12(2), el artículo 13(2), el artículo 14(2) o el artículo 15(2) del Reglamento de Taxonomía, independientemente de que dicha actividad cumpla o no algunos o todos los criterios de examen técnico establecidos en esos actos delegados.

29El artículo 1^o punto 2, del Reglamento Delegado 2021/2178 define una "actividad económica alineada con la taxonomía" como una actividad que cumple los requisitos establecidos en el artículo 3 del Reglamento de Taxonomía.

30Sin embargo, cabe recordar que, para que una actividad económica cumpla los requisitos del artículo 3 del Reglamento sobre la taxonomía, debe, en particular, de conformidad con el artículo 3 d) de dicho Reglamento, cumplir los criterios de examen técnico establecidos por la Comisión en los actos delegados adoptados de conformidad con el artículo 10, apartado 3, artículo 11, apartado 3, artículo 12, apartado 2, artículo 13, apartado 2, artículo

14, apartado 2, o artículo 15, apartado 2, de ese mismo Reglamento.

31 En consecuencia, las actividades económicas alineadas con la taxonomía son necesariamente actividades económicas que cumplen los requisitos de la taxonomía; es decir, actividades económicas descritas en los actos delegados que satisfacen las exigencias del artículo 3 del Reglamento de Taxonomía, incluidos los criterios de examen técnico establecidos en los actos delegados a que se refiere el artículo 3, letra d), de dicho Reglamento. Por el contrario, las actividades económicas que cumplen los requisitos de la taxonomía pueden no corresponder a actividades económicas alineadas con la taxonomía si, estando descritas en los actos delegados mencionados, no satisfacen las exigencias del artículo 3 del Reglamento de Taxonomía.

32 Además, de conformidad con el punto 2 del Anexo I del Reglamento Delegado 2021/2178, al publicar información de conformidad con el artículo 8, apartado 2, del Reglamento de Taxonomía, las empresas no financieras deberán indicar, en primer lugar, cada una de sus actividades económicas, distinguiendo entre un subconjunto de actividades transitorias y facilitadoras; en segundo lugar, el ICP de cada actividad económica y el ICP total de todas las actividades económicas a nivel de la empresa o grupo en cuestión; en tercer lugar, los ICP relacionados con la facturación, los gastos de inversión y los gastos de explotación para cada objetivo medioambiental y el ICP total para todos los objetivos medioambientales a nivel de la empresa o grupo en cuestión, evitando la doble contabilización; En cuarto lugar, la proporción de actividades económicas alineadas con la taxonomía, la proporción de actividades económicas elegibles para la taxonomía que no cumplen con los criterios de revisión técnica, y la proporción de cada actividad económica elegible para la taxonomía que está alineada con la taxonomía y, en quinto lugar, las actividades económicas no elegibles para la taxonomía y la proporción que estas actividades representan en el denominador del ICP de facturación, a nivel de la empresa o grupo.

33 Como se desprende de la lectura conjunta de los puntos 1 y 2 del Anexo I del Reglamento Delegado 2021/2178, la obligación de publicación que incumbe a las empresas no financieras en virtud del artículo 8 del Reglamento de Taxonomía les es aplicable en la medida en que su actividad económica sea una actividad económica que pueda acogerse a la taxonomía, es decir, una actividad que se describa en uno de los actos delegados a que se refiere el artículo 3, letra d), de dicho Reglamento.

34 Esta evaluación no se ve cuestionada por el argumento de la Comisión de que, en virtud del Reglamento Delegado 2021/2178, cuando la actividad económica de una empresa sujeta a la obligación de publicar información no financiera con arreglo al artículo 19 bis o al artículo 29 bis de la Directiva 2013/34 no está descrita por uno de los actos delegados a que se refiere el artículo 3 d) del Reglamento de Taxonomía, dicha empresa sigue estando obligada a indicar en su informe de gestión o en su informe de gestión consolidado que su actividad no es apta para la taxonomía. En efecto, esto no menoscaba el hecho de que, cuando la actividad económica se describe mediante uno de los actos delegados a que se refiere el artículo 3(d) del Reglamento de la taxonomía, la obligación de publicar información es la que surge del artículo 8 de dicho Reglamento, leído conjuntamente con el punto 2 del Anexo I del Reglamento Delegado 2021/2178, que da lugar, en particular, a la obligación de publicar

información sobre la proporción de actividades económicas alineadas con la taxonomía y la proporción de actividades económicas que pueden acogerse a la taxonomía pero que no cumplen los criterios de examen técnico (véase el punto 32 anterior).

35En este caso, cabe señalar que la disposición impugnada añade, en particular, el apartado 3.21 al Anexo I del Reglamento Delegado 2021/2139. La actividad económica en cuestión se describe en este apartado como «[f]umanufacturing, repair, maintenance, overhaul, adapt, design, reconversions and uplifting of aircraft, parts and equipment». En dicho apartado también se especifica que, cuando una actividad económica comprendida en esta categoría no cumpla el criterio de contribución sustancial establecido en el apartado a) del mismo apartado, constituye una actividad transitoria en el sentido del artículo 10, apartado 2, del Reglamento de Taxonomía, siempre que cumpla los demás criterios de examen técnico establecidos en dicho apartado.

36La Sección 3.21(a) se aplica a "aeronaves con cero emisiones directas de CO₂ (provenientes del escape)", mientras que la Sección 3.21(b) se aplica a "aeronaves, distintas de las producidas para la aviación privada o comercial, hasta el 31 de diciembre de 2027", siempre que cumplan con ciertos márgenes y la tasa de reemplazo allí definida. Finalmente, la Sección 3.21(c) se aplica a "aeronaves que cumplan con los criterios de revisión técnica establecidos en (b) [...] y estén certificadas para operar con una mezcla compuesta al 100% de combustibles de aviación sostenibles" desde el 1 de enero de ²⁰²⁸ hasta el 31 de diciembre de 2032.

37De ello se deduce que la disposición impugnada implica para el solicitante, que no produce aeronaves con cero emisiones directas de dióxido de carbono (CO₂) (procedentes del escape), la obligación de publicar en su informe de gestión o en su informe de gestión consolidado la información de que su actividad de fabricación de aviones ejecutivos, aunque apta para la taxonomía, constituye una actividad no alineada con la taxonomía, es decir, una actividad económica que no es ambientalmente sostenible en el sentido del artículo 3 del Reglamento de Taxonomía.

38Sin embargo, la anulación de la disposición impugnada haría que la actividad de fabricación de aeronaves destinadas a la «aviación privada o comercial» no se considere una actividad económica sujeta a la taxonomía. Esta circunstancia haría inaplicable al solicitante la obligación a que se refiere el artículo 8 del Reglamento de Taxonomía, de conformidad con los procedimientos establecidos en los puntos 1 y 2 del Anexo I del Reglamento Delegado 2021/2178. En consecuencia, el solicitante ya no estaría obligado a indicar, en su informe de gestión o en su informe de gestión consolidado, que su actividad de fabricación de aeronaves comerciales no se ajusta a la taxonomía.

39Por lo tanto, cabe señalar que, si bien la anulación de la disposición impugnada no eliminaría la obligación de publicación establecida en el Reglamento Delegado 2021/2178, dicha anulación permitiría al solicitante recuperar cierto margen de maniobra para explicar en su informe de gestión o en su informe de gestión consolidado cómo su actividad de fabricación de aviones de negocios cumple con los objetivos de desarrollo sostenible.

40 Por lo tanto, contrariamente a lo que argumenta la Comisión y como sostiene el demandante, la disposición impugnada afecta negativamente a la situación jurídica del demandante, de modo que, de conformidad con la jurisprudencia citada en el punto 18 anterior, tiene un interés legítimo en interponer una demanda en este caso.

41 Esta conclusión no puede ser cuestionada por los demás argumentos presentados por la Comisión.

42 Por lo tanto, en primer lugar, es necesario desestimar el argumento de la Comisión de que la anulación de la disposición impugnada no mejorará la situación de las actividades de construcción de aeronaves del solicitante al incluirlas en el ámbito de las actividades ambientalmente sostenibles en el sentido de la taxonomía, sino que, por el contrario, la empeorará al privar a estas actividades de la posibilidad de beneficiarse de las ventajas de dicha taxonomía.

43 En efecto, en primer lugar, cabe recordar que la anulación de la disposición impugnada tendría como efecto que el solicitante recuperara cierto margen de maniobra para explicar en su informe de gestión o en su informe de gestión consolidado cómo su actividad de fabricación de aviones de negocios cumple con los objetivos de desarrollo sostenible (véanse los puntos 38 y 39 anteriores), lo que no puede considerarse como un mantenimiento o un empeoramiento de la situación de las actividades del solicitante en relación con la taxonomía.

44 Además, la Comisión no puede argumentar que la anulación de la disposición impugnada privaría al solicitante de la posibilidad de declarar como sostenibles las actividades de investigación y desarrollo relacionadas con el diseño de una futura aeronave comercial con cero emisiones directas de CO₂. De hecho, las partes coinciden en que la actividad principal del solicitante en el sector de la aviación comercial consiste en el diseño, la producción y la venta de aeronaves con emisiones directas de CO₂ distintas de cero.

45 Por último, debe desestimarse el argumento de la Comisión de que las consecuencias de la anulación de la disposición impugnada sobre las opciones de financiación del demandante, invocadas por este último para demostrar su legitimación procesal, serían meramente hipotéticas y dependerían de la decisión final de los inversores.

46 En este sentido, cabe señalar que el considerando 6 del Reglamento de Taxonomía establece que el establecimiento de un sistema de clasificación unificado para las actividades sostenibles es la medida más importante y urgente prevista en el plan de acción de la Comisión para financiar el crecimiento sostenible, uno de cuyos objetivos es reorientar los flujos de capital hacia inversiones sostenibles para lograr un crecimiento sostenible e inclusivo. El mismo considerando especifica que, inicialmente, una orientación clara sobre las actividades que pueden considerarse contribuyentes a los objetivos ambientales ayudaría a los inversores a identificar inversiones que financien actividades económicas ambientalmente sostenibles.

47 Del mismo modo, según el considerando 16 del Reglamento de Taxonomía, «una clasificación de las actividades económicas ambientalmente sostenibles a nivel de la Unión

debería permitir el desarrollo de futuras políticas de la Unión en favor de las finanzas sostenibles, incluidas normas europeas para productos financieros ambientalmente sostenibles y, en última instancia, la creación de etiquetas que acrediten formalmente el cumplimiento de dichas normas en toda la Unión; esta clasificación también podría servir de base para otras medidas económicas y reglamentarias; y se necesitan requisitos jurídicos uniformes para determinar el grado de sostenibilidad ambiental de las inversiones, sobre la base de criterios uniformes para la sostenibilidad ambiental de las actividades económicas, que sirvan de referencia para el futuro Derecho de la Unión destinado a facilitar la reorientación de las inversiones hacia actividades económicas ambientalmente sostenibles».

48 Por lo tanto, cabe señalar que, dados los objetivos del reglamento de taxonomía, existe un vínculo suficientemente directo entre la presentación de las actividades económicas del solicitante como no alineadas con la taxonomía y las condiciones en las que puede acceder a la financiación.

49 En segundo lugar, debe desestimarse también el argumento de la Comisión de que el primer motivo de apelación, basado en una objeción de ilegalidad con arreglo al artículo 277 del TFUE contra el artículo 10, apartado 3, del Reglamento de Taxonomía, que constituye el fundamento jurídico de la disposición impugnada, pondría en entredicho todo el sistema de taxonomía, contraviniendo así el supuesto interés del solicitante. A este respecto, cabe señalar que el hecho de que el primer motivo de apelación pueda cuestionar incidentalmente la legalidad de la delegación concedida a la Comisión, en particular para establecer los criterios de revisión técnica que permitan determinar cómo y en qué medida una actividad económica contribuye sustancialmente a la mitigación del cambio climático, no parece contravenir el interés del solicitante en que la fabricación de aviones ejecutivos se incluya en la taxonomía. La posible declaración de ilegalidad de dicha delegación implicaría que el establecimiento de los criterios de revisión técnica para una actividad económica determinada ya no recaería bajo la responsabilidad de la Comisión, sino del Parlamento y del Consejo. Esta declaración por sí sola no puede prejuzgar si la fabricación de aviones ejecutivos se incluirá o no en la taxonomía por parte de estas dos instituciones.

50 En tercer lugar, el argumento de la Comisión de que el solicitante no puede fundamentar su legitimación procesal en el hecho de que el Reglamento Delegado 2023/2485 lo coloca en una situación de desventaja competitiva debe desestimarse por irrelevante. En efecto, como el propio solicitante señala, fue únicamente en el contexto de su sexto motivo, en el que alegaba una violación del principio de igualdad de trato entre los fabricantes de aviones ejecutivos y otros fabricantes de aeronaves, cuando planteó argumentos relativos a su posición competitiva, y no en la parte de la solicitud dedicada a demostrar su legitimación procesal.

51 En vista de las consideraciones expuestas, debe desestimarse la objeción planteada por la Comisión, basada en la falta de legitimación procesal del solicitante.

Sobre la sustancia

52 En apoyo de su recurso, la demandante plantea seis motivos. El primero se basa en una objeción de ilegalidad, con arreglo al artículo 277 del TFUE, contra el artículo 10, apartado 3,

del Reglamento de Taxonomía, en virtud del cual se adoptó la disposición impugnada. El segundo se basa en una infracción de procedimiento, ya que, en primer lugar, la Comisión no recabó toda la información necesaria antes de adoptar el Reglamento Delegado 2023/2485 y, en segundo lugar, dicho Reglamento carece de una justificación para la exclusión de la aviación de negocios de la taxonomía. El tercer motivo se basa en una vulneración del principio de seguridad jurídica, dado que el Reglamento Delegado 2023/2485 no contiene ninguna definición de aviación de negocios. El cuarto motivo de apelación alega una violación del artículo 19, apartados 1, letras d), f), h) y j), y del párrafo 4, del Reglamento de Taxonomía y, por consiguiente, del artículo 10, apartado 2, de dicho Reglamento, que establece los elementos que deben tenerse en cuenta en el desarrollo de los criterios técnicos. El quinto motivo de apelación alega un error manifiesto de valoración. Por último, el sexto motivo de apelación alega una violación del principio de igualdad de trato, dado que el Reglamento Delegado 2023/2485 trata a los fabricantes de aviones ejecutivos de forma diferente e injusta en comparación con los fabricantes de otras aeronaves.

En cuanto al primer motivo de apelación, basado en la ilegalidad del artículo 10, párrafo 3, del Reglamento de Taxonomía

53El demandante alega que, dado que la Comisión adoptó el reglamento impugnado en virtud de la delegación que le confiere el artículo 10, apartado 3, del Reglamento sobre la taxonomía, existe un vínculo jurídico directo e indispensable entre dicha disposición y el reglamento impugnado. En consecuencia, el demandante plantea, con base en el artículo 277 del TFUE, una objeción de ilegalidad contra el artículo 10, apartado 3, del Reglamento sobre la taxonomía.

54La Comisión impugna tanto la admisibilidad como el fondo de la primera alegación. El Parlamento y el Consejo también impugnan el fondo de la primera alegación.

Sobre la admisibilidad del primer motivo

55La Comisión argumenta, en esencia, que el demandante no ha identificado con suficiente precisión la disposición del reglamento sobre taxonomía contra la que plantea una objeción de ilegalidad con arreglo al artículo 277 del TFUE, en contravención del artículo 76, letra d), del Reglamento de Procedimiento del Tribunal.

56Cabe recordar que, de conformidad con el artículo 76(d) del Reglamento de Procedimiento, la solicitud deberá contener el objeto de la controversia, los fundamentos y argumentos invocados y un resumen de dichos fundamentos.

57La jurisprudencia establece que la demanda debe especificar los fundamentos en que se basa. Por lo tanto, los elementos esenciales de hecho y de derecho en que se fundamenta la demanda deben exponerse, al menos de forma resumida, pero coherente y comprensible, a partir del propio texto de la demanda. En consecuencia, la demanda debe especificar los fundamentos en que se basa la demanda, de modo que una mera declaración abstracta no cumple con los requisitos del Reglamento de Procedimiento. En efecto, para garantizar la seguridad jurídica y la correcta administración de justicia, el resumen de los fundamentos

del demandante debe ser suficientemente claro y preciso para que el demandado pueda preparar su defensa y el tribunal competente pueda pronunciarse sobre la demanda (véase la sentencia de 21 de junio de 2023, Hangzhou Dingsheng Industrial Group y otros contra Comisión, [T-748/21](#) , [EU:T:2023:346](#) , apartado [78](#) y la jurisprudencia citada en la misma).

58En este caso, cabe señalar que del punto 128 de la solicitud se desprende claramente que la solicitante pretende impugnar la legalidad del artículo 10(3) del Reglamento de Taxonomía, en la medida en que, como especifica en el punto 129 de la misma solicitud, la disposición impugnada se adoptó sobre la base de dicha disposición.

59La Comisión argumenta que el solicitante se refirió en su solicitud a actividades económicas, como el uso de aviones privados en operaciones de socorro en casos de desastre, que podrían considerarse una contribución sustancial a la mitigación del cambio climático y que se rigen por el artículo 11, apartado 3, del Reglamento de Taxonomía, y no por el artículo 10, apartado 3, del mismo Reglamento, lo que genera incertidumbre sobre el alcance de la primera alegación. Sin embargo, de la solicitud se desprende claramente que el solicitante no hizo referencia a dichas actividades en el contexto de la primera alegación.

60La Comisión también argumenta que la incertidumbre sobre el alcance de la primera alegación se vio reforzada por el hecho de que el solicitante no mencionó el artículo 10(3) del Reglamento de Taxonomía en sus conclusiones.

61Sin embargo, cabe recordar que el artículo 277 del TFUE constituye la expresión de un principio general que garantiza que cualquier parte tiene derecho a impugnar, incidentalmente, con miras a obtener la anulación de un acto contra el que pueda interponer una acción, la validez de los actos de aplicación general que constituyen la base jurídica de dicho acto, si esa parte no tenía derecho, en virtud del artículo 263 del TFUE, a interponer una acción directa contra esos actos, cuyas consecuencias sufre así sin haber podido solicitar su anulación [véase la sentencia de 17 de febrero de 2017, Islamic Republic of Iran Shipping Lines ea c Council, [T-14/14 y T-87/14](#) , [EU:T:2017:102](#) , apartado [55](#) y la jurisprudencia citada; Véase también, a tal efecto, la sentencia de 12 de febrero de 2020, Amisi Kumba c. Consejo, [T-163/18](#) , [EU:T:2020:57](#) , apartado [145](#) (no publicada) y la jurisprudencia citada en la misma. En consecuencia, la excepción de ilegalidad planteada por el demandante constituye una excepción en apoyo de la pretensión de anulación de la disposición impugnada, y no el objeto del presente litigio, por lo que el demandante no estaba obligado a especificar en sus alegaciones que pretendía basarse en la ilegalidad del artículo 10, apartado 3, del Reglamento de Taxonomía.

62Además, cabe recordar que, en el contexto del control de legalidad basado en el artículo 263 del TFUE, el Tribunal no tiene competencia para dictar sentencias declarativas (véase, a este respecto, la sentencia de 15 de diciembre de 2005, Infront WM contra Comisión, [T-33/01](#) , [EU:T:2005:461](#) , apartado [171](#)).

63Si la Comisión alega que no pudo preparar adecuadamente su defensa, basta con señalar que pudo refutar fácilmente cada uno de los argumentos del demandante e identificar la disposición del reglamento de taxonomía cuya legalidad se cuestiona en la primera

alegación.

64En consecuencia, debe desestimarse la objeción planteada por la Comisión en relación con la violación del artículo 76(d) del Reglamento.

En cuanto a los méritos del primer argumento

65La solicitante, Compagnie Daher, y EBAA argumentan, en esencia, que dado que el Reglamento de Taxonomía no contiene una lista de actividades económicas para las que se han establecido los criterios de sostenibilidad del artículo 3, la delegación de competencias conferida a la Comisión por el artículo 10, apartado 3, de dicho Reglamento, la lleva a elegir por sí misma las actividades económicas para las que adopta criterios de evaluación técnica a fin de determinar las condiciones en las que dichas actividades pueden considerarse que contribuyen sustancialmente a la mitigación del cambio climático. La Comisión decidiría así qué actividades económicas son elegibles para la taxonomía y en qué condiciones podrían beneficiarse de la reorientación de la financiación en una Europa descarbonizada. Sin embargo, la elección de las actividades económicas en cuestión, que implicaría concesiones políticas entre intereses divergentes, es responsabilidad exclusiva del legislador de la Unión y, por lo tanto, no puede delegarse en la Comisión sin infringir el artículo 290, apartado 1, del TFUE.

66 La Comisión, el Parlamento y el Consejo refutan este argumento.

67Cabe recordar que, en virtud del artículo 290, apartado 1, del TFUE, un acto legislativo puede delegar en la Comisión la facultad de adoptar actos no legislativos de aplicación general que complementen o modifiquen determinados elementos no esenciales del acto legislativo.

68La posibilidad de delegar competencias, prevista en el artículo 290 del TFUE, tiene por objeto permitir que el legislador de la Unión se centre en los elementos esenciales de la legislación, así como en los elementos no esenciales sobre los que considere oportuno legislar, al tiempo que encomienda a la Comisión la tarea de «complementar» determinados elementos no esenciales del acto legislativo adoptado o de «modificar» dichos elementos en el marco de una delegación que se le haya conferido (véase la sentencia de 11 de mayo de 2017, Dyson/Comisión, [C-44/16 P](#), [EU:C:2017:357](#), apartado 58 y la jurisprudencia citada).

69De ello se deduce que las normas esenciales de la materia en cuestión deben estar recogidas en el reglamento básico y no pueden delegarse (véase la sentencia de 11 de mayo de 2017, Dyson/Comisión, [C-44/16 P](#), [EU:C:2017:357](#), apartado 59 y la jurisprudencia citada).

70Los elementos esenciales de un reglamento básico son aquellos cuya adopción requiere la toma de decisiones políticas que entran dentro de las responsabilidades específicas del legislador de la Unión (véase, a este respecto, la sentencia de 5 de septiembre de 2012, Parlamento/Consejo, [C-355/10](#), [EU:C:2012:516](#), apartado 65), en la medida en que implica una ponderación de los intereses divergentes en juego sobre la base de múltiples valoraciones, o aquellos cuya adopción permite una injerencia en los derechos fundamentales de las personas afectadas de tal importancia que la intervención del

legislador de la Unión resulta necesaria (véase la sentencia de 26 de julio de 2017, República Checa/Comisión, [C-696/15 P](#) , [EU:C:2017:595](#) , apartado [78](#) y la jurisprudencia citada).

71 La identificación de los elementos de una materia que deben calificarse como esenciales debe basarse en elementos objetivos que estén sujetos a control judicial y requiere tener en cuenta las características y particularidades del ámbito en cuestión (véase la sentencia de 22 de junio de 2016, DK Recycling und Roheisen c. Comisión, [C-540/14 P](#) , [EU:C:2016:469](#) , apartado [48](#) y la jurisprudencia citada).

72 En este sentido, en primer lugar, del artículo 1 se desprende claramente ^{que} el Reglamento de taxonomía tiene por objeto establecer los criterios para determinar si una actividad económica se considera ambientalmente sostenible, con el fin de determinar el grado de sostenibilidad ambiental de una inversión (sentencia de 10 de septiembre de 2025, Austria/Comisión, [T-625/22](#) , recurrida, [EU:T:2025:869](#) , apartado [106](#)).

73 De conformidad con el artículo 3 del Reglamento de Taxonomía, una actividad económica se considera ambientalmente sostenible si cumple los «criterios de sostenibilidad ambiental» establecidos en el artículo 3, letras a) a d), de dicho Reglamento, es decir, si contribuye de manera sustancial a uno o más de los objetivos ambientales establecidos en el artículo 9 de dicho Reglamento, no causa un daño significativo a ninguno de esos objetivos, se lleva a cabo de conformidad con las salvaguardias mínimas establecidas en el artículo 18 del mismo Reglamento y cumple con los criterios de examen técnico establecidos por la Comisión de conformidad, en particular, con el artículo 10, apartado 3, y el artículo 11, apartado 3, de dicho Reglamento (Sentencia de 10 de septiembre de 2025, Austria/Comisión, [T-625/22](#) , recurrida, [EU:T:2025:869](#) , apartado [107](#)).

74 En segundo lugar, se desprende del artículo 10, apartado 3, letra a), y del artículo 11, apartado 3, letra a), del Reglamento de Taxonomía que estas disposiciones delegan en la Comisión la tarea de complementar los apartados 1 y 2 de dichos artículos estableciendo criterios de revisión técnica para determinar las condiciones en las que se considera que una determinada actividad económica contribuye sustancialmente a la mitigación y adaptación al cambio climático (Sentencia de 10 de septiembre de 2025, Austria/Comisión, [T-625/22](#) , recurrida, [EU:T:2025:869](#) , apartado [108](#)).

75 También se desprende claramente del artículo 10, apartado 3, letra b), y del artículo 11, apartado 3, letra b), del Reglamento de Taxonomía que estas disposiciones delegan en la Comisión la tarea de complementar el artículo 17 de dicho Reglamento estableciendo, para cada objetivo ambiental pertinente, criterios de revisión técnica para determinar si una actividad económica, para la cual se han establecido los criterios de revisión técnica mencionados, causa un daño significativo a uno o más de esos objetivos ambientales (Sentencia de 10 de septiembre de 2025, Austria/Comisión, [T-625/22](#) , recurrida, [EU:T:2025:869](#) , apartado [109](#)).

76 Además, los artículos 10(5) y 11(5) del Reglamento de Taxonomía exigen que la Comisión, al ejercer esta potestad delegada, tenga en cuenta los requisitos establecidos en el artículo 19 de dicho Reglamento (Sentencia de 10 de septiembre de 2025, Austria/Comisión, [T-625/22](#) ,

recurrida, [EU:T:2025:869](#) , apartado [110](#)).

77Entre los requisitos mencionados en el punto 76 anterior, el artículo 19(1)(a) indica que los criterios de revisión técnica identifican las contribuciones potenciales más relevantes al objetivo ambiental en cuestión, respetando el principio de neutralidad tecnológica, teniendo en cuenta tanto los impactos a corto como a largo plazo de una actividad económica determinada (Sentencia de 10 de septiembre de 2025, Austria/Comisión, [T-625/22](#) , recurrida, [EU:T:2025:869](#) , apartado [111](#)).

78Además, en virtud del artículo 19, apartado 3, del Reglamento de Taxonomía, los criterios de revisión técnica a que se refiere el apartado 1 de dicho artículo garantizan que las actividades de producción de electricidad que utilizan combustibles fósiles sólidos no se consideren actividades económicas ambientalmente sostenibles (Sentencia de 10 de septiembre de 2025, Austria/Comisión, [T-625/22](#) , recurrida, [EU:T:2025:869](#) , apartado [112](#)).

79Además, según la jurisprudencia, el principio de neutralidad tecnológica implica que la normativa pertinente debe establecer los derechos y obligaciones de las personas de forma genérica, para no favorecer el uso de una tecnología en detrimento de otra (véase la sentencia de 10 de septiembre de 2025, Austria/Comisión, [T-625/22](#) , objeto de recurso, [EU:T:2025:869](#) , apartado [113](#) y la jurisprudencia citada).

80De lo anterior se desprende que el legislador de la UE, en el artículo 3 del Reglamento de Taxonomía, definió criterios de sostenibilidad ambiental para determinar si una actividad económica puede considerarse ambientalmente sostenible, con el fin de evaluar el grado de sostenibilidad ambiental de una inversión, sin favorecer una tecnología sobre otra y excluyendo únicamente las actividades de generación de electricidad que utilizan combustibles fósiles sólidos. De este modo, el legislador de la UE otorgó a la Comisión la posibilidad de complementar el Reglamento de Taxonomía mediante el establecimiento de criterios de revisión técnica para adaptarlo a futuras innovaciones, garantizando así que el marco regulatorio no sea rígido y pueda tener en cuenta el progreso ambiental y económico. Cabe señalar también que el reglamento de taxonomía no se centra en los tipos de actividades, sino en los objetivos medioambientales y los criterios generales para determinar si una actividad económica determinada debe considerarse sostenible, de modo que, con la excepción de los combustibles fósiles expresamente excluidos, cualquier actividad puede estar potencialmente cubierta por este reglamento, de acuerdo con el principio de neutralidad tecnológica (sentencia de 10 de septiembre de 2025, Austria/Comisión, [T-625/22](#) , recurrida, [EU:T:2025:869](#) , apartado [114](#)).

81De ello se desprende que los criterios para la sostenibilidad ambiental de las actividades económicas fueron definidos por el legislador de la Unión en el artículo 3 del Reglamento de Taxonomía y que este legislador dejó abierta la posibilidad de definir como sostenibles todos los tipos de actividades que cumplan estos criterios, con la excepción de los combustibles fósiles, que quedan expresamente excluidos (sentencia de 10 de septiembre de 2025, Austria/Comisión, [T-625/22](#) , recurrida, [EU:T:2025:869](#) , apartado [115](#)).

82En efecto, en vista del objetivo y el contenido del Reglamento de Taxonomía, sus elementos esenciales consisten, en particular, en la definición de los objetivos ambientales, los criterios de sostenibilidad ambiental previstos en el artículo 3 de dicho Reglamento y los requisitos aplicables a los criterios de examen técnico. Sin embargo, la Comisión ha establecido, mediante el Reglamento Delegado 2023/2485, criterios de examen técnico que no se incluyen en los elementos esenciales del Reglamento de Taxonomía (véase, por analogía, la sentencia de 10 de septiembre de 2025, Austria/Comisión, [T-625/22](#) , objeto de recurso, [EU:T:2025:869](#) , apartado [116](#)).

83Del mismo modo, al permitir que la Comisión determine los criterios de revisión técnica para todo tipo de actividades que cumplan los criterios de sostenibilidad, con la excepción de las actividades de producción de electricidad que utilizan combustibles fósiles sólidos, el legislador de la Unión tomó las decisiones políticas que le correspondían en relación con los elementos esenciales del Reglamento de taxonomía (sentencia de 10 de septiembre de 2025, Austria/Comisión, [T-625/22](#) , recurrida, [EU:T:2025:869](#) , apartado [117](#)).

84De ello se deduce que la determinación de las actividades económicas como tales y el establecimiento de criterios de examen técnico para cada actividad económica que implementa criterios de sostenibilidad no se incluyen dentro de los elementos esenciales del Reglamento de taxonomía, contrariamente a lo que alega el solicitante (sentencia de 10 de septiembre de 2025, Austria/Comisión, [T-625/22](#) , recurrida, [EU:T:2025:869](#) , apartado [118](#)).

85Esta conclusión no puede ser cuestionada por el argumento del solicitante de que la delegación de competencias conferida a la Comisión por el artículo 10, apartado 3, del Reglamento sobre taxonomía lleva a dicha institución a determinar el ámbito de aplicación de dicho Reglamento al elegir por sí misma las actividades para las que establece criterios de evaluación técnica. En efecto, como se desprende de las consideraciones expuestas en los apartados 70 a 84 anteriores, esta situación surge de la propia estructura del Reglamento sobre taxonomía y de las decisiones políticas adoptadas por el legislador de la Unión al definir el ámbito de aplicación de dicho Reglamento y los criterios generales para la sostenibilidad ambiental de una actividad económica, respectivamente, en los artículos 1 y 3 de dicho Reglamento. En la medida en que este argumento pueda considerarse que pretende definir el ámbito de aplicación del Reglamento sobre taxonomía o los criterios generales de sostenibilidad ambiental de una actividad económica, cabe señalar que el solicitante no ha planteado ninguna objeción de ilegalidad contra ninguno de los artículos, ni el 1 ni el ³, de este Reglamento.

86El argumento del solicitante, basado en una violación del artículo 16 de la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea, también debe desestimarse. En efecto, este argumento no guarda relación con la legalidad del artículo 10, apartado 3, del Reglamento de Taxonomía, sino que se refiere a si la exclusión, por la disposición impugnada, de la actividad de fabricación de aeronaves destinadas a la aviación privada o comercial de la categoría de actividades transitorias infringe la libertad del solicitante para ejercer una actividad empresarial, garantizada por el artículo 16 de la Carta de los Derechos Fundamentales.

87En vista de lo anterior, no puede considerarse que, en la medida en que delega en la Comisión la competencia para adoptar un reglamento delegado con el fin de complementar el artículo 10, apartados 1 y 2, y el artículo 17 del Reglamento de Taxonomía, el artículo 10, apartado 3, de dicho Reglamento se haya adoptado en violación del artículo 290 del TFUE (sentencia de 10 de septiembre de 2025, Austria/Comisión, [T-625/22](#) , recurrida, [EU:T:2025:869](#) , apartado [126](#)).

88Por lo tanto, es apropiado rechazar el primer argumento por carecer de fundamento.

En segundo lugar, basado en la violación de requisitos procesales esenciales

89La segunda alegación se divide en dos partes. La primera alega una violación del procedimiento de adopción del Reglamento Delegado 2023/2485, ya que ni el solicitante ni ninguna entidad representativa del sector de la aviación ejecutiva fueron debidamente consultados por la Comisión durante su elaboración. La segunda alega una violación de la obligación de motivar la decisión, ya que el Reglamento Delegado 2023/2485 no contiene ninguna explicación sobre la exclusión de la fabricación de aeronaves destinadas a la aviación ejecutiva de las actividades transitorias.

En cuanto al primer apartado del segundo motivo de apelación, basado en la falta de consulta al solicitante o a cualquier entidad representativa del sector de la aviación ejecutiva.

90El solicitante alega que, a pesar de ser una parte interesada y preocupada del sector privado, no fue consultado ni escuchado durante la elaboración del Reglamento Delegado 2023/2485, a pesar de las obligaciones de consulta de la Comisión en virtud del artículo 23, apartado 4, y del artículo 10, apartado 4, del Reglamento de Taxonomía. En concreto, el solicitante señala que ninguna entidad representativa del sector de la aviación ejecutiva participó en la plataforma de financiación sostenible prevista en el artículo 20 del Reglamento de Taxonomía (en adelante, la «plataforma»). Al optar por no consultar al solicitante ni a los representantes del sector, que habían enviado numerosas contribuciones y cartas, incluidas como anexos a la solicitud, abogando por la inclusión de todo el sector, incluida la aviación ejecutiva, en la taxonomía, la Comisión presuntamente incumplió los requisitos sustantivos de procedimiento establecidos en el Reglamento de Taxonomía para la adopción del Reglamento Delegado 2023/2485. Según el solicitante, si se hubieran respetado estos requisitos de procedimiento, el contenido del Reglamento Delegado 2023/2485 podría haber sido sustancialmente diferente.

91 La Comisión refuta el argumento del solicitante.

92A este respecto, cabe señalar que la disposición impugnada está incluida en el Reglamento Delegado 2023/2485 adoptado por la Comisión sobre la base, en particular, del artículo 10, apartado 3, y del artículo 11, apartado 3, del Reglamento de Taxonomía, dicho Reglamento Delegado se enmarca, con arreglo al artículo 290, apartado 1, del TFUE, en la categoría de actos no legislativos de aplicación general que complementan o modifican determinados elementos no esenciales del acto legislativo.

93Es importante destacar que, si bien el principio general del derecho a ser oído no se aplica a los actos de aplicación general, la situación es diferente cuando una disposición expresa del

marco jurídico que rige la adopción del acto en cuestión confiere tal derecho procesal a la persona afectada. En efecto, aunque ni el artículo 41, apartado 2, letra a), de la Carta de los Derechos Fundamentales ni el principio general de respeto del derecho a ser oído lo obligan a ello, el legislador de la UE conserva la facultad de prever el derecho de las personas consideradas afectadas por un acto de aplicación general a ser oídas, consultadas o informadas, y de regular el ejercicio de este derecho (sentencia de 29 de enero de 2026, Comisión contra Zippo Manufacturing y Zippo, [C-811/23 P](#) , [EU:C:2026:48](#) , apartados [59](#) y [60](#)).

94 Cabe señalar que, de conformidad con el artículo 10, apartado 4, del Reglamento de Taxonomía, la Comisión consulta a la plataforma antes de adoptar el acto delegado a que se refiere el apartado 3 de dicho artículo. El artículo 20, apartado 1, letra b), del Reglamento de Taxonomía dispone que la plataforma está integrada, en particular, por expertos que representan a las partes interesadas pertinentes del sector privado, incluidos los agentes y sectores de actividad de los mercados financieros y no financieros, y que representan a los sectores industriales pertinentes.

95 Cabe señalar también que, en virtud del artículo 23, apartado 4, del Reglamento de Taxonomía, «la Comisión recabará toda la información especializada necesaria antes de la adopción y durante la elaboración de los actos delegados, incluso consultando al Grupo de Expertos de los Estados miembros en Finanzas Públicas a que se refiere el artículo 24 [de dicho Reglamento]. Antes de la adopción de un acto delegado, la Comisión actuará de conformidad con los principios y procedimientos establecidos en el Acuerdo Interinstitucional de 13 de abril de 2016 “Mejor Regulación”».

96 El punto 28 del acuerdo interinstitucional entre el Parlamento Europeo, el Consejo de la Unión Europea y la Comisión sobre la “Mejor Regulación”, de 13 de abril de 2016 ([DO 2016, L 123, p. 1](#)), estipula que “la Comisión se compromete a recabar, antes de la adopción de actos delegados, todos los conocimientos necesarios, en particular consultando a expertos de los Estados miembros y realizando consultas públicas”.

97 En este caso, con respecto al procedimiento para la adopción del Reglamento Delegado 2023/2485, cabe señalar que la plataforma publicó el 3 de agosto de 2021 propuestas de criterios de examen técnico que abarcaban, en particular, determinadas actividades del sector de la aviación, incluida la fabricación de aeronaves. Estos criterios de examen técnico fueron objeto de consulta pública hasta el 28 de septiembre de 2021. La plataforma publicó sus recomendaciones finales sobre estos criterios en marzo de 2022. Las recomendaciones finales de la plataforma fueron examinadas por el grupo de expertos de los Estados miembros en finanzas sostenibles los días 6 de abril, 8 de julio, 4 de octubre, 15 de diciembre de 2022 y 24 de enero de 2023. La Comisión celebró una consulta pública, del 5 de abril al 3 de mayo de 2023, sobre un proyecto de Reglamento Delegado que incorporaba los criterios de examen técnico propuestos por la plataforma, con el fin de recabar la opinión de las partes interesadas, y adoptó el Reglamento Delegado 2023/2485 el 27 de junio de 2023.

98 Cabe señalar que el solicitante no impugna la afirmación de la Comisión de que, al elaborar sus recomendaciones sobre actividades de aviación, la plataforma se basó en el estudio

Steer, que, según se informa, dio lugar a debates con asociaciones de las que el solicitante es miembro o que incluyen fabricantes de aeronaves de negocios entre sus miembros, como la Asociación Europea de Industrias Aeroespaciales, de Seguridad y de Defensa (ASD) o la Unión de Aerolíneas para Europa (A4E). El solicitante tampoco impugna la afirmación de la Comisión de que el grupo de trabajo de la plataforma sobre transporte aéreo incluyó a un representante del sector de la aviación. Además, el solicitante no impugna que varias asociaciones de las que es miembro, como la Asociación Francesa de Industrias Aeroespaciales (GIFAS), la ASD y la Asociación General de Fabricantes de Aeronaves (GAMA), participaran en la consulta pública sobre los criterios de revisión técnica propuestos por la plataforma. Además, del expediente se desprende que la propia solicitante (Anexo A.3 de la solicitud), así como Compagnie Daher, EBAA, GAMA, GIFAS, ASD y Liebherr-Aerospace Toulouse SAS (Anexos A.4 a A.9 de la solicitud), participaron en la consulta pública organizada por la Comisión sobre el proyecto de reglamento delegado.

99 En estas circunstancias, el solicitante no puede argumentar seriamente que la Comisión incumplió las obligaciones que le imponen los artículos 10(4) y 23(4) del Reglamento de Taxonomía.

100 Además, cabe destacar que, en la medida en que el solicitante alega que la Comisión no dio un seguimiento favorable a sus observaciones ni a las de los representantes del sector de la aviación ejecutiva en el Reglamento Delegado 2023/2485, dicho argumento debe desestimarse, puesto que no se refiere a la violación de una obligación procesal, sino al fondo de la disposición impugnada.

101 En vista de las consideraciones anteriores, la primera parte de la segunda alegación debe desestimarse por infundada.

En la segunda rama del segundo motivo de apelación, basada en la violación de la obligación de fundamentar la apelación, se plantea la cuestión de la violación de la obligación de motivar la apelación.

102 El solicitante alega que la Comisión incumplió la obligación de motivar su decisión, impuesta por el artículo 296, apartado 2, del TFUE. A este respecto, el solicitante observa que ni el apartado 3.21 ni los considerandos del Reglamento Delegado 2023/2485 justifican la exclusión de la aviación de negocios de la taxonomía.

103 El solicitante señala que el documento de trabajo de la Comisión con referencia SWD(2023) 239 final/2, de fecha 4 de julio de 2023 (en adelante, el "documento de trabajo de la Comisión"), contiene efectivamente una justificación para esta exclusión, pero argumenta que esto no constituye una razón suficiente, puesto que, en primer lugar, el documento de trabajo en cuestión es un acto separado del Reglamento Delegado 2023/2485, en segundo lugar, este documento de trabajo es un acto preparatorio y no tiene el mismo valor jurídico que dicho Reglamento Delegado y, en tercer lugar, para dar sentido a la exclusión de la aviación de negocios de la taxonomía prevista en el artículo 3.21, el Tribunal tendría que interpretar la disposición impugnada únicamente a la luz del documento de trabajo, lo que sería contrario a la jurisprudencia establecida.

104 En cualquier caso, la justificación que figura en el documento de trabajo de la Comisión no permite comprender por qué la actividad operativa de los aviones ejecutivos podría ajustarse a la taxonomía, mientras que la fabricación de estas mismas aeronaves nunca lo haría, salvo en lo que respecta a las aeronaves neutras en carbono.

105 EBAA subraya que la decisión de excluir la aviación privada o comercial de la taxonomía no puede considerarse una elección técnica que no requiera mayor explicación, especialmente dadas las propuestas presentadas por ella misma y el solicitante durante el proceso de consulta para incluir en la taxonomía aeronaves con capacidad para al menos 19 pasajeros, independientemente de su uso, y para ajustarse a las normas de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en materia de ^{emisiones} de CO₂. De hecho, dadas las numerosas opiniones expresadas durante este procedimiento en contra de la exclusión de la aviación privada o comercial de la taxonomía y el hecho de que la Sra. ^{Mairead} McGuinness, entonces miembro de la Comisión responsable de la estabilidad financiera, los servicios financieros y la unión de los mercados de capitales, indicara, en una carta de 22 de marzo de 2023 en respuesta a las solicitudes en ese sentido de trece asociaciones del sector aeronáutico, que podría considerar la inclusión de la aviación de negocios en la taxonomía, una mayor obligación de justificación habría supuesto un mayor peso para la Comisión en este sentido.

106 Compagnie Daher añade que la justificación para excluir la aviación privada o comercial de la taxonomía contenida en el documento de trabajo de la Comisión se refiere a la operación de aeronaves y, por lo tanto, no explica la exclusión de la fabricación de aeronaves para la aviación comercial. Según Compagnie Daher, la obligación de la Comisión de justificar esta decisión es aún mayor dado que adoptó el Reglamento Delegado 2023/2485 en virtud de una delegación de competencias que le otorga un margen de discrecionalidad particularmente amplio.

107 La Comisión refuta los argumentos del solicitante.

108 A este respecto, conviene recordar que, según el artículo 296, apartado segundo, del TFUE, «los actos jurídicos deberán estar motivados y remitirse a las propuestas, iniciativas, recomendaciones, peticiones u opiniones previstas en los Tratados».

109 La motivación exigida por el artículo 296, apartado segundo, del TFUE debe ser adecuada a la naturaleza del acto en cuestión y exponer de forma clara e inequívoca el razonamiento de la institución que lo adoptó, de manera que las partes interesadas puedan comprender las justificaciones de la medida adoptada y el tribunal competente pueda ejercer su control. No es necesario que la motivación especifique todos los elementos fácticos y jurídicos pertinentes, puesto que la cuestión de si la motivación de un acto cumple los requisitos del artículo 296, apartado segundo, del TFUE debe evaluarse no solo en función de su redacción, sino también de su contexto y de todas las normas jurídicas aplicables a la materia (véase la sentencia de 10 de julio de 2025, Real Liga Belga para la Protección de las Aves, [C-287/24](#), [EU:C:2025:550](#), apartado 24 y la jurisprudencia citada).

110 Por lo tanto, un acto que causa daño está suficientemente motivado cuando se ha producido en un contexto conocido por la persona afectada, que le permite comprender el

alcance de la medida adoptada contra ella (véase la sentencia de 17 de septiembre de 2020, Rosneft ea/Council, [C-732/18 P](#) , no publicada, [EU:C:2020:727](#) , apartado 78 y la jurisprudencia citada).

111 En este caso, del considerando 3 del Reglamento Delegado 2023/2485 se desprende claramente que el sector del transporte y su cadena de valor se incluyen en gran medida dentro de las actividades económicas que no están cubiertas por el Reglamento Delegado 2021/2139 y para las que, por lo tanto, es necesario establecer criterios de revisión técnica adicionales con el fin de promover aún más las inversiones ambientalmente sostenibles.

112 Además, el considerando 11 del Reglamento Delegado 2023/2485 establece que «todos los modos de transporte son esenciales para el sistema de transporte y la aviación desempeña un papel crucial en la mejora de la cohesión, la conectividad y el acceso al mercado interior para todas las regiones» de la Unión. Este mismo considerando especifica que «la aviación tiene un potencial significativo para reducir sus emisiones de gases de efecto invernadero, contribuir a la descarbonización del transporte y, por lo tanto, puede contribuir sustancialmente a la mitigación del cambio climático», y que, por consiguiente, «es necesario establecer criterios de revisión técnica para la fabricación de aeronaves, el arrendamiento de aeronaves, el transporte aéreo de pasajeros y mercancías y los servicios de asistencia en tierra en el ámbito del transporte aéreo». En lo que respecta al carácter sostenible o transitorio de la aviación, el considerando 11 del Reglamento Delegado 2023/2485 establece que «las operaciones de transporte aéreo comercial “cero emisiones”, con cero emisiones directas de CO₂ , utilizando únicamente combustibles de aviación sostenibles, aún no son tecnológicamente viables y que, mientras se determine la viabilidad tecnológica del transporte aéreo comercial “cero emisiones”, el transporte aéreo debe considerarse una actividad transitoria, con criterios de revisión técnica basados en las mejores tecnologías disponibles para la eficiencia del combustible de las estructuras y los motores de las aeronaves, y en el potencial de una reducción sustancial de las emisiones de gases de efecto invernadero durante el ciclo de vida de las aeronaves mediante el aumento progresivo del uso de combustibles de aviación sostenibles».

113 El considerando 11 del Reglamento Delegado 2023/2485 establece, en particular, que la aviación puede contribuir sustancialmente a la mitigación del cambio climático y que, por lo tanto, es necesario establecer criterios de revisión técnica para determinadas actividades de este sector, incluida la fabricación de aeronaves y el transporte aéreo de pasajeros y mercancías. El considerando 11 también establece que, en la medida en que las operaciones de transporte aéreo comercial de «cero emisiones» aún no sean tecnológicamente viables, las actividades de transporte aéreo deben considerarse transitorias y que los criterios de revisión técnica establecidos a tal efecto deben basarse en las mejores tecnologías disponibles en lo que respecta a la eficiencia de la estructura y el motor en términos de consumo de combustible y en el potencial de reducciones sustanciales de las emisiones de gases de efecto invernadero a lo largo del ciclo de vida de la aeronave mediante el aumento progresivo del uso de combustibles de aviación sostenibles (en adelante, «SAF»).

114 Cabe señalar que la nota explicativa del Reglamento Delegado 2023/2485 especifica que,

«cuando [dicho] acto delegado establece criterios de revisión técnica para las actividades transitorias en el sentido del artículo 10, apartado 2, del Reglamento de Taxonomía, dichos criterios se definen para las actividades económicas para las que actualmente no existe una alternativa baja en carbono tecnológica y económicamente viable y que son necesarias para la transición a la neutralidad climática».

115La nota explicativa del Reglamento Delegado 2023/2485 indica que este Reglamento Delegado está «respaldado por un documento de trabajo analítico de los servicios de la Comisión, que, en particular, explica el enfoque adoptado para definir los criterios de examen técnico pertinentes, incluyendo cómo se pretende que funcionen estos criterios en la práctica y cualquier posible divergencia o adición en comparación con las recomendaciones de la plataforma».

116El capítulo 4 de la versión anterior del documento de trabajo de la Comisión, publicado el 27 de junio de 2023, simultáneamente con la adopción del Reglamento Delegado 2023/2485, contiene una sección 4.5, titulada "Contribución sustancial a la mitigación del cambio climático", que a su vez contiene una subsección 4.5.2, relativa al transporte.

117En el apartado 4.5.2 del documento de trabajo de la Comisión, en lo que respecta al tipo de contribución sustancial que se había elegido para el transporte aéreo, se especifica lo siguiente:

“Con respecto a la construcción y el arrendamiento de aeronaves, así como al transporte aéreo de pasajeros y carga, la plataforma propuso criterios para una contribución sustancial a la mitigación del cambio climático, que incluyen: (i) aeronaves de cero emisiones directas de CO₂ como actividades bajas en carbono; (ii) tecnología de aeronaves de próxima generación que ofrece mejoras significativas en el rendimiento en eficiencia de combustible y reducciones asociadas de emisiones de gases de efecto invernadero en comparación con la generación anterior de aeronaves; y (iii) la operación de aeronaves que utilizan CDA como actividades de transición. Los criterios relacionados con el transporte aéreo [...] tienen como objetivo, en primer lugar, acelerar el desarrollo y la entrada al mercado de aeronaves de cero emisiones directas de CO₂. En segundo lugar, tienen como objetivo fomentar la adopción en el mercado y el reemplazo de aeronaves de la generación anterior, menos eficientes en combustible, por aeronaves de última generación, más eficientes en combustible, sin contribuir a la expansión de la flota.” En tercer lugar, tienen como objetivo fomentar el reemplazo del queroseno fósil por [CDA]. Los criterios también fomentan la preparación técnica de la flota de aeronaves para operar con 100% [CDA].

[...] La última generación de aeronaves se clasifica según su eficiencia de combustible y su rendimiento en cuanto a emisiones de gases de efecto invernadero en relación con los márgenes establecidos por la nueva norma de CO₂ de la OACI para nuevos tipos de aeronaves (NT), y se divide en tres categorías según su peso máximo al despegue. Las aeronaves que no cumplen con estos márgenes corresponden a la generación anterior, que tiene una eficiencia de combustible significativamente menor. [...]

Las aeronaves de nueva generación destinadas a la aviación privada o comercial quedan excluidas debido a su huella de carbono por pasajero-kilómetro en comparación con otros

medios de transporte disponibles. Sería necesario realizar más estudios para demostrar cómo la fabricación de estas aeronaves podría contribuir a los objetivos de la taxonomía. Sin embargo, la fabricación de aeronaves con cero emisiones directas de CO₂ es totalmente coherente con los objetivos de la taxonomía, independientemente de su uso final.

[...] »

118 Del memorándum explicativo del Reglamento Delegado 2023/2485 y del apartado 4.5.2 del documento de trabajo de la Comisión se desprende claramente que esta consideró que la actividad de fabricación de aeronaves «producidas para la aviación privada o comercial» no cumplía las condiciones establecidas en el artículo 10, apartado 2, del Reglamento de Taxonomía para el establecimiento de criterios de examen técnico, teniendo en cuenta la huella de CO₂ por pasajero-kilómetro de las aeronaves de última generación producidas para la aviación privada o comercial en comparación con la de otros medios de transporte disponibles.

119 Es importante destacar a este respecto que el solicitante no podía ignorar el contexto en el que se adoptó el Reglamento Delegado 2023/2485, dada su participación en el procedimiento de consulta pública sobre las propuestas de criterios de examen técnico formuladas por la plataforma (véase el punto 98 anterior).

120 En consecuencia, el solicitante pudo comprender los motivos por los que el apartado 3.21 excluía la fabricación de aeronaves destinadas a la aviación privada o comercial de las actividades para las que se establecieron criterios de examen técnico en el marco de las actividades transitorias a que se refiere el artículo 10, apartado 2, del Reglamento de Taxonomía. Esta conclusión se ve reforzada por los argumentos presentados por el solicitante en apoyo del quinto motivo de apelación, que se centran específicamente en la explicación proporcionada por la Comisión en su documento de trabajo.

121 Además, cabe recordar que, según la jurisprudencia consolidada, la obligación de motivar la decisión constituye una formalidad sustancial que debe distinguirse de la cuestión del fondo de dicha motivación, siendo esta última una cuestión de legalidad sustantiva del acto impugnado (sentencia de 22 de marzo de 2001, Francia/Comisión, [C-17/99](#), [EU:C:2001:178](#), apartado 35; véase sentencia de 10 de septiembre de 2024, Comisión/Irlanda y otros, [C-465/20 P](#), [EU:C:2024:724](#), apartado 389 y jurisprudencia citada).

122 En efecto, la fundamentación de una decisión consiste en exponer formalmente los motivos en que se basa. Si estos motivos son erróneos, los errores afectan a la legalidad sustantiva de la decisión, pero no a su fundamentación, que puede ser suficiente incluso si expresa fundamentos equivocados. Por consiguiente, las quejas y los argumentos destinados a impugnar el fondo de un acto resultan irrelevantes en el contexto de una excepción basada en la falta o insuficiencia de fundamentación (véase la sentencia de 18 de junio de 2015, Ipatau/Consejo, [C-535/14 P](#), [EU:C:2015:407](#), apartado 37 y la jurisprudencia citada).

123 Por lo tanto, conviene desestimar el argumento de Compagnie Daher de que la explicación

contenida en el documento de trabajo de la Comisión se refiere al funcionamiento de aeronaves producidas para la aviación privada o comercial, y no a su fabricación, en la medida en que, con este argumento, pretende, en esencia, cuestionar la validez de dicha explicación, lo cual constituye una cuestión distinta de la violación de la obligación de justificar las decisiones.

124 En vista de las consideraciones expuestas anteriormente, es apropiado considerar que, en las circunstancias particulares del caso, la Comisión no violó la obligación de fundamentar su decisión que le incumbía según la jurisprudencia citada en los puntos 109 y 110 anteriores.

125 Por lo tanto, la segunda parte de la segunda alegación debe ser rechazada por infundada y, en consecuencia, la segunda alegación en su totalidad.

En cuanto al quinto motivo de apelación, basado en un error manifiesto de valoración

126 En el contexto del quinto motivo de apelación, el solicitante alega que la Comisión cometió un error manifiesto de valoración al excluir la actividad de fabricación de aeronaves destinadas a la aviación privada o comercial de las actividades para las que se establecieron criterios de examen técnico en el marco de las actividades transitorias, basándose en que estas aeronaves tendrían una huella de emisiones de CO₂ por pasajero-kilómetro superior a la de otros medios de transporte disponibles.

127 La Comisión impugna tanto la admisibilidad como el fondo de este argumento.

Sobre la admisibilidad del quinto motivo de apelación

128 La Comisión argumenta que la omisión del solicitante de especificar la disposición en virtud de la cual se alega que cometió un error manifiesto de valoración hace que la alegación sea inadmisibile, ya que no cumple con los requisitos de claridad y precisión establecidos en la jurisprudencia citada en el apartado 57 anterior. En particular, la Comisión critica al solicitante por no indicar si se le acusó de haber cometido un error manifiesto de valoración con respecto al artículo 10 o al artículo 19 del Reglamento de Taxonomía.

129 El solicitante refuta el argumento de la Comisión.

130 A este respecto, cabe señalar que el Estatuto del Tribunal de Justicia de la Unión Europea y el Reglamento de Procedimiento no exigen que el solicitante cite los artículos en los que se basa (sentencia de 6 de mayo de 2009, Outokumpu y Luvata/Comisión, [T-122/04](#), [EU:T:2009:141](#), apartado [53](#)). Basta con que los hechos, los fundamentos y las pretensiones del solicitante consten en la solicitud. Por el contrario, la mera cita de una disposición del Tratado o del Derecho de la UE no basta para que una alegación sea admisible. En efecto, con arreglo al artículo 76, letra d), del Reglamento de Procedimiento, la solicitud debe contener, en particular, un resumen de los fundamentos invocados. Además, este resumen debe ser suficientemente claro y preciso para que la parte demandada pueda preparar su defensa y el Tribunal pueda pronunciarse sobre el asunto, cuando proceda, sin necesidad de información adicional. Para garantizar la seguridad jurídica y la correcta administración de justicia, para que una alegación sea admisible, los

elementos fácticos y jurídicos esenciales en los que se fundamenta deben desprenderse, al menos de forma resumida, pero coherente y comprensible, del propio texto de la solicitud, a fin de evitar que el Tribunal dicte sentencia de forma excesiva o que no se pronuncie sobre un motivo relevante para la resolución del litigio. Cualquier alegación que no esté suficientemente expuesta en la solicitud de inicio del procedimiento se considerará inadmisibles (véase la sentencia de 12 de febrero de 2020, Kampete/Consejo, [T-164/18](#), no publicada, [EU:T:2020:542](#), apartado [112](#) y la jurisprudencia citada).

131 En este caso, es indiscutible que la solicitante no indicó expresamente en la solicitud la disposición respecto de la cual alegaba que la Comisión había cometido un error manifiesto de valoración.

132 Sin embargo, cabe señalar que de la solicitud se desprende con suficiente claridad que el solicitante impugna el fondo de los motivos expuestos en el documento de trabajo de la Comisión relativo a la exclusión de la actividad de fabricación de aeronaves destinadas a la aviación privada o comercial de las actividades para las que se han adoptado criterios de examen técnico en virtud del artículo 10, apartado 2, del Reglamento de Taxonomía.

133 Además, es importante destacar que la Comisión argumentó en su escrito de defensa que los argumentos presentados por el solicitante en apoyo del cuarto motivo de apelación, basado en la violación del artículo 19, apartados 1, letras d), f), h) y j), y del apartado 4, del Reglamento de Taxonomía, tenían por objeto demostrar la existencia de errores manifiestos de valoración en la aplicación de dichas disposiciones.

134 Cabe señalar también que, en su respuesta a la quinta alegación (puntos 142 a 146 y 153 del escrito de defensa), la Comisión indicó claramente que tenía la intención de impugnar el hecho de haber cometido un error manifiesto de valoración en la aplicación del artículo 10, apartado 2, del Reglamento de Taxonomía.

135 De ello se deduce que, a pesar de cierta imprecisión en la solicitud, la Comisión entendió que, mientras que el cuarto motivo se basaba, en esencia, en errores manifiestos de valoración en la aplicación del artículo 19(1)(d), (f), (h) y (j), y del apartado 4, del Reglamento de Taxonomía, el quinto motivo se basaba, en esencia, en un error manifiesto de valoración en la aplicación del artículo 10(2) del mismo Reglamento.

136 Por lo tanto, debe desestimarse la objeción de inadmisibilidad de la Comisión, basada en la falta de claridad y precisión del quinto motivo de apelación.

En cuanto a los méritos del quinto fundamento

137 El solicitante argumenta que la exclusión de la fabricación de aviones ejecutivos de las actividades transitorias no podría basarse, según el artículo 10, apartado 2, del Reglamento de Taxonomía, únicamente en el criterio de emisiones de CO₂ por pasajero-kilómetro. Por consiguiente, sostiene que la Comisión debería haber tenido en cuenta, en particular, los diversos usos de los aviones ejecutivos, el papel destacado de la aviación ejecutiva en la innovación, especialmente mediante el uso de una alta tasa de CDA (dióxido de carbono aeroespacial), que permite la descarbonización de todo el sector de la aviación, las bajas emisiones de CO₂ de la aviación ejecutiva europea en comparación con el sector del

transporte aéreo en general, y las ventajas de conectividad que ofrece la aviación ejecutiva en comparación con las aerolíneas regulares. El hecho de que la propia Comisión admita que sería necesario seguir trabajando para demostrar cómo la fabricación de la última generación de aviones de negocios podría contribuir a los objetivos de la taxonomía confirma, según el solicitante, que no tuvo en cuenta todos los elementos pertinentes cuando excluyó la actividad de fabricación de aeronaves producidas para la aviación privada o comercial de las actividades para las que se establecieron criterios de examen técnico en virtud de las actividades transitorias a que se refiere el artículo 10, apartado 2, del Reglamento de Taxonomía.

138 La Comisión sostiene que tuvo en cuenta las emisiones de CO₂ por pasajero-kilómetro de la aviación ejecutiva, que son significativamente superiores a las de otros medios de transporte que, en algunos casos, pueden constituir una alternativa a la aviación ejecutiva. Argumenta que los elementos mencionados por el solicitante en apoyo de esta alegación son irrelevantes para determinar si la actividad de fabricación de aeronaves destinadas a la aviación ejecutiva privada o comercial se enmarca dentro de las actividades transitorias a que se refiere el artículo 10, apartado 2, del Reglamento de Taxonomía, es decir, las actividades que contribuyen sustancialmente a la mitigación del cambio climático.

139 A este respecto, cabe recordar que, cuando una institución de la Unión tiene amplias facultades discrecionales, en particular en el contexto de evaluaciones complejas, el control judicial que el juez de la UE debe ejercer sobre el fondo de un acto realizado en el ejercicio de dichas facultades no debe llevarle a sustituir su propia valoración por la de la institución en cuestión, sino que tiene por objeto verificar que dicho acto no se basa en hechos materialmente inexactos y que no está viciado por ningún error manifiesto de valoración o abuso de poder (véase, a este respecto, la sentencia de 4 de mayo de 2023, BCE/Crédit Lyonnais, [C-389/21 P](#), [EU:C:2023:368](#), apartado 55 y la jurisprudencia citada).

140 Además, en el contexto de las competencias delegadas en el sentido del artículo 290 del TFUE, la Comisión, al ejercer las competencias que le han sido conferidas, dispone de una amplia discrecionalidad cuando se le solicita, en particular, que realice evaluaciones complejas (véase, a este respecto, la sentencia de 11 de mayo de 2017, Dyson/Comisión, [C-44/16 P](#), [EU:C:2017:357](#), apartado 53 y la jurisprudencia citada).

141 En este sentido, la jurisprudencia establece que el juez de la UE debe verificar, en particular, no solo la exactitud material de las pruebas en las que se basa, su fiabilidad y su coherencia, sino también comprobar si dichas pruebas constituyen todos los datos pertinentes que deben tenerse en cuenta para evaluar una situación compleja y si son capaces de sustentar las conclusiones extraídas de ellas (véase la sentencia de 4 de mayo de 2023, BCE/Crédit Lyonnais, [C-389/21 P](#), [EU:C:2023:368](#), apartado 56 y la jurisprudencia citada).

142 En efecto, cuando una institución tiene amplias facultades discrecionales, el respeto de las garantías procesales es de fundamental importancia, incluida la obligación de la institución de examinar, de forma cuidadosa e imparcial, todos los elementos pertinentes de la situación en cuestión (véase la sentencia de 4 de mayo de 2023, BCE/Crédit Lyonnais, [C-](#)

[389/21 P](#) , [EU:C:2023:368](#) , apartado [57](#) y la jurisprudencia citada).

143 En este caso, cabe recordar que, como se indica en el punto 117 anterior, la Comisión consideró que la actividad de fabricación de aeronaves destinadas a la aviación privada o comercial no cumplía las condiciones establecidas en el artículo 10, apartado 2, del Reglamento de Taxonomía para el establecimiento de criterios de examen técnico, teniendo en cuenta la huella de CO₂ _{por} pasajero-kilómetro de las aeronaves de última generación destinadas a la aviación privada o comercial en comparación con la de otros medios de transporte disponibles.

144 El artículo 10, párrafo 2, del Reglamento de Taxonomía dispone lo siguiente:

“Una actividad económica para la que no existe una alternativa baja en carbono tecnológicamente y económicamente viable se considera que contribuye sustancialmente a la mitigación del cambio climático cuando promueve la transición a una economía climáticamente neutra compatible con una trayectoria para limitar el aumento de la temperatura a 1,5 °C por encima de los niveles preindustriales, incluso mediante la eliminación gradual de las emisiones de gases de efecto invernadero, en particular las emisiones procedentes de combustibles fósiles sólidos, y cuando dicha actividad:”

tiene) presenta niveles de emisiones de gases de efecto invernadero que corresponden al mejor desempeño del sector o la industria;

b) no obstaculiza el desarrollo ni la implementación de alternativas bajas en carbono; [...]

do) Esto no conlleva una dependencia de activos con altas emisiones de carbono, dada la vida útil económica de estos activos.

A los efectos del presente apartado y del establecimiento de criterios de revisión técnica con arreglo al artículo 19, la Comisión evaluará la posible contribución y viabilidad de todas las tecnologías pertinentes existentes.

145 Cabe señalar que, en su declaración de defensa, la Comisión afirma que, en la fase de elaboración de los criterios de revisión técnica para la fabricación de aeronaves utilizadas para el transporte de pasajeros y mercancías, mantuvo la huella de CO₂ _{por} pasajero-kilómetro como criterio pertinente para considerar si una actividad económica contribuía sustancialmente a la mitigación del cambio climático, tal como exige el artículo 10, apartado 2, del Reglamento de Taxonomía.

146 Sin embargo, es importante destacar que la motivación de la disposición impugnada, tal como se expone en el documento de trabajo de la Comisión y en la nota explicativa del Reglamento Delegado 2023/2485, tiene como objetivo, con respecto a la actividad de fabricación de aeronaves producidas para la aviación privada o comercial, cumplir, por un lado, con la condición establecida en la primera frase del artículo 10, apartado 2, del Reglamento de Taxonomía, que dispone que las actividades transitorias pueden incluir actividades para las que no existen alternativas bajas en carbono tecnológicamente y económicamente viables y, por otro lado, con la condición establecida en el artículo 10, apartado 2, letra a), del mismo Reglamento, que especifica que dichas actividades deben

tener «niveles de emisiones de gases de efecto invernadero que correspondan al mejor desempeño del sector o la industria».

147 Por lo tanto, es necesario verificar si la Comisión ha cometido un error manifiesto de valoración al aplicar las dos condiciones mencionadas en el punto 146 anterior.

148 En primer lugar, con respecto a la afirmación en el documento de trabajo de la Comisión de que, en esencia, «otros medios de transporte disponibles» constituirían alternativas a la última generación de aviones privados, cabe señalar que, en su declaración de defensa, la Comisión indicó que había basado esta valoración en el informe de la asociación Transport & Environment (T&E) titulado «Aviones privados: ¿pueden los superricos impulsar la aviación de cero emisiones?» (en adelante, el «informe T&E»), que demostró que existían alternativas con emisiones de CO₂ significativamente menores por pasajero para ciertas rutas de menos de 500 kilómetros, es decir, para el 50 % de todos los vuelos privados dentro de la Unión, entre las que se encontraban principalmente trenes y aviones comerciales, que añadirían un máximo de tres horas al tiempo de viaje en comparación con un viaje realizado en avión privado, así como autobuses y coches privados. La Comisión observa que, según el informe T&E, existe un vuelo comercial directo para el 72 % de los vuelos privados. Asimismo, la Comisión señala que existen conexiones ferroviarias de alta velocidad en el 70 al 80% de las diez rutas de jets privados más populares de la Unión.

149 A este respecto, en primer lugar, cabe señalar que del artículo 10, apartado 2, primera frase, del Reglamento de Taxonomía se desprende claramente que las actividades transitorias pueden ser actividades que no sean en sí mismas bajas en carbono o actividades bajas en carbono que no cumplan las condiciones del artículo 10, apartado 1, del Reglamento de Taxonomía (Sentencia de 10 de septiembre de 2025, Austria/Comisión, [T-625/22](#), recurrida, [EU:T:2025:869](#), apartado [159](#)).

150 A continuación, cabe señalar que del artículo 10, apartado 2, primera frase, del reglamento de taxonomía se desprende claramente que las actividades de transición son, además, actividades económicas para las que no existen alternativas bajas en carbono tecnológicamente y económicamente viables.

151 Es importante destacar a este respecto que el mero hecho de que una actividad económica emita menos CO₂ que otra no significa necesariamente que sea una actividad baja en carbono.

152 Por lo tanto, la circunstancia, suponiendo que se demuestre, de que los aviones comerciales regulares emiten significativamente menos CO₂ por pasajero que la última generación de aviones ejecutivos no nos permite, por sí sola, concluir que el transporte aéreo de pasajeros en aviones comerciales regulares sea una actividad baja en carbono.

153 Por el contrario, el considerando 11 del reglamento impugnado indica que la aviación en su conjunto «tiene un potencial significativo para reducir sus emisiones de gases de efecto invernadero», lo que implica que, en su estado actual, no se trata de una actividad baja en carbono, como la propia Comisión admitió en respuesta a una pregunta del Tribunal durante la vista. En consecuencia, las aeronaves fabricadas para la aviación comercial

regular no pueden considerarse una «alternativa baja en carbono», en el sentido del artículo 10, apartado 2, primera frase, del Reglamento de Taxonomía, para la última generación de aviones ejecutivos.

154 Además, contrariamente a lo que argumenta la Comisión, cabe señalar que la cuestión de si existe, para una actividad económica determinada, una alternativa baja en carbono que sea tecnológica y económicamente viable requiere tener en cuenta la naturaleza y las características de la actividad económica en cuestión.

155 En este caso, como bien señala el solicitante, si bien el informe de T&E muestra que existen enlaces ferroviarios para ciertas rutas de menos de 500 kilómetros que corresponden a las rutas en las que se realiza una parte significativa de los enlaces aéreos con aviones de negocios en la Unión, no se deduce que el tren constituya necesariamente una solución de sustitución para la última generación de aviones de negocios.

156 En efecto, cabe señalar que las partes coinciden en que no existen enlaces ferroviarios que cubran todas las rutas que podrían utilizar los aviones de negocios entre dos puntos dentro del territorio de la Unión o entre el territorio de la Unión y terceros países, especialmente en lo que respecta a las zonas insulares del territorio de la Unión, tal como admitió la Comisión en la audiencia en respuesta a una pregunta del Tribunal. La propia Comisión declaró además en el considerando 11 del Reglamento Delegado 2023/2485 que «la aviación desempeña un papel fundamental en la mejora de la cohesión, la conectividad y el acceso al mercado interior para todas las regiones [de la Unión]».

157 Además, cabe señalar que, como argumentó el solicitante sin que la Comisión lo contradijera, los aviones privados ofrecen a sus usuarios una gran flexibilidad en cuanto a rutas y horarios de vuelo, y suelen ser más rápidos que el transporte ferroviario. Asimismo, a diferencia del transporte ferroviario, la última generación de aviones privados permite llegar a los territorios insulares de la Unión.

158 En estas condiciones, los trenes no pueden considerarse una "alternativa baja en carbono", en el sentido del artículo 10, párrafo 2, primera frase, del Reglamento de Taxonomía, a la última generación de aviones de negocios.

159 Estas consideraciones también se aplican a los autobuses y a los vehículos particulares, que, aun suponiendo que sean "eficientes en cuanto a emisiones de carbono", carecen, respectivamente, de la flexibilidad y la velocidad de la última generación de aviones de negocios.

160 Por lo tanto, cabe concluir que la Comisión no podía basar la exclusión de la actividad de fabricación de aeronaves producidas para la aviación privada o comercial de las actividades para las que se establecieron criterios de examen técnico en el marco de las actividades transitorias a que se refiere el artículo 10, apartado 2, del Reglamento de Taxonomía en la existencia de alternativas tecnológica y económicamente viables.

161 En segundo lugar, con respecto a la afirmación en el documento de trabajo de la Comisión de que, en esencia, la última generación de aviones ejecutivos tiene una huella de CO₂ por pasajero-kilómetro significativamente mayor que otros modos de transporte

disponibles, cabe señalar que la Comisión aclaró en su declaración de defensa que la huella de CO₂ por pasajero-kilómetro es un criterio bien establecido para evaluar los impactos de la aviación en el cambio climático. La Comisión subraya a este respecto que la Calculadora de Emisiones de Carbono de la OACI, la herramienta oficial de las Naciones Unidas para cuantificar la huella de CO₂ del transporte aéreo, utiliza el factor de ocupación de pasajeros y el método del factor pasajero/carga para determinar la proporción del combustible total utilizado que puede atribuirse a los pasajeros transportados. Del mismo modo, la Comisión subraya que el Reglamento (UE) 2023/2405 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de octubre de 2023, relativo a la igualdad de condiciones en el sector del transporte aéreo sostenible (ReFuelEU Aviation) (DO L, 2023/2405), por el que se introduce el etiquetado medioambiental voluntario para los vuelos, exige un método basado en la huella de carbono prevista por pasajero y la eficiencia prevista de un vuelo en términos de CO₂ por kilómetro.

162 Además, la Comisión refuta la afirmación del solicitante de que la contribución global del sector de la aviación ejecutiva a las emisiones de CO₂ es mínima. Según la Comisión, es importante contextualizar el tamaño relativamente pequeño de la población que se beneficia del uso de aviones ejecutivos (256.000 personas, o el 0,003 % de la población adulta mundial) en relación con la importante contribución de la aviación ejecutiva a las emisiones globales de CO₂ (entre el 1,7 % y el 1,8 % de las emisiones de CO₂ de la aviación comercial). La Comisión subraya que la aviación ejecutiva es la forma de transporte aéreo que consume más energía, contribuyendo con al menos 15,6 millones de toneladas de CO₂ en emisiones directas, o aproximadamente 3,6 toneladas de CO₂ por vuelo. Además, se estima que las emisiones de gases generadas por los vuelos de aviones ejecutivos aumentaron un 46 % entre 2019 y 2023 y es probable que aumenten aún más debido a las previsiones de un crecimiento significativo del sector en los próximos años.

163 La Comisión también impugna el argumento del solicitante basado en la capacidad de sus aeronaves para utilizar combustibles derivados del carbono (CDA). En este sentido, sostiene que, aun suponiendo que las aeronaves fabricadas para la aviación privada o comercial de negocios sean más avanzadas que las fabricadas para la aviación comercial regular en su uso de CDA, no estaría justificado incluir la fabricación de aeronaves, incluso aquellas capaces de operar con una mezcla compuesta al 100 % de CDA, en las actividades transitorias a que se refiere el artículo 10, apartado 2, del Reglamento de Taxonomía. Esto se debe a que los fabricantes de aeronaves no tendrían influencia sobre la operación real de estas aeronaves, que la llevan a cabo operadores que son entidades económicas independientes. En consecuencia, los fabricantes de aeronaves no tendrían influencia sobre el riesgo excesivo de altas emisiones de CO₂ por pasajero-kilómetro que podría estar vinculado al uso o no uso de CDA por parte del operador de la aeronave.

164 En este sentido, cabe recordar, en primer lugar, que las actividades transitorias a que se refiere el artículo 10, apartado 2, del Reglamento de Taxonomía pueden no ser actividades de baja emisión de carbono (véase el punto 149 anterior). Por lo tanto, es importante destacar que, según el artículo 19, apartado 3, del Reglamento de Taxonomía, en principio, solo las actividades de generación de electricidad mediante combustibles fósiles sólidos quedan excluidas de las actividades económicas que pueden clasificarse como

ambientalmente sostenibles. En consecuencia, el hecho de que la aviación ejecutiva no sea una actividad de baja emisión de carbono no es suficiente, por sí solo, para excluirla de las actividades transitorias para las que deben establecerse criterios de evaluación técnica.

165 En segundo lugar, cabe señalar que la actividad de fabricación de aeronaves se describe en la sección 3.21 como una actividad económica de "[l]a fabricación, reparación, mantenimiento, revisión, adaptación, diseño, reconversión y mejora de aeronaves y piezas y equipos de aeronaves".

166 Sin embargo, la huella de carbono _{por} pasajero-kilómetro se calcula teniendo en cuenta el número de pasajeros transportados y el número de kilómetros recorridos por vuelo. Por consiguiente, este criterio se enmarca dentro de la operación de aeronaves, que está regulada en el apartado 6.19 del Anexo I del Reglamento Delegado 2021/2139, titulado «Transporte aéreo de pasajeros y mercancías» (en adelante, «apartado 6.19»), y no dentro de su fabricación.

167 Además, en relación con el supuesto papel decisivo que desempeña el criterio de huella de CO₂ por pasajero-kilómetro _{en} la evaluación que hace la Comisión del carácter transitorio de las actividades económicas en el sector de la aviación, cabe señalar que el apartado 6.19(e) indica que el transporte aéreo de pasajeros puede considerarse una actividad transitoria cuando se realiza con una aeronave que opere con una proporción mínima de combustible CDA (dióxido de carbono) equivalente al 5 % en 2022, porcentaje que aumentará en dos puntos porcentuales anuales a partir de entonces. Asimismo, cabe señalar que, a diferencia de los criterios de revisión técnica establecidos en los apartados 6.19(b) a (d), el criterio de revisión técnica establecido en el mismo apartado (e) no hace referencia al cumplimiento del criterio de revisión técnica establecido en el apartado 3.21(b). Por lo tanto, se desprende del apartado 6.19, letra e), que la actividad de transporte aéreo de pasajeros puede considerarse transitoria incluso cuando se realice mediante una aeronave producida para la aviación privada o comercial de negocios, siempre que se opere con un porcentaje determinado de CDA y, por lo tanto, independientemente de su huella de CO₂ _{por} pasajero-kilómetro.

168 En tercer lugar, cabe recordar que el artículo 10(2)(a) del Reglamento de Taxonomía se refiere a «niveles de emisiones de gases de efecto invernadero que corresponden al mejor rendimiento del sector o la industria», de modo que la Comisión estaba obligada a tener en cuenta, en virtud de esta disposición, las emisiones de CO₂ _{de} las aeronaves producidas para la aviación privada o comercial de negocios con respecto al mejor rendimiento en este ámbito del sector del transporte aéreo de pasajeros, y no los sectores ferroviario o por carretera.

169 Por lo tanto, es necesario concluir que la Comisión no podía basar la exclusión de la actividad de fabricación de aeronaves producidas para la aviación privada o comercial de las actividades para las que se establecieron criterios de examen técnico en virtud de las actividades transitorias a que se refiere el artículo 10(2) del Reglamento de Taxonomía en la huella de CO₂ _{por} pasajero-kilómetro de dichas aeronaves.

- 170 En tercer lugar, cabe señalar que el artículo 10, apartado 2, del Reglamento de Taxonomía dispone que, a efectos no solo de establecer los criterios de revisión técnica, sino también de lo dispuesto en este apartado, la Comisión evaluará la contribución potencial y la viabilidad de todas las tecnologías existentes pertinentes.
- 171 En este caso, la Comisión argumenta que no tuvo en cuenta la capacidad de los aviones ejecutivos para operar con una concentración potencialmente alta de CDA, basándose en que los fabricantes de aviones ejecutivos no tienen influencia sobre el uso de CDA por parte de los operadores. Sin embargo, indicó en su escrito de defensa que, durante la próxima revisión de los criterios de examen técnico, evaluaría la necesidad de establecer criterios de examen técnico para los aviones ejecutivos que utilizan CDA, a la luz de la práctica cada vez más extendida de repostaje con CDA por parte de los operadores.
- 172 Sin embargo, cabe señalar que, según se desprende del apartado 3.21, inciso c), desde el 1^o de enero de 2028 hasta el 31 de diciembre de 2032, la fabricación de aeronaves que cumplan los criterios de examen técnico establecidos en el apartado 3.21, inciso b), y que estén certificadas para operar con una mezcla compuesta al 100 % de CDA se considerará una actividad transitoria.
- 173 De ello se deduce que la decisión de la Comisión de no tener en cuenta la capacidad de los aviones ejecutivos para operar con una alta tasa de CDA, a pesar de que sí tuvo en cuenta esta capacidad para otras aeronaves con una masa al despegue superior a 5,7 toneladas, parece manifiestamente arbitraria.
- 174 En cuarto lugar, cabe señalar que, según se desprende del documento de trabajo de la Comisión, la propia Comisión considera que sería necesario seguir investigando para demostrar si la fabricación de la última generación de aviones ejecutivos podría contribuir a los objetivos de la taxonomía y en qué condiciones.
- 175 El argumento de la Comisión a este respecto, según el cual este pasaje del documento de trabajo simplemente ilustra el enfoque gradual que ha adoptado para establecer los criterios de examen técnico, confirma más bien que, en el momento de adoptar el reglamento impugnado, no había analizado todos los elementos pertinentes para evaluar si la actividad de fabricación de aeronaves producidas para la aviación privada o comercial de negocios se encontraba dentro de las actividades transitorias a que se refiere el artículo 10, apartado 2, del Reglamento de Taxonomía.
- 176 Teniendo en cuenta las consideraciones expuestas en los puntos 148 a 175 anteriores, conviene considerar que la Comisión cometió un error manifiesto de valoración, en el sentido de la jurisprudencia a que se hace referencia en el punto 141 anterior, al excluir la actividad de fabricación de aeronaves destinadas a la aviación privada o comercial de las actividades para las que se establecieron criterios de examen técnico en virtud de las actividades transitorias a que se refiere el artículo 10, apartado 2, del Reglamento de Taxonomía.
- 177 De ello se deduce que el quinto motivo de apelación está bien fundado.

178Es necesario determinar si la ilegalidad encontrada podría dar lugar a la anulación de la disposición impugnada solicitada por el demandante.

179A este respecto, cabe recordar que el solicitante pretende la anulación de la disposición impugnada, concretamente el punto 2 del Anexo I del Reglamento Delegado 2023/2485, en la medida en que introdujo el apartado 3.21 en el Anexo I del Reglamento Delegado 2021/2139.

180Sin embargo, según la jurisprudencia consolidada, la anulación parcial de un acto de la Unión solo es posible en la medida en que los elementos cuya anulación se solicita sean separables del resto del acto. Este requisito de separabilidad no se cumple cuando la anulación parcial de un acto alteraría su esencia [véase la sentencia de 10 de mayo de 2023, Ryanair/Comisión (SAS II; COVID-19), [T-238/21](#), no publicada, [EU:T:2023:247](#), apartado [84](#) y la jurisprudencia citada].

181En este caso, cabe señalar que el primer párrafo, bajo b), de la tabla en la sección 3.21, que excluye la fabricación de "aeronaves producidas para la aviación comercial privada o de negocios", aparece en la subdivisión titulada "Criterios de examen técnico", que tiene como objetivo enumerar los criterios técnicos para cada tipo de aeronave cuya fabricación, reparación, mantenimiento, revisión, modernización, diseño, reconversión o mejora se encuentre dentro del ámbito de la taxonomía.

182Sin embargo, todos los criterios técnicos que deben cumplir las aeronaves fabricadas para la aviación comercial o privada se enumeran en la sección 3.21(b). De hecho, la sección 3.21(a) se refiere únicamente a aeronaves con cero emisiones directas de CO₂, y la sección 3.21(c) se refiere, desde el 1^{de enero} de 2028 hasta el 31 de diciembre de 2032, a aeronaves certificadas para operar con una mezcla compuesta al 100% de CDA y remite directamente a la sección 3.21(b) para los criterios técnicos. Por lo tanto, la eliminación de la sección 3.21(b) alteraría el contenido de la sección 3.21 en su conjunto, ya que eliminaría los criterios técnicos que ciertos tipos de aeronaves deben cumplir para que las actividades asociadas a ellas se consideren actividades transitorias según lo definido en el artículo 10(2) del Reglamento de Taxonomía. En consecuencia, la sección 3.21, inciso b), no es divisible del resto de dicha sección.

183Además, cabe señalar que el punto 2 del Anexo I del Reglamento Delegado 2023/2485, introducido en el Anexo I del Reglamento Delegado 2021/2139, además del apartado 3.21, el apartado 3.18, titulado «Fabricación de componentes de automoción y componentes para la movilidad», el apartado 3.19, titulado «Fabricación de componentes de material rodante ferroviario», y el apartado 3.20, titulado «Fabricación, instalación y mantenimiento de equipos eléctricos de alta, media y baja tensión para la transmisión y distribución de electricidad que resulten en una contribución sustancial a la mitigación del cambio climático o permitan dicha contribución», establece criterios de examen técnico para estas actividades sobre la base del artículo 10, apartado 3, y del artículo 11, apartado 3, del Reglamento de Taxonomía.

184Cabe señalar que, en la medida en que las secciones mencionadas en el punto 183 anterior difieren tanto en su finalidad como en los criterios que establecen, la sección 3.21 del

Anexo I del Reglamento Delegado 2021/2139 es separable de las secciones 3.18 a 3.20 de dicho Reglamento.

185 De igual modo, si bien el primer párrafo, en los apartados b) y c), de la tabla del apartado 6.18 del Anexo I del Reglamento Delegado 2021/2139, titulado «Arrendamiento de aeronaves», y el primer párrafo, en los apartados b) y c), del apartado 6.19 del Anexo I del mismo Reglamento, titulado «Transporte aéreo de pasajeros y mercancías», ambos apartados introducidos en el Anexo I de dicho Reglamento por el punto 22 del Anexo I del Reglamento Delegado 2023/2485, se refieren a los criterios de examen técnico establecidos en el apartado 3.21, en los apartados b) y c), no obstante, estos apartados tienen una finalidad distinta, ya que pretenden establecer criterios de examen técnico para actividades económicas diferentes de las que se mencionan en el apartado 3.21. De ello se deduce que el apartado 3.21 es separable de los apartados 6.18 y 6.19 del Anexo I del Reglamento Delegado 2021/2139, lo cual confirmó la Comisión en respuesta a una pregunta del Tribunal durante la vista.

186 En consecuencia, en este caso, el Tribunal está justificado en anular íntegramente el apartado 3.21 introducido en el Anexo I del Reglamento Delegado 2021/2139 por el punto 2 del Anexo I del Reglamento Delegado 2023/2485.

187 En vista de todas las consideraciones anteriores, debe admitirse el presente recurso, sin necesidad de pronunciarse sobre el tercer, cuarto y sexto motivo, y debe anularse la disposición impugnada.

En gastos

188 De conformidad con el artículo 134, apartado 1, del Reglamento, la parte perdedora deberá pagar las costas procesales si así se ha solicitado. Dado que la Comisión ha perdido el caso, deberá pagar las costas procesales, de acuerdo con las solicitudes del demandante, EBAA y Compagnie Daher.

189 De conformidad con el artículo 138, apartado 1, del Reglamento, los Estados miembros y las instituciones que hayan intervenido en el procedimiento sufragarán sus propios gastos. Por consiguiente, el Parlamento y el Consejo sufragarán sus propios gastos.

Por estas razones,

EL TRIBUNAL (primera sala, compuesta por cinco jueces)

declara y se detiene:

1) Se suprime la sección 3.21, titulada «Fabricación de aeronaves», introducida por el punto 2 del anexo I del Reglamento Delegado (UE) 2023/2485 de la Comisión, de 27 de junio de 2023, por el que se modifica el Reglamento Delegado (UE) 2021/2139 al establecer criterios adicionales de revisión técnica para determinar las condiciones en las que determinadas actividades económicas pueden considerarse que contribuyen sustancialmente a la mitigación o adaptación al cambio climático y si dichas actividades causan daños significativos a cualquiera de los demás objetivos medioambientales, en el

anexo I del Reglamento Delegado (UE) 2021/2139 de la Comisión, de 4 de junio de 2021, por el que se complementa el Reglamento (UE) 2020/852 del Parlamento Europeo y del Consejo al establecer criterios de revisión técnica para determinar las condiciones en las que una actividad económica puede considerarse que contribuye sustancialmente a la mitigación o adaptación al cambio climático y si dicha actividad económica causa daños significativos a cualquiera de los demás objetivos medioambientales.

2)La Comisión Europea asumirá sus propios costes, así como los de Dassault Aviation, la Asociación Europea de Aviación de Negocios (EBAA) y Compagnie Daher.

3)El Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea correrán con sus propios gastos.

Papasavvas

Buttigieg

Kancheva

Tichy-Fisslberger

Bestagno

Así se pronunció en audiencia pública en Luxemburgo, el 24 de junio de 2026.

El empleado

V. Di Bucci

El presidente

Señor van der Woude