# DOMSTOLENS BESLUT (fjärde avdelningen)
den 21 juni 2001 *

I mål C-330/00 P,

**Alsace International Car Services SARL (AICS)**, Strasbourg (Frankrike), företrätt av J.-C. Fourgoux, avocat, med delgivningsadress i Luxemburg,

klagande,

angående överklagande av dom meddelad den 6 juli 2000 av Europeiska gemenskapernas förstainstansrätt (femte avdelningen) i mål T-139/99, AICS mot parlamentet (REG 2000, s. II-2849), i vilket det förs talan om att denna dom skall upphävas och att klagandens yrkanden i förstainstansrätten skall bifallas,

i vilket den andra parten är:

**Europaparlamentet**, företrätt av O. Caisou-Rousseau och A. Neergaard, båda i egenskap av ombud, med delgivningsadress i Luxemburg,

svarande i första instans

meddelar

* Rättegångsspråk: franska.

DOMSTOLEN (fjärde avdelningen)

sammansatt av avdelningsordföranden A. La Pergola samt domarna D.A.O. Edward och C.W.A. Timmermans (referent),

generaladvokat: J. Mischo,

justitiesekreterare: R. Grass,

efter att ha hört generaladvokaten,

följande

**Beslut**

1 Alsace International Car Services SARL (nedan kallat AICS) har, genom ansökan som inkom till domstolens kansli den 11 september 2000, med stöd av artikel 49 i EG-stadgan för domstolen överklagat förstainstansrättens dom av den 6 juli 2000 i mål T-139/99, AICS mot parlamentet (REG 2000, s. II-2849, nedan kallad den överklagade domen), genom vilken förstainstansrätten ogillade AICS talan dels om ogiltigförklaring av Europaparlamentets beslut att inte anta klagandens anbud inom ramen för anbudsinfordran nr 99/S 18-8765/FR om upphandling av persontransport med fordon och förare för parlamentets sessioner i Strasbourg (nedan kallat det omtvistade beslutet), dels om ersättning för de skador som klaganden anser sig ha orsakats genom detta beslut.

## Bakgrund till tvisten

2 Bakgrunden till tvisten vid förstainstansrätten har återgivits på följande sätt i den överklagade domen:

"1 Den 27 januari 1999 publicerade Europaparlamentet med tillämpning av rådets direktiv 92/50/EEG av den 18 juni 1992 om samordning av förfarandena vid offentlig upphandling av tjänster (EGT L 209, s. 1; svensk specialutgåva, område 6, volym 3, s. 139) ett meddelande om upphandling i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning* (EGT S 18, s. 28, nedan kallat meddelandet) i enlighet med ett öppet förfarande. Upphandlingen avsåg persontransport med fordon och förare (anbudsinfordran nr 99/S 18-8765/FR, nedan kallad anbudsinfordran). Villkoren för att tillåtas lämna in anbud angavs i meddelandet, i kontraktshandlingarna, vilka innehöll administrativa och tekniska bestämmelser, samt i förslaget till ramavtal.

2 I punkt 2 i meddelandet angavs att upphandlingen skulle göras i form av ett ramavtal med ett företag som tillhandahåller tjänster och att det skulle genomföras på grundval av en särskild anvisning för varje tillfälle. Platsen för fullgörande av avtalet var Strasbourg (punkt 3). Enligt punkt 5 var upphandlingen uppdelad i två partier. Det första partiet avsåg hyra av bilar och minibussar med förare, medan det andra partiet avsåg hyra av buss med förare. Talan i målet avser endast tilldelning av det första partiet av upphandlingen.

3 Enligt punkt 13 i meddelandet kan anbudsgivarna vara företag, enskilda entreprenörer såväl som sammanslutningar av företag och/eller enskilda entreprenörer.

4 I punkt 14 i meddelandet anges följande: '*Tjänsteleverantörer:* Leverantörerna [eller deras chefer] skall kunna visa att de har tre års erfarenhet på området i fråga. De skall även visa att de har en omsättning på minst 2 000 000 (franska franc (FRF)) för det första partiet och 68 750 FRF för det andra partiet.'

5 I punkt 16 i meddelandet angavs som kriterier för tilldelning av upphandlingen att det anbud som var det ekonomiskt sett mest fördelaktiga, med beaktande av priset och den tekniska förtjänsten, skulle antas.

6 I artikel 1 stycke 1.3 i kontraktshandlingarna (administrativa klausuler) anges att parlamentets ungefärliga behov uppgick till i genomsnitt 25 till 60 bilar och 2 till 4 minibussar per dag omfattande mellan 6 och 12 arbetstimmar. Ett tidsschema angavs i punkt 5 i kontraktshandlingarna (tekniska klausuler). Enligt detta schema skulle tjänsterna tillhandahållas från klockan 7.30 till dess att parlamentets verksamhet avbröts för dagen (mellan klockan 22 och klockan 24, vilket kunde variera från dag till dag). I punkt 5 angavs även följande:

'Med beaktande av att aktiviteten är som mest intensiv mellan klockan 7.30 och 9, samt mellan klockan 20 och 22, skall företaget i sitt anbud förbinda sig att ha tillräcklig kapacitet för att vid behov bemöta en större efterfrågan. Den tjänst som skall tillhandahållas varar under minst två timmar.'

7 I punkt 2.1 i kontraktshandlingarna (tekniska klausuler) angav parlamentet dessutom att transporterna i fråga skulle äga rum med fordon utan taxiskyltar.

8 I artikel 6 sista stycket i kontraktshandlingarna (administrativa klausuler) angavs att:

'Anbuden och tillhandahållandet av tjänsterna skall överensstämma med gällande lagstiftning.'

9 I det förslag till ramavtal som fanns som bilaga till anbudsinfordran (artikel VI andra stycket) angavs följande:

'Avtalsslutande anbudsgivare är skyldig att nogsamt tillämpa gällande nationella och lokala regler och föreskrifter vid utförandet av de tjänster som beställts.'

10 Den 10 februari 1999 ingav sökanden sitt anbud till parlamentet. Anbudet hade följande lydelse:

'...

Vårt anbud avser första partiet av den dagliga delen utanför rusningstid till den timtaxa som anges i bilaga 1.

Vi kan ställa ett trettiotal fordon med förare till parlamentets förfogande... från måndag till fredag under parlamentets sessioner i Strasbourg.

Vi kan emellertid inte svara för rusningstiden... det vill säga mellan klockan 7 och 9 samt mellan klockan 19 och 22.

Det är tekniskt och ekonomiskt omöjligt att tillhandahålla ifrågavarande tjänster under rusningstid.

Vårt företag kan inte tillhandahålla ett så stort antal fordon under nämnda tidsperioder. För övrigt är inte heller något annat av de företag som finns inom samma region i stånd att göra detta, utan att i sin tur anlita taxichaufförer som arbetar i strid med gällande lagstiftning.

...'

11 Sökanden bifogade som bilaga 2 till sitt anbud ett dokument med titeln 'Tvistemål avseende illojal konkurrens'. I denna handling påpekades att såväl ett civilrättsligt som ett straffrättsligt förfarande hade inletts med avseende på den verksamhet som bedrevs av Association centrale des autos taxi de la communauté urbaine de Strasbourg (nedan kallad ACATS TAXI 13), vilken för parlamentets räkning transporterade tjänstemän och parlamentsledamöter i fordon utan taxiskyltar inom ramen för ett kontrakt om uthyrning av bilar och förare. Sökanden framhöll att endast en limousinfirma skulle vara i stånd att uppfylla parlamentets krav inom ramen för den lagstiftning som var tillämplig på persontransporter mot betalning. Sökanden utvecklade sin ståndpunkt ytterligare i nämnda handling.

12 Den 24 februari 1999 begärde parlamentet att anbudsgivarna skulle ange det antal fordon de förfogade över vid den tidpunkten, samt det antal fordon de

räknade med att förfoga över för det fall att de skulle komma att sluta ett kontrakt med institutionen.

13 Som svar på denna begäran meddelade sökanden att den innehade fem limousiner och att den för närvarande genomförde ett köp av ytterligare tre fordon. Sökanden angav dessutom följande:

'Vid varje parlamentssession kan vi under måndag till fredag (förutom under rusningstid) ställa ett sextiotal bilar till ert förfogande vilka är i överensstämmelse med de tekniska bestämmelserna i anbudsinfordran.'

14 Parlamentet beslutade att välja anbudet från Coopérative Taxi 13, som var en av anbudsgivarna, eftersom detta framstod som det mest förmånliga med beaktande av de kriterier för tilldelning av kontraktet som angivits i meddelandet.

15 Genom en skrivelse av den 7 april 1999 meddelade parlamentet sökanden sitt beslut att inte anta dennes anbud. Som skäl angavs prisskillnaden mellan sökandens anbud och anbudet från det företag med vilket parlamentet hade tecknat det kontrakt som följde av upphandlingen (nedan kallat det ifrågasatta beslutet).

16 I en skrivelse av den 15 april 1999 angav sökanden för parlamentet att den hade trott att detta förlängde giltigheten av det avtal som hade ingåtts med 'l'association (eller coopérative) des artisans taxis'. Sökanden uttryckte på nytt sina tvivel avseende huruvida ett sådant kontrakt överensstämde med fransk rätt. Med avseende på denna fråga framhävde sökanden i synnerhet

det förhållandet att det var omöjligt att, utan att bryta mot gällande rätt avseende taxibilar, transportera Europaparlamentets ledamöter och tjänstemän i överensstämmelse med de villkor som hade ställts upp i anbudsinfordran (fordon utan taxiskyltar). Sökanden påpekade att även om anbudet från 'artisans taxis strasbourgeois' var mer förmånligt ur ekonomisk synvinkel, så skulle tjänsterna likafullt tillhandahållas utanför de lagliga ramarna och således i strid med anbudsinfordran. Dessutom påminde sökanden om att den inte åtnjöt samma skattelättnader som taxichaufförer och att den således inte utan att bryta mot gällande lagstiftning kunde lämna in ett anbud med ett konkurrenskraftigt pris. Av denna anledning ställdes sökanden inför illojal konkurrens. Avslutningsvis begärde sökanden att parlamentet skulle ta ställning till dess argument.

17 Som komplettering till sitt brev av den 15 april 1999 tillställde sökanden parlamentet, genom en skrivelse av den 19 april 1999, en rapport från mars 1992 utarbetad av inrikesministeriet, allmänna förvaltningsinspektionen, vilken avsåg taxiverksamheten inom storstadsregionen Strasbourg och vid flygplatsen Strasbourg-Entzheim.

18 Genom en skrivelse av den 11 maj 1999 svarade Nicolas-Pierre Rieffel, generaldirektör för generaldirektoratet Administration vid parlamentet, följande:

'I era skrivelser av den 15 och 19 april 1999 lämnar ni ett antal uppgifter avseende den franska lagstiftningen om taxiverksamhet. Ni har även begärt att Europaparlamentet skall ta ställning till de kommentarer ni har framfört avseende huruvida de tjänster Coopérative Taxi 13 tillhandahåller överensstämmer med denna lagstiftning. Detta föranleder följande kommentarer från min sida.

För att undvika meningsskiljaktigheter senare angav parlamentet i sin anbudsinfordran nr 99/S 18-8765/FR en skyldighet för "den vars anbud antas att tillse att gällande nationella och lokala regler följs inom ramen för utförandet av de upphandlade tjänsterna" (se artikel VI andra stycket i kontraktsmallen). I detta avseende påpekas att det inte åligger Europaparlamentet, utan de behöriga franska domstolarna att tolka lagstiftningen.

Europaparlamentet har å sin sida följt alla regler och förfaranden avseende upphandlingsförfaranden, och i första hand direktiv... 92/50..., vad gäller ovan angivna anbudsinfordran.

Vad gäller genomförandet av tjänsterna förfogar jag inte över några uppgifter som ger mig anledning att misstänka att Coopérative Taxi 13 inte uppfyller villkoren i anbudsinfordran. Europaparlamentet har för övrigt hittills inte kontaktats av någon förvaltningsmyndighet eller domstol som har ifrågasatt villkoren för avtalets genomförande.

...'"

3 Det är mot denna bakgrund som AICS den 8 juni 1999 väckte talan vid förstainstansrätten.

## Den överklagade domen

4 I den överklagade domen ogillade förstainstansrätten AICS talan i dess helhet.

5 För det första har förstainstansrätten i punkterna 28—34 i den överklagade domen inte godtagit parlamentets invändning att klagandens talan inte kunde tas upp till sakprövning.

6 För det andra, vad avser prövningen av saken i målet, har förstainstansrätten i punkterna 39—46 i den överklagade domen ansett att talan inte kunde bifallas på klagandens första grund, enligt vilken fransk rätt som var tillämplig på taxiverksamhet samt kontraktshandlingarna skulle ha åsidosatts.

7 Förstainstansrätten har därvid grundat sig på följande skäl:

"40 Förstainstansrätten påpekar dessutom att den enligt artikel 230.2 EG är behörig att inom ramen för en talan om ogiltigförklaring pröva grunder som avser avsaknad av behörighet, åsidosättande av väsentliga formföreskrifter, åsidosättande av EG-fördraget eller av en rättsregel avseende tillämpningen

av detta, eller maktmissbruk. Av detta följer att förstainstansrätten inte kan pröva det påstådda åsidosättande av den franska lagstiftningen som en rättsfråga vilken kräver en obegränsad rättsprövning. En sådan prövning kan nämligen endast utföras av de franska myndigheterna.

41 Gemenskapens institutioner är emellertid, med beaktande av principerna om god förvaltningssed och om samarbete mellan gemenskapsinstitutionerna och medlemsstaterna, skyldiga att tillförsäkra att de villkor som har föreskrivits i anbudsinfordran inte driver potentiella anbudsgivare till att bryta mot den nationella lagstiftning som är tillämplig på deras verksamhet.

42 I detta fall har parlamentet hävdat att den franska lagstiftningen inte innebar ett förbud mot att utföra de transporter som avsågs i anbudsinfordran i taxibilar utan taxiskyltar, under förutsättning att dessa tjänster täcktes av en inskrivning i registret för företag som bedriver allmän persontransport på väg. Förstainstansrätten konstaterar att sökanden inte har visat att detta påstående från parlamentet är uppenbart felaktigt. Sökanden har nämligen begränsat sig till att åberopa den franska lagstiftningen om taxiverksamhet, utan att visa att lagstiftningen för privata persontransporttjänster på väg utanför tätorter inte kunde tillämpas med avseende på taxichaufförer när dessa tillhandahöll de tjänster som avses i anbudsinfordran. Det är dessutom ostridigt att Coopérative Taxi 13 har inkommit med ett bevis på inskrivning i registret för företag som bedriver allmän persontransport på väg. Parlamentet har visat att denna inskrivning i registret var nödvändig enligt den ovan nämnda franska lagstiftningen om privata transporttjänster, vilket gör dess påstående trovärdigt.

43 Under dessa omständigheter skall det anses att sökanden inte har visat att parlamentet har gjort en uppenbart felaktig bedömning i sin tolkning av den franska lagstiftningen.

44 Sökanden kan dessutom inte åberopa den klausul i utkastet till kontraktet enligt vilken tjänsterna skall tillhandahållas i överensstämmelse med gällande lagstiftning. Denna klausul kan nämligen inte tolkas på så sätt att den innebär en skyldighet för parlamentet att utöver kontrollen av att den berörda anbudsgivaren är inskriven i det ovan nämnda registret göra en kontroll av att anbudsgivaren fullgör kontraktet i fråga i överensstämmelse med den franska lagstiftningen. Som parlamentet tydligt har framhållit är det enligt denna klausul anbudsgivaren som skall försäkra sig om att verksamheten utövas i överensstämmelse med den franska lagstiftningen, och det är således denne som skall ta konsekvenserna av ett åsidosättande av denna skyldighet.

45 Det skall tilläggas att parlamentet under förhandlingen påstod sig ha en skyldighet att häva kontraktet i fråga på grund av nämnda klausul om det skulle visa sig att dess tolkning av den franska lagstiftningen är felaktig."

8 För det tredje har förstainstansrätten i punkterna 52—54 i den överklagade domen ansett att talan inte kunde bifallas på klagandens andra grund, enligt vilken icke-diskrimineringsprincipen skulle ha åsidosatts.

9 Förstainstansrätten påpekade i punkt 52 att klaganden hade medgett att den påstådda diskrimineringen uteslutande berodde på den åtskillnad som görs

mellan limousinfirmor och taxiföretag i fransk rätt, och angav vidare följande i punkt 53:

"Eftersom sökanden inte har visat att den tolkning som parlamentet har gjort av den franska lagstiftning som är tillämplig på de tjänster som avses i anbudsinfordran var uppenbart felaktig (se punkt 43 [i den överklagade domen]) kan denne inte heller med framgång hävda att parlamentet skulle ha åsidosatt icke-diskrimineringsprincipen på grund av att det inte har tagit hänsyn till denna åtskillnad i behandling. Parlamentet kan nämligen inte på grundval av gällande gemenskapsrättsliga regler beakta de olika förutsättningar för utsikter till framgång i upphandlingsförfarandet som är resultatet av fransk rätt..."

10 För det fjärde fastställde förstainstansrätten i punkterna 59—67 i den överklagade domen att klagandens tredje grund, enligt vilken det tvingande villkoret i meddelandet att leverantörerna skulle kunna visa att de hade tre års erfarenhet på området i fråga hade åsidosatts, skulle avvisas med hänsyn till att denna grund, som åberopades för första gången vid den muntliga förhandlingen, inte avsåg rättsliga eller faktiska omständigheter som framkommit först under förfarandet.

11 För det femte ansåg förstainstansrätten i punkt 68 i den överklagade domen avseende AICS skadeståndstalan att "[g]emenskapens utomobligatoriska ansvar enligt artikel 288 andra stycket EG och de allmänna principer som det hänvisas till i den bestämmelsen förutsätter att flera villkor är uppfyllda, nämligen att det agerande som läggs institutionen till last är rättsstridigt, att det verkligen föreligger en skada och att det finns ett orsakssamband mellan agerandet och den åberopade skadan (förstainstansrättens dom av den 16 oktober 1996, i mål T-336/94, Efisol mot kommissionen, REG 1996, s. II-1343, punkt 30)".

12 Förstainstansrätten ansåg i punkt 69 i den överklagade domen att eftersom klaganden inte hade visat att parlamentets agerande var rättsstridigt, skulle klagandens skadeståndsyrkande ogillas.

## Överklagandet

13 AICS har i överklagandet yrkat att domstolen skall

— upphäva den överklagade domen,

— pröva, eftersom målet är färdigt för avgörande, "yrkandet om ogiltigförklaring av beslutet av den 7 april 1999 att inte anta AICS anbud och följaktligen tilldela Taxi 13 kontraktet, samt pröva yrkandet om skadestånd på ett belopp av 2 190 000 FRF, med förbehåll för senare ändringar på samma grund som kan komma att göras den dag dom meddelas",

— förplikta parlamentet att ersätta rättegångskostnaderna.

14 Parlamentet har yrkat att domstolen skall

— ogilla överklagandet,

— förplikta AICS att ersätta rättegångskostnaderna.

15 AICS har åberopat fem grunder till stöd för överklagandet. Den första grunden avser att förstainstansrätten har gjort en uppenbart oriktig bedömning av de faktiska omständigheterna och en felaktig rättstillämpning. Den andra grunden avser ett åsidosättande av EG-fördraget och väsentliga formföreskrifter avseende motiveringen av den överklagade domen. Den tredje grunden avser ett åsidosättande av icke-diskrimineringsprincipen och den fjärde grunden åsidosättande av kravet på att den som tilldelas upphandlingen skall ha tre års erfarenhet på området i fråga. Den sista grunden avser det förhållandet att det saknades grund för att ogilla klagandens skadeståndsyrkande.

16 Inledningsvis bör det erinras om att i enlighet med artikel 119 i domstolens rättegångsregler kan domstolen ogilla en talan genom ett motiverat beslut om det är uppenbart att talan inte kan tas upp till sakprövning eller att den är ogrundad.

**Den första grunden**

*Första delen*

17 I första grundens första del har klaganden gjort gällande att förstainstansrätten har gjort en uppenbart oriktig bedömning av de faktiska omständigheterna och en felaktig rättstillämpning genom att i punkt 42 i den överklagade domen anse att parlamentets påstående, att det kunde ingå avtal med taxichaufförer utan att dessa var tvungna att bryta mot fransk lagstiftning, var "trovärdigt".

18 I detta hänseende bör det erinras om att i enlighet med fast rättspraxis framgår det av artikel 225 EG, artikel 51 första stycket i EG-stadgan för domstolen och

artikel 112.1 c i domstolens rättegångsregler att det i ett överklagande klart skall anges på vilka punkter den dom som det yrkas upphävande av ifrågasätts samt de rättsliga grunder som särskilt åberopas till stöd för detta yrkande (se särskilt dom av den 4 juli 2000 i mål C-352/98 P, Bergaderm och Goupil mot kommissionen, REG 2000, s. I-5291, punkt 34).

19 Ett överklagande som inte innehåller något argument som särskilt syftar till att visa att det har skett en felaktig rättstillämpning i den överklagade domen och som endast återger de argument som redan har anförts vid förstainstansrätten, uppfyller inte detta krav. Ett sådant överklagande utgör nämligen endast en begäran om omprövning av den ansökan som ingivits till förstainstansrätten, något som faller utanför domstolens behörighet (se särskilt domen i det ovannämnda målet Bergaderm och Goupil mot kommissionen, punkt 35).

20 I det förevarande fallet har klaganden gjort gällande att förstainstansrätten i punkt 42 i den överklagade domen har gjort en uppenbart oriktig bedömning av de faktiska omständigheterna och en felaktig rättstillämpning. Klaganden har emellertid inte anfört något argument som särskilt syftar till att visa i vilket avseende det skett en felaktig rättstillämpning i det resonemang som förstainstansrätten fört, särskilt i punkt 42 i den överklagade domen, i syfte att komma till slutsatsen att parlamentets tolkning av den franska lagstiftningen inte var uppenbart oriktig och att parlamentet således inte hade åsidosatt sin gemenskapsrättsliga skyldighet att inte locka potentiella anbudsgivare att bryta mot tillämplig nationell lagstiftning.

21 Klaganden har nämligen i detta avseende i huvudsak endast återgett de argument som den framförde vid förstainstansrätten, vilka bland annat avsåg att de tillämpliga franska lagarna och författningarna var tydliga, att ett straffrättsligt förfarande riktat mot medlemmarna i ACATS TAXI 13 pågick vid Tribunal correctionnel de Strasbourg (Frankrike) samt att det fanns en rapport från mars 1992 utarbetad av det franska inrikesministeriet, vilken påstods klarlägga att taxitjänsterna för parlamentet var rättsstridiga. Klaganden har vidare återigen påstått att parlamentet var medvetet om att det handlade rättsstridigt genom att

tilldela Coopérative Taxi 13 det kontrakt som anbudsinfordran avsåg. Med hänsyn till att klaganden endast har anfört sådana argument, är det uppenbart att denna del av den första grunden inte kan tas upp till sakprövning inom ramen för ett överklagande.

22 Klaganden har emellertid anfört ett nytt argument till stöd för denna del av den första grunden, som avser det förhållandet att flera medlemmar i ACATS TAXI 13 har dömts för olagligt arbete genom dom av Tribunal correctionnel de Strasbourg av den 7 april 2000. Eftersom denna dom emellertid meddelades först efter det att det muntliga förfarandet hade avslutats vid förstainstansrätten och, *a fortiori*, efter det att det omtvistade beslutet antagits, kan den inte åberopas för att ifrågasätta parlamentets tolkning av fransk lagstiftning i samband med tilldelningen av upphandlingskontraktet. Härigenom kan denna dom inte heller åberopas för att ifrågasätta förstainstansrättens bedömning att parlamentets tolkning av den franska lagstiftningen var trovärdig. Det är alltså uppenbart att inte heller detta argument kan tas upp till sakprövning.

23 Klaganden har för övrigt inte bara påstått att förstainstansrätten gjort en felaktig rättstillämpning genom att komma till slutsatsen att parlamentets tolkning av den franska lagstiftningen var trovärdig, utan även gjort en uppenbart oriktig bedömning av de faktiska omständigheterna med hänsyn till att parlamentet hade upplysts om att den verksamhet som upphandlingen avsåg var rättsstridig enligt fransk lagstiftning.

24 Ett sådant argument kan inte godtas.

25 Det bör nämligen erinras om att förstainstansrätten är ensam behörig att bedöma de faktiska omständigheterna (se särskilt dom av den 28 maj 1998 i mål C-7/95 P, Deere mot kommissionen, REG 1998, s. I-3111, punkt 21). Det kan konstateras

att klaganden varken genom sina argument eller genom handlingarna i målet har visat att förstainstansrätten missuppfattade de i målet anförda faktiska omständigheterna genom att i punkt 42 i den överklagade domen konstatera att parlamentets tolkning av fransk lagstiftning var trovärdig.

26 Härav följer att det är uppenbart att överklagandet inte kan tas upp till sakprövning på den första grundens första del.

*Andra delen*

27 I den första grundens andra del har klaganden hävdat att förstainstansrätten har gjort ett uppenbart fel genom att inte påpeka att det fanns en motsägelse i parlamentets inställning. Klaganden har gjort gällande att efter det att parlamentet i en skrivelse av den 11 maj 1999, som återges i punkt 18 i den överklagade domen, hade påstått att "det inte åligger Europaparlamentet, utan de behöriga franska domstolarna att tolka [den franska] lagstiftningen" tolkade parlamentet ändå denna lagstiftning vid förhandlingen vid förstainstansrätten. Klaganden har härvid hävdat att det var fel av förstainstansrätten att i punkt 53 i den överklagade domen godta "den tolkning som parlamentet har gjort av den franska lagstiftning som är tillämplig på de tjänster som avses i anbudsinfordran".

28 Domstolen påpekar för det första att även om det antas att en sådan motsägelse i parlamentets inställning skulle kunna fastställas, har klaganden inte preciserat i vilken utsträckning förstainstansrättens resonemang kan ha påverkats av denna omständighet.

29 För det andra föreligger det inte någon motsägelse mellan å ena sidan parlamentets påstående att det åligger de franska myndigheterna att tolka och tillämpa den franska lagstiftningen och, å andra sidan, det förhållandet att

parlamentet, som svar på förstainstansrättens frågor vid den muntliga förhandlingen, lämnade en förklaring till varför det ansåg att det handlat i enlighet med fransk lagstiftning vid tilldelningen av kontraktet.

30 Det är således uppenbart att första grundens andra del inte kan godtas.

31 Det är således uppenbart att grunden i vissa delar skall avvisas och i övriga delar inte kan godtas.

**Den andra grunden**

32 Klaganden har genom sin andra grund gjort gällande att förstainstansrätten inte har lämnat en tillräcklig motivering i den överklagade domen.

33 Den otillräckliga motiveringen består för det första i den ungefärliga bedömning som förstainstansrätten gjorde av parlamentets argument om innehållet i fransk lagstiftning genom att enbart beteckna den som "trovärdig", utan att därvid pröva den bevisning som klaganden hade förebringat. Klaganden har i detta hänseende hänfört sig till den i punkt 17 i den överklagade domen nämnda rapporten från det franska inrikesministeriet, vilken betecknade parlamentets användning av taxibilar utan taxiskyltar som olaglig, samt parlamentets

bekräftelse i svaromålet till förstainstansrätten av att rättsliga myndigheter och franska polismyndigheter redan år 1998 hade förvarnat parlamentet om den undersökning och rättsliga övervakning av taxichaufförer som inletts på grund av att dessa utförde ett olagligt arbete för parlamentets räkning.

34 För det andra har förstainstansrätten enligt klaganden varken lämnat en tillräcklig motivering till att den ansåg att parlamentet var behörigt att tolka den franska lagstiftningen, trots att detta i skrivelse av den 11 maj 1999 hade meddelat AICS att det inte ankom på parlamentet att tolka nämnda lagstiftning, eller preciserat varför denna tolkning *in dubio* skulle anses vara den riktiga.

35 Domstolen erinrar om att förstainstansrätten i punkt 42 i den överklagade domen, som har återgivits i punkt 7 i förevarande beslut, har angivit skälen till att den ansåg att klaganden inte hade visat att parlamentet hade gjort en uppenbart felaktig tolkning av den franska lagstiftningen. Denna motivering verkar i sig sammanhängande och tillräcklig för att man skall kunna förstå skälen till förstainstansrättens avgörande i den delen. Klaganden har inte anfört något särskilt argument för att visa motsatsen.

36 Vad beträffar klagandens påstående om att förstainstansrätten i sin bedömning inte beaktade den bevisning som klaganden förebringat, bör det påpekas att i enlighet med fast rättspraxis är det endast förstainstansrätten som skall bedöma värdet av den bevisning som har förebringats (se dom av den 1 juni 1994 i mål C-136/92 P, kommissionen mot Brazzelli Lualdi m.fl., REG 1994, s. I-1981, punkt 66, och av den 16 september 1997 i mål C-362/95 P, Blackspur DIY m.fl. mot rådet och kommissionen, REG 1997, s. I-4775, punkt 29).

37 Med förbehåll för skyldigheten att iaktta de allmänna rättsgrundsatser och processuella regler som är tillämpliga i fråga om bevisbördan och bevisningen samt att inte förvanska bevisningen, behöver förstainstansrätten inte uttryckligen motivera sin värdering av varje bevis som har förebringats, särskilt inte om denna anser att beviset i fråga är utan intresse och saknar betydelse för tvistens utgång (se dom av den 15 juni 2000 i mål C-237/98 P, Dorsch Consult mot rådet och kommissionen, REG 2000, s. I-4549, punkt 51).

38 Härav följer att klagandens argument, att den överklagade domen inte innehåller en tillräcklig motivering i den del förstainstansrätten fann att parlamentets tolkning av den franska lagstiftningen kunde anses trovärdig, inte kan godtas.

39 Beträffande påståendet om att förstainstansrätten lämnat en otillräcklig motivering avseende huruvida parlamentet hade behörighet att tolka den franska lagstiftningen, är det för övrigt tillräckligt att konstatera att detta argument rör samma sak som första grundens andra del och att det därför, av samma skäl, inte godtas.

40 Det är således uppenbart att överklagandet inte kan vinna bifall på den andra grunden.

**Den tredje grunden**

41 Klaganden har genom sin tredje grund gjort gällande att förstainstansrätten har gjort en uppenbart oriktig bedömning av den grund som stödde sig på icke-diskrimineringsprincipen, genom att felaktigt godta parlamentets argument att det inte hade skett någon diskriminering och härvid hävda att det inte var

institutionen som gjort sig skyldig till diskriminering, utan medlemsstaten som har utarbetat taxiföreskrifterna och därvid givit taxichaufförer fördelar i förhållande till andra transportörer, i synnerhet jämfört med näringsidkare som har större eller mindre limousiner eller liknande hyrbilar.

42 I detta avseende bör det påpekas att trots att klaganden har kritiserat förstainstansrätten för att inte ha beaktat icke-diskrimineringsprincipen, har den inte framfört något argument i syfte att särskilt påvisa den ifrågavarande felaktiga rättstillämpningen i den överklagade domen, utan klaganden har enbart återgett de argument som redan framförts i förstainstansrätten.

43 I enlighet med den fasta rättspraxis som har nämnts ovan i punkterna 18 och 19 i detta beslut, är det uppenbart att överklagandet inte kan tas upp till sakprövning på den tredje grunden.

**Den fjärde grunden**

44 Klaganden har i sin fjärde grund påstått att förstainstansrätten i punkt 67 i den överklagade domen felaktigt har ansett att grunden angående ett åsidosättande av kravet på att den som tilldelas upphandlingen skall ha tre års erfarenhet på området i fråga, skulle avvisas, eftersom den anförts sent och inte avsåg rättsliga eller faktiska omständigheter som framkommit först under förfarandet. Klaganden har särskilt gjort gällande att AICS den 15 april 1999 uppgav att det hade förstått situationen som att det befintliga avtalet med "association (eller coopérative) des artisans taxis" hade förlängts och att det endast var genom parlamentets svaromål till förstainstansrätten som klaganden fick kännedom om att så inte var fallet, eftersom Coopérative Taxi 13 hade fått ersätta ACATS TAXI 13.

45 I detta hänseende räcker det att på nytt konstatera att klaganden i stället för att precisera på vilket sätt förstainstansrättens resonemang skulle vara felaktigt, i överklagandet endast har återgett de argument som redan har framförts i första instans. Mot denna bakgrund är det, i enlighet med den fasta rättspraxis som det har erinrats om ovan i punkterna 18 och 19 i detta beslut, uppenbart att den fjärde grunden inte kan tas upp till sakprövning.

**Den femte grunden**

46 Klaganden har genom sin femte grund gjort gällande att villkoren är uppfyllda för att parlamentets utomobligatoriska skadeståndsansvar skall kunna inträda och för att ersättning till en enskild som lidit skada skall utgå, eftersom klaganden anser sig ha visat att parlamentet har inrättat en ordning som innebär att olagligt arbete utförs, vilket är till fördel för taxichaufförer och till men för AICS.

47 Det räcker emellertid att konstatera att eftersom överklagandet inte har bifallits på någon grund, är det med rätta som förstainstansrätten i den överklagade domen har ansett att det inte har visats att parlamentet har agerat rättsstridigt, och därmed har ogillat skadeståndsyrkandet. Det är således uppenbart att skadeståndsyrkandet inte kan bifallas på den femte grunden.

48 Av det ovan anförda följer att det är uppenbart att överklagandet i vissa delar inte kan tas upp till prövning och att det i övriga delar är ogrundat. Överklagandet skall därmed ogillas.

## Rättegångskostnader

49 Enligt artikel 69.2 i rättegångsreglerna, som enligt artikel 118 i samma regler skall tillämpas i mål om överklagande, skall tappande part förpliktas att ersätta rättegångskostnaderna, om detta har yrkats. Eftersom parlamentet har yrkat att klaganden skall ersätta rättegångskostnaderna och klaganden har tappat målet, skall klaganden förpliktas att ersätta rättegångskostnaderna.

På dessa grunder fattar

DOMSTOLEN (fjärde avdelningen)

följande beslut:

1) **Överklagandet ogillas.**

2) **Alsace International Car Services SARL (AICS) skall ersätta rättegångskostnaderna.**

Luxemburg den 21 juni 2001

R. Grass — A. La Pergola

Justitiesekreterare — Ordförande på fjärde avdelningen