RETTENS DOM (Femte Afdeling)

11. juni 2002 *

I sag T-365/00,

Alsace International Car Service SARL (AICS), Strasbourg (Frankrig), ved advokaterne J.C. Fourgoux og J.L. Fourgoux, og med valgt adresse i Luxembourg,

sagsøger,

mod

Europa-Parlamentet ved O. Caisou-Rousseau og D. Peterheim, som befuldmægtigede, og med valgt adresse i Luxembourg,

sagsøgt,

* Processprog: fransk.

angående en påstand dels om annullation af Europa-Parlamentets afgørelse af 4. oktober 2000, der afviste sagsøgerens anmodning af 5. september 2000 vedrørende gyldigheden af kontrakten mellem Europa-Parlamentet og Coopérative Taxi 13, dels om erstatning for det tab, sagsøgeren hævder at have lidt som følge af denne afgørelse,

har

DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABERS RET I FØRSTE INSTANS
(Femte Afdeling)

sammensat af afdelingsformanden, J.D. Cooke, og dommerne R. García-Valdecasas og P. Lindh,

justitssekretær: fuldmægtig D. Christensen,

på grundlag af den skriftlige forhandling og efter mundtlig forhandling den 5. februar 2002,

afsagt følgende

Dom

Faktiske omstændigheder

1 Sagsøgeren er et selskab med hjemsted i Strasbourg, der udlejer køretøjer med chauffør.

2 Den 23. marts 1995 indgik Parlamentet en kontrakt med Association centrale des autos taxis de la communauté urbaine de Strasbourg — Taxi 13 [Centralsammenslutningen for taxier i byområdet Strasbourg — Taxi 13] (herefter »ACATS TAXI 13«) vedrørende personbefordring i anonyme køretøjer med chauffør under plenarmøderne i Strasbourg.

3 Denne persontransportvirksomhed gav anledning til, at anklagemyndigheden i 1998 indledte strafferetlig forfølgning ved Tribunal de grande instance i Strasbourg mod flere ledere og medlemmer af ACATS Taxi 13 for bedrageri, sort arbejde og ulovlig udøvelse af persontransportvirksomhed.

4 Den 13. november 1998 besluttede Parlamentet og ACATS Taxi 13 at bringe deres kontrakt til ophør med virkning fra den 23. marts 1999. Et nyt organ med navnet Coopérative Taxi 13, der blev stiftet den 12. oktober 1998, overtog udførelsen af kontrakten med ACATS Taxi 13 indtil udløbstidspunktet.

5 Parlamentet indledte den 27. januar 1999 en udbudsprocedure (udbud nr. 99/S 18-8765/FR) for persontransport (medlemmer, tjenestemænd og Parlamentets gæster) i anonyme køretøjer med chauffør til faste priser under plenarmøderne i Strasbourg. Det er ubestridt, at disse tjenesteydelser er de samme som dem, ACATS Taxi 13 tidligere udførte for Parlamentet.

6 Sagsøgeren indgav sit bud til Parlamentet den 10. februar 1999, idet selskabet samtidig hermed kritiserede udbudsbetingelserne. Sagsøgeren gjorde gældende, at betingelserne kun kunne opfyldes af en tilbudsgiver, der samarbejder med taxivognmænd, der overtræder fransk lovgivning. Sagsøgeren hævdede navnlig,

at kun en virksomhed, der har limousinebevilling (limousinekørsel — limousinekøretøjer), vil være i stand til at opfylde Parlamentets krav under overholdelse af de bestemmelser, der finder anvendelse inden for området for personbefordring mod betaling.

7 Parlamentet tildelte i sidste ende den omhandlede kontrakt til Coopérative Taxi 13, som det indgik kontrakt med den 31. marts. 1999 (herefter »kontrakten af 31. marts 1999«).

8 Ved skrivelse af 7. april 1999 informerede Parlamentet sagsøgeren om, at det havde forkastet selskabets bud. Sagsøgeren anlagde den 8. juni 1999 sag (herefter »sag T-139/99«) til prøvelse af denne afgørelse. Sagsøgeren gjorde i det væsentlige gældende, at selskabets bud var blevet forkastet til fordel for erhvervsdrivende — taxichauffører — der var bundet af en vedtægt og en særlig regulering, der forbyder dem at afgive bud og udføre de omhandlede transportydelser i anonyme taxier.

9 Retten frifandt Parlamentet ved dom af 6. juli 2000 i sagen AICS mod Parlamentet (sag T-139/99, Sml. II, s. 2849, herefter »dommen af 6. juli 2000«).

10 Ved kendelse af 21. juni i sagen AICS mod Parlamentet (sag C-330/00 P, Sml. I, s. 4809) forkastede Domstolen den af sagsøgeren iværksatte appel af denne dom.

11 Den i 1998 indledte strafferetlige forfølgning (jf. præmis 3 ovenfor) førte til, at Tribunal correctionnel i Strasbourg i dom af 7. april 2000 fastslog, at 30 taxivognmænd, der som medlemmer af ACATS Taxi 13 havde udført transport-

tjenesteydelser for Parlamentet, havde gjort sig skyldige i to særskilte overtrædelser, nemlig dels »udførelse af sort arbejde«, dels »udførelse af offentlig vejtransport af personer uden optagelse i registret over transportvirksomhed«.

12 Ved skrivelse af 15. juni 2000 fremsendte sagsøgeren en kopi af denne dom til Parlamentets formand, idet hendes opmærksomhed blev henledt på det forhold, at den praksis, som Tribunal correctionnel de Strasbourg havde fundet strafbar, var blevet gentaget i forbindelse med den parlamentariske forsamling i juni måned 2000. Sagsøgeren anførte endvidere, at selskabet ønskede, at denne ulovlige praksis ophørte.

13 Parlamentets formand svarede den 1. september 2000, at Tribunal correctionnel de Strasbourgs dom var blevet afsagt i en sag mod taxivognmænd, der var medlemmer af ACATS Taxi 13, der er en anden juridisk person end Coopérative Taxi 13, som Parlamentet siden da havde tildelt den omhandlede transportkontrakt. Parlamentets formand henledte først sagsøgerens opmærksomhed på, at Parlamentet var blevet frifundet ved dommen af 6. juli 2000, og tilføjede:

»Europa-Parlamentet finder ikke, at den nugældende kontrakt er i strid med fransk lovgivning. Jeg kan forsikre Dem om, at min institution forbliver meget opmærksom på, at kontrakten fortsat udføres i overensstemmelse med gældende lovgivning.«

14 Ved skrivelse af 5. september 2000 anmodede sagsøgeren på grundlag af en detaljeret analyse af den relevante franske lovgivning Parlamentets formand om, »[derfor] at opsige kontrakten [med Coopérative] Taxi 13 og enten tildele kontrakten [til selskabet] eller iværksætte et nyt udbud, hvor selvsagt alle bud fra taxivognmænd eller sammenslutninger af taxivognmænd afvises, således at det kun er de virksomheder, der kan udføre ydelserne lovligt, der konkurrerer med hinanden«.

15 Ved skrivelse af 4. oktober 2000 (herefter »den anfægtede afgørelse«) afviste Parlamentets formand denne anmodning med følgende formulering:

»[...] Jeg lægger vægt på at præcisere, at [Parlamentet] omhyggeligt har læst de domme, som [De Europæiske Fællesskabers Ret i Første Instans] og Tribunal de grande instance de Strasbourg] har afsagt.

Jeg bekræfter i den forbindelse, at Europa-Parlamentet, efter at Retten i Første Instans har bekræftet, at det var lovligt at tildele den nye kontrakt til Coopérative Taxi 13, og idet de overtrædelser, Tribunal de grande instance konstaterede i forhold til Association Taxi 13, ikke blev opretholdt for så vidt angår Coopérative Taxi 13, finder, at kontrakten udføres i overensstemmelse med fransk lovgivning.

[...]

Det er klart, at den indtrådte ændring er, at dette nye selskab er blevet optaget i handelsregistret og registret over vejtransportvirsomheder. For så vidt angår benyttelsen af anonyme køretøjer har jeg bedt mine tjenestegrene om at sikre sig, at disse køretøjer, når de transporterer parlamentsmedlemmer, ikke omfattes af de forskellige fordele, som lovgivningen kun indrømmer taxier.

Endelig præciserer jeg, at det er blevet kontrolleret, at Coopérative Taxi 13's chauffører er behørigt forsikret, når de udfører tjenesteydelser for Europa-Parlamentet.

[...]«

Retsforhandlingerne

16 Ved stævning indleveret til Rettens Justitskontor den 29. november 2000 har sagsøgeren anlagt nærværende sag.

17 Ved processkrift indleveret til Justitskontoret den 1. februar 2001 har Parlamentet i henhold til procesreglementets artikel 114 påstået sagen afvist.

18 Ved Rettens kendelse af 8. maj 2001 blev begæringen om, at der blev truffet afgørelse om formalitetsindsigelsen, henskudt til afgørelse i forbindelse med sagens realitet.

19 På grundlag af den refererende dommers rapport har Retten (Femte Afdeling) indledt den mundtlige forhandling og stillet parterne en række skriftlige spørgsmål. Parterne har besvaret disse inden for den indrømmede frist.

20 Parterne har afgivet mundtlige indlæg og besvaret spørgsmål fra Retten i retsmødet den 5. februar 2002.

Parternes påstande

21 Sagsøgerne har nedlagt følgende påstande:

— Den anfægtede afgørelse annulleres.

— Parlamentet tilpligtes at erstatte det ved denne afgørelse forårsagede tab.

— Parlamentet tilpligtes at betale sagens omkostninger.

22 Parlamentet har nedlagt følgende påstande:

— Afvisning, subsidiært frifindelse.

— Sagsøgeren tilpligtes at betale sagens omkostninger.

Formaliteten

Parternes argumenter

23 Parlamentet har gjort to anbringender gældende til støtte for sin formalitetsindsigelse.

24 Parlamentet har principalt anført, at formålet med sagen, der er anlagt i form af et annullationssøgsmål, i realiteten er at få kontrakten af 31. marts 1999 ophævet eller tildelingen af kontrakten til Coopérative Taxi 13 annulleret. Den anfægtede afgørelse har ikke retlige virkninger; der er langt fra tale om en ny afgørelse, men der er kun tale om en retsakt, der bekræfter tidligere afgørelser, hvorved kontrakten blev tildelt Coopérative Taxi 13 og ikke sagsøgeren.

25 Hertil kommer, at mens sagsøgeren kun kan anlægge sag ved Fællesskabernes retsinstanser i henhold til artikel 232 EF, når der er tale om et søgsmål, der retter sig mod Parlamentets undladelse af at udstede en anden retsakt end en henstilling eller udtalelse, har sagsøgeren i nærværende sag anlagt sag til prøvelse af Parlamentets undladelse af at træffe en afgørelse i forhold til en tredjemand, Coopérative Taxi 13.

26 Subsidiært har Parlamentet gjort gældende, at hvis sagen skulle anses for at være anlagt til prøvelse af afgørelsen om at tildele kontrakten, ville den dermed have samme sagsgenstand som i den sag, hvor Retten ved dommen af 6. juli 2000 frifandt Europa-Parlamentet. Den sag, der gav anledning til denne dom, var rettet mod den skrivelse, hvorved Parlamentet oplyste sagsøgeren om, at selskabets bud ikke var blevet antaget. Tildelingen af kontrakten til Coopérative Taxi 13 indebar nødvendigvis og uundgåeligt en samtidig afgørelse om ikke at tildele kontrakten

til andre bydende. Sagsøgeren har, ved at påstå, at Retten skal annullere afgørelsen om at afvise selskabets bud, nødvendigvis rejst tvivl om Parlamentets afgørelse om at tildele den nævnte kontrakt til Coopérative Taxi 13. Det var netop denne påstand, som Retten ved dommen af 6. juli 2000 frifandt Europa-Parlamentet for. Sagsøgeren iværksatte ikke appel, hvorfor dommen er blevet endelig. Såfremt nærværende sag kunne antages til realitetsbehandling, kunne sagsøgeren unddrage sig denne doms retskraft ved at fremstille den anfægtede afgørelse som en ny afgørelse, der alene bekræfter den i sag T-139/99 anfægtede afgørelse.

27 Sagsøgeren har derimod gjort gældende, at den anfægtede retsakt kan gøres til genstand for et annullationssøgsmål. Sagsøgeren har bemærket, at Parlamentet »under den mundtlige forhandling har bekræftet, at hvis dets fortolkning af den franske lovgivning viser sig at være ukorrekt, vil det være forpligtet til at opsige den omhandlede kontrakt« (præmis 45). Det var for at bringe denne betingelsesløse forpligtelse i erindring over for Parlamentet, at sagsøgeren ved skrivelse af 5. september 2000 anmodede Parlamentet om i lyset af Tribunal correctionnel de Strasbourgs dom af 7. april 2000 at opsige »kontrakten med Taxi 13« og foretage en ny tildeling af kontrakten. Den anfægtede afgørelse er, for så vidt den afviser at efterkomme denne anmodning, bebyrdende for sagsøgeren.

Rettens bemærkninger

28 Formålet med det i artikel 232 EF hjemlede søgsmål er at få fastslået en institutions ulovlige passivitet. I nærværende sag er det søgsmål, hvor der er rejst formalitetsindsigelse, ikke rettet mod Parlamentets undladelse, men mod den afgørelse, hvorved Parlamentet besvarede en anmodning fra sagsøgeren. Derfor er Parlamentets anbringende, der er baseret på de i artikel 232 EF fastsatte søgsmålsbetingelser, ikke begrundet.

29 Herudover skal det undersøges, om den anfægtede afgørelse, som hævdet af Parlamentet, udelukkende bekræfter den i sag T-139/99 anfægtede afgørelse.

30 Et annullationssøgsmål, der er rettet mod en afgørelse, som blot er udtryk for en bekræftelse af en tidligere afgørelse, skal afvises. En afgørelse er udelukkende en bekræftelse af en tidligere afgørelse, hvis den ikke indeholder et nyt element i forhold til den tidligere akt, og hvis der ikke forud er indledt en fornyet vurdering af adressatens retstilling (Domstolens dom af 10.12.1980, sag 23/80, Grasselli mod Kommissionen, Sml. s. 3709, præmis 18, og Rettens dom af 22.11.1990, sag T-4/90, Lestelle mod Kommissionen, Sml. II, s. 689, præmis 24-27, samt Rettens kendelse af 4.5.1998, sag T-84/97, BEUC mod Kommissionen, Sml. II, s. 795, præmis 52).

31 I sag T-139/99 nedlagte sagsøgeren påstand om annullation af Parlamentets afgørelse af 7. april 1999 om ikke at tildele selskabet den omhandlede kontrakt, idet det navnlig blev gjort gældende, at kontrakten af 31. marts 1999 var uforenelig med den franske lovgivning for taxivirksomhed. Retten efterprøvede, om Parlamentet havde overholdt sin forpligtelse til at sikre, at de betingelser, der er fastsat i et udbud, ikke tilskynder de potentielle tilbudsgivere til at tilsidesætte den nationale lovgivning, der finder anvendelse på deres virksomhed. Retten undersøgte med henblik herpå, om Parlamentet havde foretaget en klart fejlagtig fortolkning af den franske lovgivning, der fandt anvendelse. Idet Retten fandt, at det ikke var tilfældet, forkastede den anbringendet, hvorefter den franske lovgivning var tilsidesat (dommen af 6. juli 2000, præmis 39-46).

32 I dom af 7. april 2000 tog Tribunal correctionnel de Strasbourg stilling til, om betingelserne i de af Parlamentet indgåede kontrakter om persontransport i anonymiserede taxier under plenarmøderne i Strasbourg var forenelige med fransk lovgivning. Da denne dom blev afsagt efter afslutningen af den mundtlige forhandling og derfor senere end den omtvistede afgørelse i sag T-139/99, tog Retten den ikke i betragtning i sin dom af 6. juli 2000 (jf. ovennævnte kendelse i sagen AICS mod Parlamentet, præmis 22).

33 Efter at Tribunal correctionnel de Strasbourg havde fastslået, at de af ACATS Taxi 13 udførte transportydelser var i strid med den for taxivirksomhed gældende lovgivning, anmodede sagsøgeren den 5. september 2000 Parlamentet om at drage følgerne deraf og opsige kontrakten af 31. marts 1999.

34 Tribunal correctionnel de Strasbourgs dom af 7. april 2000 udgør således et nyt element, som Parlamentet undersøgte sagsøgerens anmodning i lyset af. Som svar på denne anmodning fastholdt Parlamentet i det væsentlige den holdning, det havde indtaget i sag T-139/99, hvorefter den omhandlede kontrakts tildeling til en taxivirksomhed er forenelig med fransk ret.

35 Den omstændighed, at Parlamentet ikke ændrede sin oprindelige holdning, er ikke, når henses til den ovenfor nævnte retspraksis, tilstrækkelig til, at den anfægtede afgørelse kun kan anses for en retsakt, der blot bekræfter den i sag T-139/99 anfægtede afgørelse. Det er i øvrigt klart, at Parlamentet vedtog den anfægtede afgørelse efter at have foretaget en ny undersøgelse af sagsøgerens argumenter i relation til Tribunal correctionnel de Strasbourgs dom.

36 Da Parlamentet i den anfægtede afgørelse afviste at drage konsekvenserne af Tribunal correctionnel de Strasbourgs dom, traf det en afgørelse, der opretholder en retstilstand, hvis lovlighed sagsøgeren bestrider. Sagsøgeren hævder i det væsentlige, at en virksomhed, der benytter taxikøretøjer, ikke har tilladelse til at tilbyde de tjenesteydelser, der er omfattet af kontrakten af 31. marts 1999, idet disse ydelser i kraft af deres art i fransk lovgivning er forbeholdt virksomheder, der udøver den regulerede transportvirksomhed, der kaldes »limousinekørsel«.

37 Det er således klart, at den anfægtede afgørelse har retligt bindende virkninger, som kan berøre sagsøgerens interesser i kraft af selskabets status som virksomhed med bevilling til limousinekørsel og som tilbudsgiver, der blev forbigået i forbindelse med en kontrakt, der blev tildelt en taxivognmandsvirksomhed.

38 Under disse omstændigheder er den anfægtede afgørelse ikke blot rent bekræftende, men udgør en afgørelse, der kan gøres til genstand for et annullationssøgsmål.

39 Idet Parlamentet har truffet en ny afgørelse efter Tribunal correctionnel de Strasbourgs dom af 7. april 2000, er genstanden i nærværende sag ikke den samme som i sag T-139/99, hvorfor denne ikke rammes af den retskraft, som dommen af 6. juli 2000 har.

40 Herefter kan sagen fremmes til realitetsbehandling.

Realiteten

Annullationspåstanden

Parternes argumenter

41 Sagsøgeren har i det væsentlige gjort gældende, at benyttelse af taxier til personbefordring i anonyme biler, som det er forudsat i kontrakten af 31. marts 1999 mellem Parlamentet og Coopérative Taxi 13, er i strid med fransk ret, som forbyder, at taxier benyttes mod betaling uden deres særlige taxiskilte. Parlamentet har således misligholdt såvel dets forpligtelse til ikke at tilskynde de potentielle tilbudsgivere til at tilsidesætte den nationale lovgivning, der finder anvendelse på deres virksomhed, som den forpligtelse, det højtideligt påtog sig i sagen for Retten (dommen af 6. juli 2000, præmis 41 og 45).

42 Sagsøgeren har anført, at taxier udfører en offentlig tjenesteydelsesvirksomhed, der er reguleret i lov af 13. marts 1937 om organisering af taxierhvervet og

gennemførelsesbestemmelser hertil. I kraft heraf er taxier omfattet af visse fordele: tilladelse til at parkere på offentlig vej, nedsat brændstofsafgift, nedsat moms i forbindelse med køb af køretøjet, fritagelse for afgiftsvignet og for erhvervsskat samt en fordelagtig afdragsordning. Som modydelse herfor gælder der et obligatorisk krav om, at taxier skal være forsynet med særlige taxiskilte (speedometer, som måler både tid og tilbagelagt distance, udvendigt monteret skilt, der bærer betegnelsen »taxi«, plade fastgjort til køretøjet, der er synlig udefra, og nummeret på parkeringstilladelsen).

43 De andre persontransporttjenesteydelser er reguleret i lov nr. 82-1153 af 30. december 1982, som kaldes »lov om udviklingen af den indenlandske transport« (JORF af 31.12.1982), og gennemførelsesbestemmelserne hertil. Dekret nr. 85-891 af 16. august 1985 om bytransport af personer og vejtransport af personer uden for byområder (JORF af 23.8.1985) præciserer i artikel 1, at dekretets bestemmelser ikke finder anvendelse på »transport med taxier, små og store limousinekøretøjer, ambulancer og rustvogne, der er omfattet af særlige bestemmelser«.

44 Sagsøgeren har således gjort gældende, at de køretøjer, der er beregnet for taxivirksomhed, ikke kan benyttes, end ikke lejlighedsvis, til andre transporttjenesteydelser mod betaling.

45 Det er grunden til, at Tribunal correctionnel de Strasbourg i dom af 7. april 2000 dømte visse medlemmer af ACATS Taxi 13 for personligt at have udført ulovligt arbejde for Parlamentet, idet virksomhed som taxivognmand ikke var omfattet af den offentlige persontransportvirksomhed, de udførte for Parlamentets regning, og hvorunder de havde fjernet de særlige taxiskilte fra deres køretøjer.

46 Den eventuelle optagelse af Coopérative Taxi 13 i registeret over virksomheder, der udøver offentlig vejtransport af personer, er i den forbindelse uden betydning.

Denne optagelse kan ikke ophæve den af Tribunal correctionnel de Strasbourg fastslåede overtrædelse, der er en følge af, at taxikøretøjer blev benyttet uden visse af deres særlige kendetegn i forbindelse med tjenesteydelser, der falder uden for de lovbestemte grænser, der gælder for deres benyttelse.

47 Sagsøgeren har tilføjet, at Parlamentet siden 1985 eller i det mindste siden 1992 har vidst, at betingelserne for udførelsen af de omhandlede transporttjenesteydelser var i strid med fransk lovgivning.

48 Endelig har sagsøgeren understreget, at Parlamentet under den mundtlige forhandling i sag T-139/99 bekræftede, »at hvis dets fortolkning af den franske lovgivning viser sig at være ukorrekt, vil det være forpligtet til at opsige [...] kontrakt[en]«. Efter at Tribunal correctionnel de Strasbourg har afgjort spørgsmålet om lovligheden af de omhandlede transporttjenesteydelser, tilkommer det Parlamentet at opfylde dets løfte.

49 Parlamentet har bestridt disse klagepunkter.

50 For det første har Parlamentet gjort gældende, at de tjenesteydelser, Coopérative Taxi 13 yder til institutionen, er såkaldt »private« transportydelser. Det har bemærket, at den indenlandske transport er omfattet af lov nr. 82-1153 af 30. december 1982, hvis artikel 29 er formuleret som følger:

»Vejtransport af personer uden for byområder omfatter følgende kategorier:

[...]

— private tjenesteydelser

[...]

Private tjenesteydelser kan organiseres af offentlige myndigheder, virksomheder og sammenslutninger med henblik på at imødekomme deres sædvanlige driftsbehov, bl.a. for transport af deres ansatte eller medlemmer.

Definitionen af disse tjenesteydelser og betingelserne for udførelsen heraf fastsættes i et af Conseil d'État udstedt dekret [...]«

51 Parlamentet har også påberåbt sig bestemmelserne i dekret 87-242 af 7. april 1987 vedrørende definitionen af og betingelserne for udførelse af private vejtransporttjenesteydelser af personer uden for byområder (JORF af 8.4.1987, s. 3980), der bestemmer:

»Transport af ansatte, som offentlige myndigheder organiserer for at imødekomme deres sædvanlige driftsbehov, herunder undervisningsinstitutioner, virksomheder og sammenslutninger, betragtes som private tjenesteydelser [artikel 1].

Følgende transportydelser betragtes ligeledes som private tjenesteydelser, når de imødekommer sædvanlige driftsbehov:

a) transport, som myndigheder eller sammenslutninger heraf organiserer for særlige persongrupper, der betjenes inden for rammerne af aktiviteter, der henhører under deres egen kompetence, dog med undtagelse af enhver rejse med et turistmæssigt islæt

[...]

d) transport, som virksomheder organiserer for deres kunder [...]

e) transport, som sammenslutninger organiserer for deres medlemmer på betingelse af, at disse rejser har direkte forbindelse med sammenslutningens formål, og at der ikke er tale om en sammenslutning, hvis hovedformål er transport af sine medlemmer eller organisering af turistrejser [artikel 2].

Den transport, der er henvist til i artikel 2 skal udføres gratis med køretøjer, der enten tilhører arrangøren af transporten, eller med køretøjer uden fører, som denne arrangør har lejet. Det er kun virksomheder, der er optaget i registeret over virksomheder, der udøver offentlig vejtransport af personer, der kan stille køretøjer med chauffør til rådighed for arrangøren.«

52 Det er ganske vist korrekt, at det i Tribunal correctionnel de Strasbourgs dom af 7. april 2000 angives, at »den ydelse, der er forskellig fra den taxivirksomhed,

som de tiltalte udførte med henblik på at levere persontransportydelser til opfyldelse af de med Europa-Parlamentet den 1. september 1988 og 27. juli 1991 samt den 23. marts 1995 indgåede kontrakter, ikke kan karakteriseres som en privat vejtransporttjenesteydelse af personer uden for byområder som nævnt i artikel 29 i lov af 30. december 1982 og dekret [...] 87-242 af 7. april 1987, idet det er klart, at Europa-Parlamentet ikke omfattes af en af de i disse bestemmelser opregnede kategorier af arrangører«. Parlamentet er imidlertid af den opfattelse, at denne fortolkning, der næsten ikke er argumenteret til støtte for, må nuanceres.

53 For det første gælder denne dom, selv om den har retskraft, kun for de faktiske omstændigheder og parterne i den pågældende sag.

54 For det andet er denne fortolkning givet i en dom, der er afsagt i første instans og ikke i en dom, der er afsagt af Cour de cassation.

55 For det tredje skal dekret 87-242 fortolkes på en måde, der er forenelig med bestemmelserne i lov nr. 82-1153, som den gennemfører. Denne lovs artikel 5 præciserer, at transport, som offentlige eller private personer arrangerer for egen regning, er private tjenesteydelser. Selv om det er korrekt, at artikel 1 og 2 i dekret nr. 87-242 ikke udtrykkeligt omfatter det tilfælde, hvor der er tale om en international organisation som Parlamentet, er Parlamentet alligevel af den opfattelse, at transporten af dets medlemmer efter ordlyden af artikel 5 i lov nr. 82-1153 ikke er offentlig transport.

56 Da det således er Parlamentets opfattelse, at det har godtgjort de omhandlede tjenesteydelsers private karakter, søger det i anden række at fjerne enhver forveksling mellem den retlige ordning, der gælder for transport med taxier med de særlige kendetegn, der kræves i denne forbindelse, og køretøjer, der benyttes til disse tjenesteydelser.

57 Parlamentet har anerkendt, at transport med taxi udelukkende henhører under offentlig transport (jf. artikel 1 i dekret nr. 73-225 af 2.3.1973 om taxi- og limousinekørsel, JORF af 3.3.1973). Som modydelse for de fordele og faciliteter, der indrømmes taxier (parkering på offentlig vej, nedsat brændstofsafgift, nedsat momssats), skal de let kunne identificeres ved hjælp af særlige kendetegn.

58 Dette betyder dog ikke dermed, at køretøjet som sådan udelukkende må anvendes til offentlig persontransport mod betaling. Det er tilladt, at køretøjet, hvis det særskilte kendetegn fjernes, tildækkes eller afmonteres, kan benyttes af dets ejer eller dennes ansatte til personlige formål således at forstå, at føreren i sådanne tilfælde ikke lovligt kan gøre brug af de fordele og faciliteter, der kun gælder, når køretøjet benyttes som taxi. Ifølge Parlamentet har ejeren under overholdelse af de relevante love og bestemmelser ret til at benytte sit således anonymiserede køretøj, navnlig til vejtransport af personer uden for byområder på de betingelser, der er fastsat i artikel 3, andet punktum, i dekret 87-242 af 7. april 1987, dvs. mod optagelse i registeret over virksomheder, der udøver offentlig vejtransport af personer.

59 Parlamentet har gjort gældende, at denne fortolkning er forenelig med de franske myndigheders fortolkning. Parlamentet har som bevis herpå fremlagt en skrivelse af 13. august 2001 fra indenrigsministeren til formanden for den nationale sammenslutning af taxivognmænd, hvori de relevante afsnit er formuleret som følger:

»Jeg bekræfter over for Dem, at selskabet »taxi 13« opfylder kontrakten med Europa-Parlamentet inden for rammerne af bestemmelserne i dekretet af 7. april 1987 om vejtransport af personer uden for byområder som gennemført ved artikel 29 i lov om udviklingen af den indenlandske transport af 30. december 1982.

De taxivognmænd fra »taxi 13«, der er optaget i transportregistret i overensstemmelse med artikel 7 i lov af 30. december 1982, kan udøve denne private tjenesteydelsesvirksomhed med deres taxi.

[...]

Jeg har for nylig gentaget de ovennævnte forhold for præfekten for den nedre Rhin og anmodet ham om at bede politi og gendarmeri samt arbejdstilsynet for transport om at udvise større dømmekraft ved kontrol af medlemmerne af »taxi 13«. Disse vognmænd er fuldt ud beføjede til at transportere Parlamentets medlemmer inden for rammerne af deres private tjenesteydelsesvirksomhed og i overensstemmelse med kontrakten med denne internationale institution.

[...]«

60 Endelig har Parlamentet anført, at selv om det er korrekt, at ACATS Taxi 13 er blevet dømt for manglende optagelse i registeret over virksomheder, der udøver offentlig vejtransport af personer, er Coopérative Taxi 13 selv optaget i det nævnte register. Derfor er sidstnævntes udførelse af en privat vejtransportydelse af personer med anonymiserede køretøjer for Parlamentet i overensstemmelse med fransk ret.

61 Derfor er Parlamentet også af den opfattelse, at det ikke er forpligtet til at opsige kontrakten af 31. marts 1999, og at det ville være ansvarspådragende misligholdelse i forhold til medkontrahenten, hvis kontrakten blev opsagt.

Rettens bemærkninger

62 Sagsøgeren har i det væsentlige rejst spørgsmålet om, hvorvidt Parlamentet var berettiget til i den anfægtede afgørelse at antage, at den franske lovgivning ikke var til hinder for, at de omhandlede transporttjenesteydelser af personer blev udført med taxikøretøjer.

63 Retten har fastslået, at institutionerne i henhold til princippet om god forvaltningsskik og princippet om loyalt samarbejde mellem Fællesskabets institutioner og medlemsstaterne er forpligtet til at sikre, at de betingelser, der er fastsat i et udbud, ikke tilskynder de potentielle tilbudsgivere til at tilsidesætte den nationale lovgivning, der finder anvendelse på deres virksomhed. Mens det alene tilkommer de franske myndigheder at fortolke fransk ret, tilkommer det kun Retten at afgøre, om Parlamentet i den anfægtede afgørelse har udøvet et åbenbart urigtigt skøn i forbindelse med dets fortolkning af den franske lovgivning (dommen af 6. juli 2000, præmis 40 og 41).

64 Retten fastslog i sag T-139/99, at Parlamentet ikke havde udøvet et åbenbart urigtigt skøn ved at hævde, at den franske lovgivning ikke forbød, at transporttjenesteydelser mod vederlag udføres i anonyme taxier for Parlamentets regning, på betingelse af at disse tjenesteydelser er omfattet af en optagelse i registret over virksomheder, der udøver offentlig vejtransport af personer. Retten fastslog således, at det ikke var lykkedes sagsøgeren at godtgøre, at det var åbenbart, at Parlamentets skøn, hvorefter den franske lovgivning ikke forbyder, at taxivognmænd i overensstemmelse med udbuddet kan udføre private transporttjenesteydelser af personer uden for byområder, var urigtigt.

65 Det kan konstateres, at Parlamentets bedømmelse efterfølgende er blevet kategorisk tilsidesat med den klare formulering, der er givet udtryk for i Tribunal correctionnel de Strasbourgs dom af 7. april 2000.

66 Den franske ret fastslog således, at »den ydelse, der er forskellig fra den taxivirksomhed, som de tiltalte udførte med henblik på at levere persontransportydelser til opfyldelse af de med Europa-Parlamentet den 1. september 1988 og 27. juli 1991 samt den 23. marts 1995 indgåede kontrakter, kan ikke karakteriseres som en privat vejtransporttjenesteydelse af personer uden for byområder som nævnt i artikel 29 i lov af 30. december 1982 og dekret [...] 87-242 af 7. april 1987, idet det er klart, at Europa-Parlamentet ikke omfattes af en af de i disse bestemmelser opregnede kategorier af arrangører, der er forpligtet til at indhente en forudgående erklæring hos præfekten for den nedre Rhin; hertil kommer, at det følger af artikel 1 i dekret [...] 85-891, der gennemfører lov nr. [82-1153] af 16. august 1985, at taxivirksomhed er udelukket fra anvendelsesområdet for [lov nr. 82-1153]«.

67 Endvidere præciserede Tribunal correctionnel de Strasbourg, at den franske lovgivning er til hinder for, at den omhandlede offentlige persontransport udøves med taxi. Den fastslog således:

»Den virksomhed som taxivognmand, der udøvedes af de tiltalte, og for hvilken de var indskrevet fagregistret, udelukker den offentlige persontransport, som de udøvede for Europa-Parlamentets regning på de ovenfor nævnte betingelser. Denne offentlige transportvirksomhed af personer kunne først udøves efter optagelse i handels- og selskabsregistret og optagelse i det register for virksomheder, der udfører vejtransport af personer, som føres af den nedre Rhins departementale direktion anlæg og infrastruktur og kun med et køretøj, der er et andet end det, de tiltalte havde bevilling til at benytte. De forpligtelser, der er knyttet til taxikørsel og arbejdet som chauffør, kompenseres af ikke ubetydelige modydelser, som eksempelvis værdien — efter udløbet af en vis frist — af taxibevillingen, tilladelse til at parkere på ventepladser på offentlig vej, nedsat brændstofsafgift, nedsat moms (5,5%), fritagelse for afgiftsvignet og for erhvervsskat, fordelagtig afdragsordning [...] Disse fordele er uløseligt forbundet med taxivirksomheden og kan ikke uden mangel på sammenhæng knyttes til en anden virksomhed, der er fritaget for de forpligtelser, som fordelene er en modydelse for. De tiltalte gør forgæves gældende, at de til stadighed søgte oplysninger om og bevillinger til at udføre en virksomhed på betingelser, hvis

ulovlighed de var fuldt ud klar over. Retsforhandlingerne og retsmøderne gør det tilstrækkelig klart, at antagelsen om, at loven og vedtægten var uklar, alene var en følge af de tiltaltes onde tro [...] samt på grundlag af støtte fra visse af statens repræsentanter, hos hvem de tiltalte gennem intens lobbyvirksomhed søgte at opnå sikkerhed for en retlig regulering af en lovstridig situation, som de selv respektløst var gået ind i [...]«

68 Med hensyn til Parlamentets kritik af denne dom skal det anføres, at der er tale om en endelig dom, der har opnået retskraft. Det forhold, at retskraften er relativ og kan brydes, ændrer på ingen måde ved, at denne dom er relevant for nærværende sag, idet den indeholder en retlig afgørelse af spørgsmålet om, hvorvidt persontransportydelser mod vederlag lovligt kan ydes til Parlamentet med anonymiserede taxikøretøjer, og idet det er et ubestridt faktum, at disse transporttjenesteydelser er identiske med dem, der var omfattet af kontrakten af 31. marts 1999.

69 Derfor tager Retten hensyn til den fortolkning af fransk ret, som Tribunal correctionnel de Strasbourg gav utvetydigt udtryk for i denne dom. Der kan ikke rejses tvivl om gyldigheden af denne endelige dom ved en skrivelse fra den franske forvaltning, der er dateret efter den anfægtede afgørelse.

70 Under disse omstændigheder finder Retten, at de omhandlede persontransporttjenesteydelser, for så vidt de udføres med taxikøretøjer, udføres på betingelser, der er i strid med de nationale bestemmelser, der finder anvendelse, således som de er fortolket af Tribunal correctionnel de Strasbourg.

71 Det følger af samtlige disse forhold, at Parlamentet udøvede et åbenbart urigtigt skøn, da det i lyset af Tribunal correctionnel de Strasbourgs dom af 7. april 2000 fandt, at gennemførelsen af kontrakten af 31. marts 1999 var forenelig med den franske lovgivning, der fandt anvendelse på taxikørsel.

72 Som følge af, at anbringendet er begrundet, må den anfægtede afgørelse annulleres.

Erstatningspåstanden

Parternes argumenter

73 Sagsøgeren finder, at det er utvivlsomt, at selskabet har lidt et tab som følge af Parlamentets afslag på at opsige den kontrakt, som selskabet blev forbigået ved indgåelsen af. Sagsøgeren har anmodet om en erstatning, der er beregnet på grundlag af 10 000 EUR pr. måned regnet fra datoen for den anfægtede afgørelse, indtil kontrakten af 31. marts. 1999 opsiges. Dette beløb svarer til den fortjenstmargin, sagsøgeren ville have opnået, såfremt den omhandlede kontrakt var blevet tildelt selskabet.

74 Parlamentet har tilbagevist dette anbringende og gjort gældende, at den anfægtede afgørelse ikke har forårsaget sagsøgeren noget tab.

75 Parlamentet er af den opfattelse, at det, at selv om det opsagde kontrakten af 31. marts 1999, ikke ville være forpligtet til at indgå kontrakt med sagsøgeren. Det kunne iværksætte et nyt udbud eller finde andre løsninger med henblik på at opfylde dets transportbehov.

76 Parlamentet har henvist til, at sagsøgeren ikke opfyldte et af kriterierne i udbuddet og ikke var i stand til at levere samtlige de forlangte ydelser, hvilket er ensbetydende med, at selskabet ikke havde nogen chance for at få kontrakten tildelt.

77 Endelig har Parlamentet gjort gældende, at beregningen af det af sagsøgeren påberåbte tab er baseret på tabt fortjeneste. Erstatning for et sådant tab forudsætter, at der er rejst tvivl om Parlamentets kontraktansvar og ikke om dets erstatningsansvar uden for kontrakt. Sagsøgeren kan ikke, hvor der ikke findes en kontrakt med selskabet, gøre krav på erstatning for tabt fortjeneste.

Rettens bemærkninger

78 Ifølge fast praksis er det en forudsætning for Fællesskabets ansvar uden for kontrakt i henhold til artikel 288, stk. 2, EF, at en række betingelser skal være opfyldt med hensyn til karakteren af den retsstridige adfærd, der foreholdes institutionen, at der er indtrådt et økonomisk tab, og at der er årsagssammenhæng mellem denne adfærd og det hævdede tab. Det følger heraf, Fællesskabet ikke vil kunne pålægges ansvar, uden at alle disse betingelser er opfyldt (Domstolens dom af 29.9.1982, sag 26/81, Oleifici Mediterranei mod EØF, Sml. s. 3057, præmis 16, og Rettens dom af 16.10.1996, sag T-336/94, Efisol mod Kommissionen, Sml. II, s. 1343, præmis 30).

79 Det tab, sagsøgeren hævder at have lidt i sagen, består i tabet af chancen for at få tildelt den omhandlede kontrakt, i det tilfælde, hvor Parlamentet ville have imødekommet selskabets anmodning af 5. september 2000. Det må fastslås, at et sådant tab ikke har den reelle og sikre karakter, der er nødvendig for, at Fællesskabet kan pådrage sig ansvar.

80 Der er således ikke noget grundlag for at antage, at Parlamentet, hvis ikke det havde foretaget en åbenbar urigtig bedømmelse af fransk lovgivning, som fortolket af Tribunal correctionnel de Strasbourg i dommen af 7. april 2000, ville have tildelt den omhandlede kontrakt til sagsøgeren eller indledt en ny udbudsprocedure, som sagsøgeren ville have været i stand til at deltage i.

81 Derfor må erstatningspåstanden forkastes.

Sagens omkostninger

82 I henhold til procesreglementets artikel 87, stk. 2, pålægges det den tabende part at betale sagens omkostninger, hvis der er nedlagt påstand herom.

83 Da Parlamentet har tabt sagen i det væsentlige, og sagsøgeren har nedlagt påstand om, at Parlamentet tilpligtes at betale sagens omkostninger, herunder de ved Rettens kendelse af 8. maj 2001 udsatte omkostninger, bør Parlamentet tilpligtes at betale sagens omkostninger.

På grundlag af disse præmisser

udtaler og bestemmer

RETTEN (Femte Afdeling)

1) **Europa-Parlamentets afgørelse af 4. oktober 2000, der afviste sagsøgerens anmodning af 5. september 2000, annulleres.**

2) **Erstatningspåstanden forkastes.**

3) **Parlamentet tilpligtes at betale sagens omkostninger, herunder de ved Rettens kendelse af 8. maj 2001 udsatte omkostninger.**

Cooke García-Valdecasas Lindh

Afsagt i offentligt retsmøde i Luxembourg den 11. juni 2002.

H. Jung

Justitssekretær

J.D. Cooke

Afdelingsformand