ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟΥ (πέμπτο τμήμα)

της 11ης Ιουνίου 2002 *

Στην υπόθεση Τ-365/00,

Alsace International Car Service SARL (AICS), με έδρα το Στρασβούργο (Γαλλία), εκπροσωπούμενη από τους J. C. Fourgoux και J. L. Fourgoux, avocats, με τόπο επιδόσεων στο Λουξεμβούργο,

προσφεύγουσα-ενάγουσα,

κατά

Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, εκπροσωπούμενου από τους O. Caisou-Rousseau και D. Peterheim, με τόπο επιδόσεων στο Λουξεμβούργο,

καθού-εναγομένου,

* Γλώσσα διαδικασίας: η γαλλική.

που έχει ως αντικείμενο, αφενός, αίτηση περί ακυρώσεως της αποφάσεως του Κοινοβουλίου της 4ης Οκτωβρίου 2000 περί απορρίψεως της αιτήσεως της προσφεύγουσας-ενάγουσας της 5ης Σεπτεμβρίου 2000 σχετικά με το κύρος της συναφθείσας μεταξύ του Κοινοβουλίου και της Coopérative Taxi 13 συμβάσεως και, αφετέρου, αγωγή αποζημιώσεως προς αποκατάσταση της ζημίας που υπέστη από την απόφαση αυτή,

ΤΟ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ
(πέμπτο τμήμα),

συγκείμενο από τους J. D. Cooke, Πρόεδρο, R. García-Valdecasas και P. Lindh, δικαστές,

γραμματέας: D. Christensen, υπάλληλος διοικήσεως,

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία και κατόπιν της προφορικής διαδικασίας της 5ης Φεβρουαρίου 2002,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

Πραγματικά περιστατικά

1 Η προσφεύγουσα-ενάγουσα είναι εταιρία εκμισθώσεως οχημάτων με οδηγό με έδρα το Στρασβούργο.

2 Στις 23 Μαρτίου 1995, το Κοινοβούλιο συνήψε σύμβαση με την Association centrale des autos taxis de la communauté urbaine de Strasbourg — Taxi 13 (Κεντρική ένωση αυτοκινήτων ταξί της αστικής περιφέρειας του Στρασβούργου — Taxi 13) (στο εξής: ACATS Taxi 13) για τη μεταφορά επιβατών με αυτοκίνητα χωρίς ιδιαίτερα διακριτικά στοιχεία με οδηγό κατά τις κοινοβουλευτικές συνόδους στο Στρασβούργο.

3 Για τη δραστηριότητα αυτή της μεταφοράς προσώπων ασκήθηκαν το 1998 ποινικές διώξεις από τον εισαγγελέα στο πρωτοδικείο του Στρασβούργου κατά πολλών διευθυντών και μελών της ACATS Taxi 13 λόγω καταχρήσεως εμπιστοσύνης, παράνομης εργασίας και παράνομης ασκήσεως της δραστηριότητας οδικής μεταφοράς προσώπων.

4 Στις 13 Νοεμβρίου 1998, το Κοινοβούλιο και η ACATS Taxi 13 αποφάσισαν να λύσουν τη σύμβασή τους από τις 23 Μαρτίου 1999. Μία νέα οντότητα με την επωνυμία Coopérative Taxi 13, συσταθείσα στις 12 Οκτωβρίου 1998, διαδέχθηκε την ACATS Taxi 13 στην εκτέλεση της συμβάσεως αυτής έως τη λήξη της.

5 Στις 27 Ιανουαρίου 1999, το Κοινοβούλιο κίνησε διαδικασία συνάψεως συμβάσεως (πρόσκληση προς υποβολή προσφορών αριθ. 99/S 18-8765/FR), για τη μεταφορά επιβατών (βουλευτών, υπαλλήλων ή προσκεκλημένων του Κοινοβουλίου) με οχήματα χωρίς ιδιαίτερα διακριτικά στοιχεία με οδηγό, κατά τις κοινοβουλευτικές συνόδους στο Στρασβούργο. Δεν αμφισβητείται ότι οι υπηρεσίες αυτές είναι, κατ' ουσίαν, όμοιες με αυτές που παρείχε προηγουμένως στο Κοινοβούλιο η ACATS Taxi 13.

6 Η προσφεύγουσα-ενάγουσα υπέβαλε προσφορά στο Κοινοβούλιο στις 10 Φεβρουαρίου 1999 ασκώντας παράλληλα κριτική στους όρους της προσκλήσεως προς υποβολή προσφορών. Ισχυρίστηκε ότι στους όρους αυτούς μπορούσε να ανταποκριθεί μόνον ένας προσφέρων συνεργαζόμενος με επαγγελματίες οδηγούς ταξί κατά

παράβαση του γαλλικού νόμου. Κυρίως, ισχυρίστηκε ότι μόνο μία επιχείρηση ασκούσα δραστηριότητα ενοικιάσεως αυτοκινήτων με οδηγό (υπηρεσίες μεταφοράς με πολυτελή οχήματα — αγοραία) θα μπορούσε να ικανοποιήσει τις απαιτήσεις του Κοινοβουλίου, τηρουμένης της νομοθεσίας που ισχύει στον τομέα της μεταφοράς επιβατών έναντι αμοιβής.

7 Το Κοινοβούλιο ανέθεσε, τελικώς, την επίμαχη σύμβαση στην Coopérative Taxi 13, με την οποία συνήψε σύναψη στις 31 Μαρτίου 1999 (στο εξής: σύμβαση της 31ης Μαρτίου 1999).

8 Στις 7 Απριλίου 1999, το Κοινοβούλιο ενημέρωσε την προσφεύγουσα-ενάγουσα για την απόρριψη της προσφοράς της. Στις 8 Ιουνίου 1999, η προσφεύγουσα-ενάγουσα άσκησε προσφυγή (στο εξής: υπόθεση T-139/99) κατά της αποφάσεως αυτής. Ισχυρίστηκε, κατ' ουσίαν ότι η προσφορά της απορρίφθηκε για χάρη επαγγελματιών — των οδηγών ταξί — οι οποίοι υπόκεινται σε καθεστώς και ειδική ρύθμιση που τους απαγορεύουν να υποβάλλουν προσφορές και να παρέχουν τις επίμαχες υπηρεσίες μεταφοράς με αυτοκίνητα ταξί χωρίς ιδιαίτερα διακριτικά στοιχεία.

9 Το Πρωτοδικείο απέρριψε την προσφυγή αυτή με απόφαση της 6ης Ιουλίου 2000, T-139/99, AICS κατά Κοινοβουλίου (Συλλογή 2000, σ. II-2849, στο εξής: απόφαση της 6ης Ιουλίου 2000).

10 Με διάταξη της 21ης Ιουνίου 2000, C-330/00 P, AICS κατά Κοινοβουλίου (Συλλογή 2000, σ. I-4809), το Δικαστήριο απέρριψε την αίτηση αναιρέσεως που άσκησε η προσφεύγουσα-ενάγουσα κατά της αποφάσεως αυτής.

11 Με βάση τις ποινικές διώξεις που ασκήθηκαν το 1998 (βλ. ανωτέρω σκέψη 3) το tribunal correctionnel de Strasbourg, με απόφαση της 7ης Απριλίου 2000, έκρινε ως ενόχους δύο παραβάσεων 30 επαγγελματίες οδηγούς ταξί μέλη της ACATS Taxi 13,

οι οποίοι παρείχαν υπηρεσίες μεταφοράς στο Κοινοβούλιο, ήτοι, αφενός, για το πλημμέλημα της «παροχής παράνομης εργασίας» και, αφετέρου, για το πλημμέλημα της «ασκήσεως δραστηριότητας δημόσιου οδικού μεταφορέα επιβατών χωρίς εγγραφή στο μητρώο μεταφορέων».

12 Με επιστολή της 15ης Ιουνίου 2000, η προσφεύγουσα-ενάγουσα απέστειλε αντίγραφο της αποφάσεως αυτής στον Πρόεδρο του Κοινοβουλίου, εφιστώντας την προσοχή του στο γεγονός ότι διαπιστώθηκε, κατά την κοιβουλευτική σύνοδο του Ιουνίου 2000, επανάληψη των πρακτικών που καταδίκασε το tribunal correctionnel de Strasbourg. Περαιτέρω, η προσφεύγουσα-ενάγουσα τόνισε ότι επιθυμούσε τη διακοπή των παράνομων αυτών πρακτικών.

13 Την 1η Σεπτεμβρίου 2000, ο Πρόεδρος του Κοινοβουλίου της απάντησε ότι η απόφαση του tribunal correctionnel de Strasbourg αφορούσε τους επαγγελματίες οδηγούς ταξί μέλη της ACATS Taxi 13, οντότητα νομικώς διάφορη της Coopérative Taxi 13 στην οποία το Κοινοβούλιο, ανέθεσε, έκτοτε, την επίμαχη σύμβαση μεταφοράς. Αφού υπενθύμισε στην προσφεύγουσα-ενάγουσα ότι η προσφυγή της απορρίφθηκε με την απόφαση της 6ης Ιουλίου 2000, ο Πρόεδρος του Κοινοβουλίου προσέθεσε:

«Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο θεωρεί ότι η σύμβαση που τώρα ισχύει δεν αντίκειται στη γαλλική νομοθεσία και μπορώ να σας διαβεβαιώσω ότι το Κοινοβούλιο επιδεικνύει ιδιαίτερη προσοχή ώστε η εκτέλεση της συμβάσεως να εξακολουθήσει να γίνεται σύμφωνα με την ισχύουσα ρύθμιση.»

14 Με επιστολή της 5ης Σεπτεμβρίου 2000, η προσφεύγουσα-ενάγουσα στο τέλος εμπεριστατωμένης αναλύσεως της κρίσιμης γαλλικής νομοθεσίας, ζήτησε από τον Πρόεδρο του Κοινοβουλίου «να καταγγείλει [από τούδε] τη σύμβαση με την [Coopérative] Taxi 13 και είτε να αναθέσει τη σύμβαση [σε αυτή] είτε να προβεί σε νέα πρόσκληση προς υποβολή προσφορών αποκλείοντας βεβαίως κάθε προσφορά επαγγελματιών οδηγών ταξί ή ενώσεως επαγγελματιών οδηγών ταξί έτσι ώστε να ανταγωνίζονται μεταξύ τους μόνο επιχειρήσεις που μπορούν να παρέχουν νομίμως τις υπηρεσίες».

15 Με έγγραφο της 4ης Οκτωβρίου 2000 (στο εξής: προσβαλλόμενη πράξη), ο Πρόεδρος του Κοινοβουλίου απέρριψε την αίτηση αυτή ως εξής:

«[...] Θα ήθελα να διευκρινίσω ότι [το Κοινοβούλιο] έλαβε σοβαρά υπόψη τις αποφάσεις του [Πρωτοδικείου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων] και του tribunal de grande instance de Strasbourg.

Συναφώς, σας βεβαιώνω ότι, δεδομένου ότι η νομμότητα της συνάψεως της νέας συμβάσεως με την Coopérative Taxi 13 επιβεβαιώθηκε από το Πρωτοδικείο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων και ότι Coopérative Taxi 13 δεν υπέπεσε στις παραβάσεις που διαπίστωσε το Πολυμελές Πρωτοδικείο όσον αφορά την Association Taxi 13, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο θεωρεί ότι η εκτέλεση της συμβάσεως συνάδει προς τη γαλλική νομοθεσία.

[...]

Η επελθούσα αλλαγή είναι προφανώς η εγγραφή της νέας αυτής εταιρίας στο εμπορικό μητρώο και στο μητρώο οδικών μεταφορέων. Όσον αφορά τη χρησιμοποίηση οχημάτων χωρίς ιδιαίτερα διακριτικά στοιχεία ζήτησα από τις υπηρεσίες του Κοινοβουλίου να εξακριβώσουν ότι, όταν τα οχήματα αυτά μεταφέρουν ευρωβουλευτές, δεν απολαύουν των διαφόρων πλεονεκτημάτων που η νομοθεσία προβλέπει μόνο για τα ταξί.

Τέλος, θα ήθελα να τονίσω ότι έχει εξακριβωθεί ότι οι οδηγοί της Coopérative Taxi 13 είναι δεόντως ασφαλισμένοι όταν παρέχουν υπηρεσίες για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο.

[...]»

Διαδικασία

16 Με δικόγραφο που κατέθεσε στη Γραμματεία του Πρωτοδικείου στις 29 Νοεμβρίου 2000 η προσφεύγουσα-ενάγουσα άσκησε την υπό κρίση προσφυγή.

17 Με δικόγραφο που κατέθεσε στη Γραμματεία του Πρωτοδικείου την 1η Φεβρουαρίου 2001, το Κοινοβούλιο προέβαλε ένσταση απαραδέκτου βάσει του άρθρου 114 του Κανονισμού Διαδικασίας.

18 Με διάταξη της 8ης Μαΐου 2001, το Πρωτοδικείο αποφάσισε να συνεκδικάσει την ένσταση απαραδέκτου με την ουσία της υποθέσεως και επιφυλάχθηκε επί των εξόδων.

19 Κατόπιν εκθέσεως του εισηγητή δικαστή, το Πρωτοδικείο (πέμπτο τμήμα) αποφάσισε να προχωρήσει στην προφορική διαδικασία και να απευθύνει ορισμένες γραπτές ερωτήσεις στους διαδίκους. Οι διάδικοι απάντησαν εντός της ταχθείσας προθεσμίας.

20 Οι διάδικοι αγόρευσαν και απάντησαν στις προφορικές ερωτήσεις του Πρωτοδικείου κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση της 5ης Φεβρουαρίου 2002.

Αιτήματα των διαδίκων

21 Η προσφεύγουσα-ενάγουσα ζητεί από το Πρωτοδικείο:

— να ακυρώσει την προσβαλλόμενη πράξη·

— να υποχρεώσει το Κοινοβούλιο να αποκαταστήσει τη ζημία που επήλθε λόγω της πράξεως αυτής·

— να καταδικάσει το Κοινοβούλιο στα δικαστικά έξοδα.

22 Το Κοινοβούλιο, ζητεί από το Πρωτοδικείο:

— να απορρίψει την προσφυγή ως απαράδεκτη ή, επικουρικώς, ως αβάσιμη·

— να καταδικάσει την προσφεύγουσα-ενάγουσα στα δικαστικά έξοδα.

Επί του παραδεκτού

Επιχειρήματα των διαδίκων

23 Το Κοινοβούλιο, προς στήριξη της ενστάσεως απαραδέκτου, επικαλείται δύο λόγους.

24 Κυρίως, το Κοινοβούλιο θεωρεί ότι, με τη μορφή προσφυγής περί ακυρώσεως, η προσφυγή σκοπεί, στην πραγματικότητα, στην καταγγελία της συμβάσεως της 31ης Μαρτίου 1999 ή στην ακύρωση της αναθέσεως της συμβάσεως στην Coopérative Taxi 13. Η προσβαλλόμενη πράξη δεν παράγει έννομα αποτελέσματα· δεν αποτελεί νέα απόφαση, αλλά επιβεβαιωτική πράξη προηγούμενων αποφάσεων περί αναθέσεως της συμβάσεως στην Coopérative Taxi 13 και όχι στην προσφεύγουσα-ενάγουσα.

25 Περαιτέρω, αν και η προσφεύγουσα-ενάγουσα μπορούσε να ασκήσει ενώπιον του κοινοτικού δικαστή, δυνάμει του άρθρου 232 ΕΚ, μόνο προσφυγή κατά της παραλείψεως του Κοινοβουλίου να της απευθύνει πράξη εκτός συστάσεως ή γνώμης, η προσφεύγουσα-ενάγουσα βάλλει, εν προκειμένω, κατά της παραλείψεως του Κοινοβουλίου να λάβει απόφαση έναντι τρίτου, ήτοι της Coopérative Taxi 13.

26 Επικουρικώς, το Κοινοβούλιο υποστηρίζει ότι, αν ήθελε θεωρηθεί ότι η προσφυγή στρέφεται κατά της αποφάσεως αναθέσεως του έργου, θα είχε το ίδιο αντικείμενο με την προσφυγή που απέρριψε το Πρωτοδικείο με την απόφαση της 6ης Ιουλίου 2000. Συγκεκριμένα, η προσφυγή επί της οποίας εκδόθηκε η απόφαση αυτή στρεφόταν κατά του εγγράφου με το οποίο το Κοινοβούλιο πληροφόρησε την προσφεύγουσα-ενάγουσα ότι δεν έγινε δεκτή η προσφορά της. Η ανάθεση της συμβάσεως στην Coopérative Taxi 13 συνεπάγεται οπωσδήποτε και αναπόδραστα

σύγχρονη απόφαση περί μη συνάψεως της συμβάσεως με τους υπόλοιπους προσφέροντες. Η προσφεύγουσα-ενάγουσα, ζητώντας από το Πρωτοδικείο την ακύρωση της αποφάσεως περί απορρίψεως της προσφοράς της, θέτει οπωσδήποτε εν αμφιβόλω την απόφαση του Κοινοβουλίου να συνάψει την εν λόγω σύμβαση με την Coopérative Taxi 13. Αυτή ακριβώς η προσφυγή απορρίφθηκε οριστικά από το Πρωτοδικείο με την απόφαση της 6ης Ιουλίου 2000, κατά της οποίας η προσφεύγουσα-ενάγουσα δεν άσκησε ένδικο μέσο. Αν η παρούσα προσφυγή ήταν παραδεκτή, θα επέτρεπε στην προσφεύγουσα-ενάγουσα να αποφύγει τη δέσμευση από το δεδικασμένο που απορρέει από την απόφαση αυτή παρουσιάζοντας ως νέα απόφαση την προσβαλλόμενη πράξη, η οποία απλώς και μόνο επιβεβαιώνει την προσβληθείσα στην υπόθεση Τ-139/99 απόφαση.

27 Η προσφεύγουσα-ενάγουσα εκτιμά ότι η προσβαλλόμενη πράξη μπορεί να αποτελέσει αντικείμενο προσφυγής περί ακυρώσεως. Υπενθυμίζει ότι σύμφωνα με την απόφαση της 6ης Ιουλίου 2000 το Κοινοβούλιο «δήλωσε κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση ότι, αν η εκ μέρους του ερμηνεία της γαλλικής νομοθεσίας αποδειχθεί ανακριβής, θα υποχρεωθεί να καταγγείλει την επίμαχη σύμβαση» (σκέψη 45). Για να του υπενθυμίσει τη δέσμευση αυτή που ανέλαβε χωρίς να διατυπώσει επιφυλάξεις η προσφεύγουσα-ενάγουσα, με επιστολή της 5ης Σεπτεμβρίου 2000, ζήτησε από το Κοινοβούλιο, υπό το φως της αποφάσεως του tribunal correctionnel de Strasbourg της 7ης Απριλίου 2000, να καταγγείλει «τη σύμβαση Taxi 13» και να προβεί σε νέα σύναψη συμβάσεως. Η προσβαλλόμενη πράξη, με την οποία απορρίπτεται η αίτηση αυτή, θίγει την προσφεύγουσα-ενάγουσα.

Εκτίμηση του Πρωτοδικείου

28 Η προσφυγή του άρθρου 232 ΕΚ σκοπεί στη διαπίστωση της παράνομης παραλείψεως ενός κοινοτικού οργάνου να ενεργήσει. Εν προκειμένω, η προσφυγή, της οποίας το παραδεκτό αμφισβείται, δεν στρέφεται κατά παραλείψεως του Κοινοβουλίου αλλά αφορά την πράξη με την οποία το Κοινοβούλιο απάντησε σε αίτηση της προσφεύγουσας-ενάγουσας. Κατά συνέπεια, ο προβαλλόμενος από το Κοινοβούλιο λόγος που θεμελιώνεται στις προϋποθέσεις του παραδεκτού της προσφυγής του άρθρου 232 ΕΚ δεν είναι βάσιμος.

29 Κατά τα λοιπά, πρέπει να εξεταστεί αν, όπως ισχυρίζεται το Κοινοβούλιο, η προσβαλλόμενη πράξη επιβεβαιώνει απλώς την προσβαλλόμενη στην υπόθεση Τ-139/99 απόφαση.

30 Συγκεκριμένα, προσφυγή ακυρώσεως κατά αποφάσεως η οποία απλώς επιβεβαιώνει προηγουμένη απόφαση είναι απαράδεκτη. Μια απόφαση επιβεβαιώνει απλώς προηγουμένη απόφαση αν δεν περιέχει κανένα νέο στοιχείο σε σχέση με προηγούμενη πράξη και δεν προηγήθηκε αυτής επανεξέταση της καταστάσεως του αποδέκτη της προγενέστερης αυτής πράξεως (απόφαση του Δικαστηρίου της 10ης Δεκεμβρίου 1980, 23/80, Grasselli κατά Επιτροπής, Συλλογή 1980/ΙΙΙ, σ. 451, σκέψη 18, συνοπτική μετάφραση στα ελληνικά, απόφαση του Πρωτοδικείου της 22ας Νοεμβρίου 1990, Τ-4/90, Lestelle κατά Επιτροπής, Συλλογή 1990, σ. ΙΙ-689, σκέψεις 24 έως 27, και διάταξη του Πρωτοδικείου της 4ης Μαΐου 1998, Τ-84/97, BEUC κατά Επιτροπής, Συλλογή 1998, σ. ΙΙ-795, σκέψη 52).

31 Στην υπόθεση Τ-139/99, η προσφεύγουσα-ενάγουσα ζήτησε την ακύρωση της αποφάσεως του Κοινοβουλίου της 7ης Απριλίου 1999 περί μη αναθέσεως σε αυτή της επίμαχης συμβάσεως, υποστηρίζοντας, μεταξύ άλλων, ότι η σύμβαση της 31ης Μαρτίου 1999 δεν ήταν σύμφωνη με την ισχύουσα για τη δραστηριότητα των ταξί γαλλική νομοθεσία. Το Πρωτοδικείο εξακρίβωσε αν το Κοινοβούλιο είχε τηρήσει την υποχρέωσή του να βεβαιωθεί ότι οι προβλεπόμενοι από την πρόσκληση προς υποβολή προσφορών όροι δεν παρακινούν όσους προτίθενται ενδεχομένως να υποβάλουν προσφορά να παραβούν την εφαρμοστέα στη δραστηριότητα που ασκούν εθνική νομοθεσία. Προς τούτο, εξέτασε αν το Κοινοβούλιο υπέπεσε σε πρόδηλο σφάλμα κατά την ερμηνεία της ισχύουσας γαλλικής νομοθεσίας. Επειδή θεώρησε ότι αυτό δεν συνέβη, απέρριψε τον στηριζόμενο σε παράβαση της γαλλικής νομοθεσίας λόγο (απόφαση της 6ης Ιουλίου 2000, σκέψεις 39 έως 46).

32 Με την απόφασή του της 7ης Απριλίου 2000, το tribunal correctionnel de Strasbourg έκρινε επί του συμβατού προς το γαλλικό δίκαιο των όρων εκτελέσεως των συμβάσεων που συνήφθησαν με το Κοινοβούλιο για τη μεταφορά επιβατών με αυτοκίνητα ταξί χωρίς ιδιαίτερα διακριτικά στοιχεία κατά τις κοινοβουλευτικές συνόδους στο Στρασβούργο. Επειδή η απόφαση αυτή εκδόθηκε μετά την προφορική διαδικασία και συνεπώς μετά την προσβαλλόμενη στην υπόθεση Τ-139/99 απόφαση, το Πρωτοδικείο δεν την έλαβε υπόψη με την απόφασή του της 6ης Ιουλίου 2000 (βλ. προπαρατεθείσα διάταξη AICS κατά Κοινοβουλίου, σκέψη 22).

33 Επειδή το tribunal correctionnel de Strasbourg έκρινε ότι οι υπηρεσίες μεταφοράς που παρείχε η ACATS Taxi 13 ήταν αντίθετες προς την εφαρμοστέα στη δραστηριότητα των ταξί νομοθεσία, η προσφεύγουσα-ενάγουσα ζήτησε από το Κοινοβούλιο, στις 5 Σεπτεμβρίου 2000, να συναγάγει τη συνέπεια και να καταγγείλει τη σύμβαση της 31ης Μαρτίου 1999.

34 Η απόφαση του tribunal correctionnel de Strasbourg της 7ης Απριλίου 2000 αποτελεί, επομένως, νέο στοιχείο με βάση το οποίο το Κοινοβούλιο εξέτασε την αίτηση της προσφεύγουσας-ενάγουσας. Με την απάντησή του σε αυτή, το Κοινοβούλιο εξακολούθησε, κατ' ουσίαν, να υποστηρίζει την άποψη που υποστήριξε στην υπόθεση T-139/99, ότι η σύναψη της επίμαχης συμβάσεως με επιχείρηση εκμεταλλευόμενη ταξί είναι σύμφωνη με το γαλλικό δίκαιο.

35 Το γεγονός ότι το Κοινοβούλιο δεν μετέβαλε την αρχική του άποψη δεν αρκεί, λαμβανομένης υπόψη της ανωτέρω υπενθυμισθείσας νομολογίας, να προσδώσει στην προσβαλλόμενη πράξη χαρακτήρα απλώς επιβεβαιωτικό της προσβληθείσας στην υπόθεση T-139/99 αποφάσεως. Εξάλλου, το Κοινοβούλιο εξέδωσε την προσβαλλόμενη πράξη αφού εξέτασε εκ νέου τα επιχειρήματα της προσφεύγουσας-ενάγουσας υπό το φως της αποφάσεως του tribunal correctionnel de Strasbourg.

36 Το Κοινοβούλιο, αρνούμενο με την προσβαλλόμενη πράξη να συναγάγει τις συνέπειες της αποφάσεως του tribunal correctionnel de Strasbourg, έλαβε απόφαση τείνουσα στη διατήρηση μιας νομικής καταστάσεως, τη νομιμότητα της οποίας αμφισβητεί η προσφεύγουσα-ενάγουσα. Η τελευταία ισχυρίζεται, κατ' ουσίαν, ότι μια επιχείρηση εκμεταλλευόμενη αυτοκίνητα ταξί δεν επιτρέπεται να παρέχει τις υπηρεσίες που αποτελούν το αντικείμενο της συμβάσεως της 31ης Μαρτίου 1999, καθόσον οι υπηρεσίες αυτές, λόγω της φύσεώς τους, μπορούν να παρέχονται με βάση τη γαλλική νομοθεσία μόνο από επιχειρήσεις ασκούσες τη ρυθμιζόμενη δραστηριότητα της καλούμενης μεταφοράς «με αγοραία οχήματα».

37 Έτσι, η προσβαλλόμενη πράξη παράγει δεσμευτικά έννομα αποτελέσματα ικανά να επηρεάσουν τα συμφέροντα της προσφεύγουσας-ενάγουσας τόσο υπό την ιδιότητά της ως επιχειρήσεως μεταφοράς με αγοραία οχήματα όσο και ως υποβάλλουσας προσφορά που δεν έγινε δεκτή για μια σύμβαση που ανατέθηκε σε επιχείρηση εκμεταλλεύσεως οχημάτων ταξί.

38 Υπό τις συνθήκες αυτές, η προσβαλλόμενη πράξη δεν είναι απλώς επιβεβαιωτική αλλά αποτελεί απόφαση κατά της οποίας μπορεί να ασκηθεί προσφυγή ακυρώσεως.

39 Δεδομένου ότι το Κοινοβούλιο έλαβε νέα απόφαση μετά την έκδοση της αποφάσεως του tribunal correctionnel de Strasbourg της 7ης Απριλίου 2000, η παρούσα προσφυγή δεν έχει το ίδιο αντικείμενο με την υπόθεση T-139/99, με συνέπεια να μην εμποδίζεται από τη δέσμευση από το δεδικασμένο που απορρέει από την απόφαση της 6ης Ιουλίου 2000.

40 Από όλα τα παραπάνω προκύπτει ότι η προσφυγή είναι παραδεκτή.

Επί της ουσίας

Επί του ακυρωτικού αιτήματος

Επιχειρήματα των διαδίκων

41 Η προσφεύγουσα-ενάγουσα υποστηρίζει, κατ' ουσίαν, ότι η χρησιμοποίηση αυτοκινήτων ταξί για τη μεταφορά επιβατών με οχήματα χωρίς ιδιαίτερα διακριτικά στοιχεία, όπως αυτή που αφορά η σύμβαση της 31ης Μαρτίου 1999 μεταξύ του Κοινοβουλίου και της Coopérative Taxi 13, είναι αντίθετη προς το γαλλικό δίκαιο. Το δίκαιο αυτό απαγορεύει τη χρησιμοποίηση έναντι αμοιβής των αυτοκινήτων ταξί χωρίς τα ιδιαίτερα διακριτικά τους στοιχεία. Έτσι, το Κοινοβούλιο παρέβη τόσο την υποχρέωσή του να μην παρακινεί όσους προτίθενται ενδεχομένως να υποβάλουν προσφορά να παραβούν την εφαρμοστέα στη δραστηριότητα που ασκούν εθνική νομοθεσία όσο και την επίσημη δέσμευση που ανέλαβε ενώπιον του Πρωτοδικείου (απόφαση της 6ης Ιουλίου 2000, σκέψεις 41 και 45).

42 Η προσφεύγουσα-ενάγουσα εκθέτει ότι τα αυτοκίνητα ταξί προορίζονται για τη δραστηριότητα υπηρεσίας δημόσιας μεταφοράς, η οποία διέπεται από τον νόμο της

13ης Μαρτίου 1937 περί της οργανώσεως της δραστηριότητας ταξί και τα διατάγματα εφαρμογής του. Σχετικώς, απολαύουν ορισμένων πλεονεκτημάτων: άδειας σταθμεύσεως σε δημόσια οδό, ευνοϊκής φορολογικής μεταχειρίσεως όσον αφορά τα καύσιμα, μειωμένου ΦΠΑ κατά την αγορά του οχήματος, απαλλαγή από τα τέλη κυκλοφορίας και τον επαγγελματικό φόρο και καθεστώς ευνοϊκής αποσβέσεως. Σε αντάλλαγμα τα ταξί πρέπει να φέρουν υποχρεωτικά ιδιαίτερα διακριτικά στοιχεία (ταξίμετρο, εξωτερικό μηχανισμό με την επιγραφή «ταξί», πινακίδα μόνιμα τοποθετημένη στο όχημα διακριτή εξωτερικώς και αριθμό αδείας σταθμεύσεως).

43 Οι υπόλοιπες υπηρεσίες μεταφοράς προσώπων διέπονται από τον νόμο 82-1153, της 30ής Δεκεμβρίου 1982, «νόμος περί εσωτερικών μεταφορών» (JORF της 31ης Δεκεμβρίου 1982) και από τα διατάγματα εφαρμογής του. Το διάταγμα 85-891, της 16ης Αυγούστου 1985, περί των αστικών μεταφορών επιβατών και των οδικών μεταφορών επιβατών εκτός των αστικών (JORF της 23ης Αυγούστου 1985) ορίζει, στο άρθρο 1, ότι οι διατάξεις αυτές δεν εφαρμόζονται «στις μεταφορές που διενεργούνται με αυτοκίνητα ταξί, με αγοραία αυτοκίνητα, με ασθενοφόρα και απο νεκροφόρα οχήματα που υπάγονται σε ειδικές ρυθμίσεις».

44 Έτσι, η προσφεύγουσα-ενάγουσα υποστηρίζει ότι τα οχήματα που προορίζονται για την άσκηση δραστηριότητας ταξί δεν μπορούν να χρησιμοποιηθούν, ούτε καν ευκαιριακά, για άλλες υπηρεσίες μεταφοράς έναντι ανταλλάγματος.

45 Για τον λόγο αυτό με την απόφαση του tribunal correctionnel de Strasbourg της 7ης Απριλίου 2000 καταδικάστηκαν ορισμένα μέλη της ACATS Taxi 13 ατομικώς διότι παρείχαν παρανόμη εργασία στο Κοινοβούλιο, δεδομένου ότι η δραστηριότητα του επαγγελματία οδηγού ταξί αποκλείει τη δραστηριότητα του δημόσιου μεταφορέα επιβατών που ασκούσαν για λογαριασμό του Κοινοβουλίου αφαιρώντας από τα οχήματά τους τα ιδιαίτερα διακριτικά στοιχεία του ταξί.

46 Η τυχόν εγγραφή της Coopérative Taxi 13 στο μητρώο των επιχειρήσεων δημόσιας οδικής μεταφοράς επιβατών είναι ως προς το σημείο αυτό αδιάφορη. Συγκεκριμένα,

με την εγγραφή αυτή δεν μπορεί να εξαλειφθεί η διαπιστωθείσα από το tribunal correctionnel de Strasbourg παράβαση η οποία συνίσταται στη χρησιμοποίηση οχημάτων ταξί από τα οποία αφαιρέθηκαν ορισμένα από τα ιδιαίτερα διακριτικά τους στοιχεία για υπηρεσίες που υπερβαίνουν τα ρυθμισμένα όρια της χρήσεώς τους.

47 Η προσφεύγουσα-ενάγουσα προσθέτει ότι το Κοινοβούλιο γνώριζε ήδη από το 1985 ή, τουλάχιστον, από το 1992 ότι οι όροι παροχής των επίμαχων υπηρεσιών αντέκειντο στη γαλλική νομοθεσία.

48 Τέλος, η προσφεύγουσα-ενάγουσα υπογραμμίζει ότι, κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση, στην υπόθεση Τ-139/99, το Κοινοβούλιο δήλωσε «ότι, αν η εκ μέρους του ερμηνεία της γαλλικής νομοθεσίας αποδειχθεί ανακριβής, θα υποχρεωθεί να καταγγείλει την επίμαχη σύμβαση». Αφού το tribunal correctionnel de Strasbourg αποφάνθηκε οριστικώς περί της νομιμότητας των επίμαχων υπηρεσιών μεταφοράς, εναπόκειται στο Κοινοβούλιο να τηρήσει τη δέσμευσή του.

49 Το Κοινοβούλιο απορρίπτει τις αιτιάσεις αυτές.

50 Πρώτον, το Κοινοβούλιο ισχυρίζεται ότι οι υπηρεσίες που του παρέχει η Coopérative Taxi 13 είναι «ιδιωτικές» υπηρεσίες μεταφοράς. Υπενθυμίζει ότι στη Γαλλία οι εσωτερικές μεταφορές ρυθμίζονται από τον νόμο 82-1153, της 30ής Δεκεμβρίου 1982, το άρθρο 29 του οποίου ορίζει τα εξής:

«Οι οδικές μεταφορές επιβατών εκτός των αστικών περιλαμβάνουν τις ακόλουθες κατηγορίες:

[...]

— ιδιωτικές υπηρεσίες·

[...]

Οι ιδιωτικές υπηρεσίες μπορούν να οργανώνονται από τους δημόσιους οργανισμούς, τις επιχειρήσεις ή τις ενώσεως για τις συνήθεις ανάγκες λειτουργίας τους, ιδίως για τη μεταφορά του προσωπικού τους ή των μελών τους.

Ο ορισμός των υπηρεσιών αυτών και οι προϋποθέσεις υπό τις οποίες παρέχονται καθορίζονται με διάταγμα στο Conseil d'État [...]».

51 Το Κοινοβούλιο επικαλείται επίσης τις διατάξεις του διατάγματος 87-242, της 7ης Απριλίου 1987, σχετικά με τον ορισμό και τις προϋποθέσεις παροχής ιδιωτικών υπηρεσιών οδικής μεταφοράς επιβατών εκτός των αστικών (JORF της 8ης Απριλίου 1987, σ. 3980), που ορίζει ότι:

«Οι μεταφορές του προσωπικού τους που οργανώνουν οι δημόσιοι οργανισμοί για τις συνήθεις ανάγκες λειτουργίας τους, συμπεριλαμβανομένων των εκπαιδευτηρίων, των επιχειρήσεων και των ενώσεων, θεωρούνται ως ιδιωτικές υπηρεσίες [άρθρο 1].

Θεωρούνται επίσης ως ιδιωτικές υπηρεσίες, εφόσον ανταποκρίνονται στις συνήθεις ανάγκες λειτουργίας τους:

α) Οι μεταφορές που οργανώνουν οι οργανισμοί ή ενώσεις τους για ειδικές κατηγορίες πολιτών, στο πλαίσιο δραστηριοτήτων που εμπίπτουν στις αρμοδιότητές τους, με εξαίρεση κάθε μετακινήση τουριστικού χαρακτήρα:

[...]

δ) Οι μεταφορές που οργανώνουν οι επιχειρήσεις για τους πελάτες τους [...].

ε) Οι μεταφορές που οργανώνουν οι ενώσεις για τα μέλη τους, υπό τον όρο ότι οι μετακινήσεις αυτές έχουν άμεση σχέση με το καταστατικό αντικείμενο της οργανώσεως και ότι δεν πρόκειται για ένωση της οποίας το κύριο αντικείμενο συνίσταται στη μεταφορά των μελών της ή στην οργάνωση τουριστικών ταξιδίων [άρθρο 2].

Οι μεταφορές που αφορά το άρθρο 2 του παρόντος διατάγματος πρέπει να διενεργούνται δωρεάν είτε με οχήματα που ανήκουν στον οργανωτή είτε με οχήματα που αυτός έχει μισθώσει χωρίς οδηγό. Η θέση στη διάθεση του οργανωτή οχημάτων με οδηγό μπορεί να γίνει μόνο από επιχείρηση εγγεγραμμένη στο μητρώο επιχειρήσεων δημόσιων οδικών μεταφορών επιβατών [άρθρο 3].»

52 Η απόφαση του tribunal correctionnel de Strasbourg της 7ης Απριλίου 2000 τονίζει, βεβαίως, ότι «η διαφορετική από αυτή του επαγγελματία οδηγού ταξί δραστηριό-

τητα που ασκούσαν οι κατηγορούμενοι προς παροχή υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών σε εκτέλεση των συναφθειών με το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο συμβάσεων την 1η Σεπτεμβρίου 1998 και 27 Ιουλίου 1991, στη συνέχεια δε στις 23 Μαρτίου 1995, δεν μπορεί να θεωρηθεί ως ιδιωτική υπηρεσία οδικής μεταφοράς επιβατών εκτός των αστικών, την οποία αφορά το άρθρο 29 του νόμου της 30ής Δεκεμβρίου 1982 και το διάταγμα [...] 87-242 της 7ης Απριλίου 1987, δεδομένου ότι το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο προφανώς δεν εμπίπτει σε μία από τις κατηγορίες οργανωτών που απαριθμούν οι διατάξεις αυτές». Εντούτοις, το Κοινοβούλιο θεωρεί ότι σε σχέση με την ερμηνεία αυτή, η οποία δεν στηρίζεται σε επαρκή επιχειρηματολογία, μπορούν να διατυπωθούν πολλές παρατηρήσεις.

53 Πρώτον, η απόφαση αυτή, αν και αποτελεί δεδικασμένο, ισχύει μόνο για τα επίδικα πραγματικά περιστατικά και έναντι των διαδίκων της υποθέσεως.

54 Δεύτερον, η ερμηνεία αυτή υιοθετείται σε απόφαση πρωτοβαθμίου δικαστηρίου και όχι σε απόφαση του Cour de cassation.

55 Τρίτον, το διάταγμα 87-242 πρέπει να ερμηνευθεί σύμφωνα με τις διατάξεις του νόμου 82-1153 τον οποίο θέτει σε εφαρμογή. Το άρθρο 5 του νόμου αυτού διευκρινίζει ότι οι μεταφορές που πρόσωπα δημοσίου ή ιδιωτικού δικαίου οργανώνουν για λογαριασμό τους είναι ιδιωτικές υπηρεσίες. Καίτοι τα άρθρα 1 και 2 του διατάγματος 87-242 δεν αναφέρουν ρητά την περίπτωση διεθνούς οργανισμού όπως το Κοινοβούλιο, αυτό θεωρεί, εντούτοις, ότι, κατά το άρθρο 5 του νόμου 82-1153, η μεταφορά των μελών του δεν συνιστά δημόσια μεταφορά. Για την εφαρμογή του διατάγματος 87-242, το Κοινοβούλιο εκτιμά ότι πρέπει να θεωρηθεί ως δημόσιος οργανισμός, επιχείρηση ή ένωση που πραγματοποιεί ιδιωτική υπηρεσία.

56 Το Κοινοβούλιο, εκτιμώντας ότι έτσι απέδειξε τον ιδιωτικό χαρακτήρα των επίδικων υπηρεσιών μεταφοράς, επιδιώκει, στη συνέχεια, να εξαλείψει κάθε σύγχυση μεταξύ του νομικού καθεστώτος που ισχύει για τη μεταφορά με ταξί, για τα ιδιαίτερα διακριτικά στοιχεία που απαιτούνται προς τούτο και για τα οχήματα που χρησιμοποιούνται για τις υπηρεσίες αυτές.

57 Το Κοινοβούλιο παραδέχεται ότι η μεταφορά με ταξί εμπίπτει αποκλειστικά στη δημόσια μεταφορά (βλ. άρθρο 1 του διατάγματος 73-225, της 2ας Μαρτίου 1973, σχετικά με την εκμετάλλευση των ταξί και των αγοραίων αυτοκινήτων, JORF της 3ης Μαρτίου 1973). Ως αντάλλαγμα των πλεονεκτημάτων και διευκολύνσεων που τους παρέχονται (στάθμευση σε δημόσια οδό, μειωμένοι φόροι επί των καυσίμων, μικρότερος ΦΠΑ), τα ταξί πρέπει ευχερώς να διακρίνονται με ιδιαίτερα διακριτικά στοιχεία.

58 Εντούτοις, αυτό δεν σημαίνει ότι το όχημα καθαυτό προορίζεται αποκλειστικά για δημόσια μεταφορά επιβατών έναντι ανταλλάγματος. Γίνεται δεκτό ότι, κατόπιν εξαλείψεως, αποκρύψεως ή αποσυναρμολογήσεως του εξωτερικού μηχανισμού, το όχημα μπορεί να χρησιμοποιηθεί από τον ιδιοκτήτη του ή τους εργαζομένους σε αυτόν για προσωπική χρήση, υπό την προϋπόθεση ότι, σε τέτοιες περιπτώσεις, ο χρησιμοποιών το όχημα δεν μπορεί νομίμως να απολαύει των πλεονεκτημάτων και των διευκολύνσεων που παρέχονται όταν το όχημα χρησιμοποιείτα ως ταξί. Κατά το Κοινοβούλιο, ο κύριος απολαύει, τηρώντας του σχετικούς νόμους και κανονισμούς, το δικαίωμα να χρησιμοποιεί το όχημά του χωρίς τα ιδιαίτερα διακριτικά στοιχεία, ιδίως για οδική μεταφορά επιβατών εκτός των αστικών, υπό τις προβλεπόμενες στο άρθρο 3, δεύτερη φράση, του διατάγματος 87-242, της 7ης Απριλίου 1987, προϋποθέσεις, ήτοι κατόπιν εγγραφής στο μητρώο επιχειρήσεων δημόσιας οδικής μεταφοράς επιβατών.

59 Το Κοινοβούλιο υποστηρίζει ότι η ερμηνεία αυτή είναι σύμφωνη με την ερμηνεία των γαλλικών αρχών. Προς απόδειξη, προσκομίζει έγγραφο της 13ης Αυγούστου 2001 του Υπουργείου Εσωτερικών απευθυνόμενο στον πρόεδρο της εθνικής ομοσπονδίας επαγγελματιών οδηγών ταξί, του οποίου τα κρίσιμα χωρία έχουν ως εξής:

«Σας διαβεβαιώνω ότι η εταιρία "taxi 13" εκτελεί τη σύμβαση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου στο πλαίσιο των διατάξεων του διατάγματος της 7ης Απριλίου 1987 σχετικά με τις ιδιωτικές υπηρεσίες οδικής μεταφοράς επιβατών εκτός των αστικών που εκδόθηκε κατ' εφαρμογήν του άρθρου 29 του νόμου περί των εσωτερικών μεταφορών της 30ής Δεκεμβρίου 1982.

Οι επαγγελματίες οδηγοί της "taxi 13" που είναι εγγεγραμμένοι στο μητρώο μεταφορών σύμφωνα με το άρθρο 7 του νόμου της 30ής Δεκεμβρίου 1982 μπορούν να ασκούν αυτή τη δραστηριότητα παροχής ιδιωτικών υπηρεσιών με τα αυτοκίνητά τους ταξί.

[...]

Απευθύνθηκα στον Νομάρχη του Κάτω Ρήνου προκειμένου να του υπενθυμίσω τα ανωτέρω και να του ζητήσω να καλέσει την ασυνομία και τη χωροφυλακή καθώς και την επιθεώρηση εργασίας για τις μεταφορές να επιδεικνύουν ιδιαίτερη προσοχή κατά τους ελέγχους τους έναντι των μελών της "taxi 13". Αυτοί οι επαγγελματίες οδηγοί μπορούν απολύτως νόμιμα να μεταφέρουν ευρωβουλευτές στο πλαίσιο της άσκησης δραστηριοτήτων παροχής ιδιωτικών υπηρεσιών και σύμφωνα με τη σύμβαση που συνήψαν με αυτό το διεθνές όργανο.

[...]»

60 Τέλος, το Κοινοβούλιο τονίζει ότι καίτοι η ACATS Taxi 13 καταδικάστηκε πράγματι λόγω μη εγγραφής στο μητρώο των επιχειρήσεων δημόσιας οδικής μεταφοράς επιβατών, η Coopérative Taxi 13, αντίθετα, ήταν εγγεγραμμένη στο εν λόγω μητρώο. Έτσι, η δεύτερη ασκούσε για το Κοινοβούλιο ιδιωτική υπηρεσία οδικής μεταφοράς επιβατών με αυτοκίνητα χωρίς ιδιαίτερα διακριτικά στοιχεία, σύμφωνα με το γαλλικό δίκαιο.

61 Συνεπώς, το Κοινοβούλιο θεωρεί ότι δεν υποχρεούται να καταγγείλει τη σύμβαση της 31ης Μαρτίου 1999 και ότι, αν το έπραττε, θα διέπραττε σφάλμα ικανό να θεμελιώσει την ευθύνη του έναντι της αντισυμβαλλομένης του.

Εκτίμηση του Πρωτοδικείου

62 Η προσφεύγουσα-ενάγουσα θέτει κυρίως το ζήτημα αν, με την προσβαλλόμενη πράξη, το Δικαστήριο μπορούσε νομίμως να θεωρήσει ότι η γαλλική νομοθεσία δεν απαγορεύει την παροχή των εν λόγω υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών με αυτοκίνητα ταξί.

63 Το Πρωτοδικείο έκρινε ότι τα κοινοτικά όργανα υποχρεούνται να βεβαιώνονται ότι οι όροι τους οποίους προβλέπουν οι προσκλήσεις προς υποβολή προσφορών δεν παρακινούν όσους προτίθενται ενδεχομένως να υποβάλουν προσφορά να παραβούν την εφαρμοστέα στη δραστηριότητα που ασκούν εθνική νομοθεσία. Δεδομένου ότι η ερμηνεία του γαλλικού δικαίου εναπόκειται αποκλειστικώς στις γαλλικές αρχές, στο Πρωτοδικείο εναπόκειται μόνο να εξακριβώσει αν το Κοινοβούλιο, με την προσβαλλόμενη πράξη, υπέπεσε σε πρόδηλο σφάλμα εκτιμήσεως κατά την ερμηνεία της γαλλικής νομοθεσίας (απόφαση της 6ης Ιουλίου 2000, σκέψεις 40 και 41).

64 Με την υπόθεση T-139/99, το Πρωτοδικείο έκρινε ότι το Κοινοβούλιο δεν υπέπεσε σε πρόδηλο σφάλμα εκτιμήσεως όταν θεώρησε ότι η γαλλική νομοθεσία δεν απαγορεύει την παροχή για λογαριασμό του Κοινοβουλίου υπηρεσιών μεταφοράς έναντι ανταλλάγματος με αυτοκίνητα ταξί χωρίς διακριτικά στοιχεία, υπό την προϋπόθεση ότι οι υπηρεσίες αυτές καλύπτονται από σχετική εγγραφή στο μητρώο των επιχειρήσεων δημοσίων οδικών μεταφορών επιβατών. Συγκεκριμένα, το Πρωτοδικείο έκρινε ότι η προσφεύγουσα-ενάγουσα δεν κατάφερε να αποδείξει ότι η εκτίμηση του Κοινοβουλίου ότι η γαλλική νομοθεσία δεν απαγορεύει τους επαγγελματίες οδηγούς ταξί να παρέχουν σύμφωνα με την πρόσκληση υποβολής προσφορών ιδιωτικές υπηρεσίες οδικής μεταφοράς επιβατών εκτός των αστικών ήταν προδήλως εσφαλμένη (απόφαση της 6ης Ιουλίου 2000, σκέψη 42).

65 Επιβάλλεται η διαπίστωση ότι η εκτίμηση αυτή του Κοινοβουλίου αναιρέθηκα κατηγορηματικά, στη συνέχεια, από τη σαφώς διατυπωμένη απόφαση του tribunal correctionnel de Strasbourg της 7ης Απριλίου 2000.

66 Συγκεκριμένα, το γαλλικό δικαστήριο έκρινε ότι «η διαφορετική από αυτή του επαγγελματία οδηγού ταξί δραστηριότητα που ασκούσαν οι κατηγορούμενοι προς παροχή υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών σε εκτέλεση των συναφθειών με το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο συμβάσεων την 1η Σεπτεμβρίου 1998 και 27 Ιουλίου 1991, στη συνέχεια δε στις 23 Μαρτίου 1995, δεν μπορεί να θεωρηθεί ως ιδιωτική υπηρεσία οδικής μεταφοράς επιβατών εκτός των αστικών, την οποία αφορά το άρθρο 29 του νόμου της 30ής Δεκεμβρίου 1982 και το διάταγμα [...] 87-242 της 7ης Απριλίου 1987, δεδομένου ότι το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο προφανώς δεν εμπίπτει σε μία από τις κατηγορίες οργανωτών που απαριθμούν οι διατάξεις αυτές, υποκείμενες σε προηγούμενη δήλωση στη Νομαρχία του Κάτω Ρήνου· περαιτέρω, από το άρθρο 1 του διατάγματος εφαρμογής [...] 85-891 του νόμου [82-1153], της 16ης Αυγούστου 1985, προκύπτει ότι η δραστηριότητα των ταξί εξαιρείται από το πεδίο εφαρμογής του [νόμου 82-1153]».

67 Επιπλέον, το tribunal correctionnel de Strasbourg διευκρίνισε ότι η γαλλική νομοθεσία απαγορεύει να ασκείται η επίμαχη δραστηριότητα δημοσίας μεταφοράς επιβατών με αυτοκίνητα ταξί. Συγκεκριμένα, έκρινε:

«Επειδή, τέλος, η δραστηριότητα του επαγγελματία οδηγού ταξί που ασκούσαν οι κατηγορούμενοι και για την οποία είχαν εγγραφεί στο μητρώο επαγγελμάτων απέκλειε την άσκηση δραστηριότητας δημόσιας μεταφοράς επιβατών που ασκούσαν για λογαριασμό του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου υπό τις προμνημονευθείσες συνθήκες· επειδή η δραστηριότητα αυτή δημόσιας μεταφοράς επιβατών μπορούσε να ασκηθεί μόνο, αφενός, κατόπιν εγγραφής στο μητρώο εμπορίου και εταιριών και εγγραφής στο μητρώο οδικών μεταφορέων επιβατών που τηρείται στη νομαρχιακή διεύθυνση εξοπλισμού του Κάτω Ρήνου και, αφετέρου, με όχημα διαφορετικό από αυτό για το οποίο οι κατηγορούμενοι διέθεταν άδεια εκμεταλλεύσεως· επειδή σε αντάλλαγμα των υποχρεώσεων που συνδέονται με το ταξί και τη δραστηριότητα του οδηγού ταξί παρέχονται στην πραγματικότητα σημαντικά ανταλλάγματα όπως η περιουσιακή αξία — μετά την πάροδο ορισμένης προθεσμίας — της αδείας εκμεταλλεύσεως, το δικαίωμα σταθμεύσεως σε δημόσιους χώρους σταθμεύσεως, η ευνοϊκή φορολογική μεταχείριση όσον αφορά τα καύσιμα, ο μειωμένος ΦΠΑ (5,5 %), η απαλλαγή από τα τέλη κυκλοφορίας και τον επαγγελματικό φόρο και καθεστώς ευνοϊκής αποσβέσεως· επειδή τα πλεονεκτήματα αυτά που συνδέονται με τη δραστηριότητα ταξί δεν μπορούν, χωρίς να προκύπτει αντίφαση, να παρασχεθούν για διαφορετική δραστηριότητα που δεν συνεπάγεται τις υποχρεώσεις

των οποίων αποτελούν το αντάλλαγμα· επειδή οι κατηγορούμενοι αλυσιτελώς επικαλούνται τη συνεχή αναζήτηση εκ μέρους τους πληροφοριών και αδειών προκειμένου να ασκήσουν μια δραστηριότητα υπό συνθήκες παρανομίας που απόλυτα γνώριζαν· επειδή από την ανάκριση και τις επ' ακροατηρίου συζητήσεις αποδεικνύεται επαρκώς ότι η υποτιθέμενη αμφισημία του νόμου και του κανονισμού, την οποία επικαλούνται, εξακολούθησε να υπάρχει λόγω της κακής πίστεως των κατηγορουμένων [...] καθώς και λόγω της επιείκειας που επέδειξαν ορισμένοι εκπρόσωποι του κράτους από τους οποίους αναζητούσαν στήριξη, ασκώντας οργανωμένα έντονη πίεση, προκειμένου να επιτύχουν τη θέσπιση ενός νομικού πλαισίου που να καλύπτει μια κατάσταση παρεκκλίνουσα από τον νόμο, στην οποία ασύστολα εξακολουθούσαν να βρίσκονται [...]».

68 Όσον αφορά την κριτική που διατύπωσε το Κοινοβούλιο κατά της αποφάσεως αυτής, πρέπει να υπενθυμιστεί ότι πρόκειται για οριστική απόφαση περιβληθείσα με ισχύ δεδικασμένου. Ο σχετικός χαρακτήρας του δεδικασμένου ουδόλως θέτει εν αμφιβόλω τη λυσιτέλεια της αποφάσεως αυτής για την παρούσα διαφορά στο μέτρο που, όσον αφορά τη μείζονα πρόταση, επιλύει το ζήτημα αν οι υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών έναντι ανταλλάγματος μπορούν νομίμως να παρασχεθούν στο Κοινοβούλιο με αυτοκίνητα ταξί χωρίς ιδιαίτερα διακριτικά στοιχεία και που, όσον αφορά τα πραγματικά περιστατικά, δεν αμφισβητείται ότι οι υπηρεσίες αυτές μεταφοράς είναι πανομοιότυπες μ' αυτές που αποτελούν αντικείμενο της συμβάσεως της 31ης Μαρτίου 1999.

69 Επομένως, το Πρωτοδικείο λαμβάνει υπόψη την ερμηνεία του γαλλικού δικαίου που υιοθέτησε με απολύτως σαφή διατύπωση το tribunal correctionnel de Strasbourg με την απόφαση αυτή. Το κύρος αυτής της οριστικής αποφάσεως δεν μπορεί να τεθεί εν αμφιβόλω με ένα έγγραφο της γαλλικής διοικήσεως μεταγενέστερο της προσβαλλομένης πράξεως.

70 Υπό τις περιστάσεις αυτές, το Πρωτοδικείο εκτιμά ότι οι επίδικες υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών, καθόσον πραγματοποιούνται με αυτοκίνητα ταξί, παρέχονται υπό συνθήκες αντιβαίνουσες στην εφαρμοστέα εθνική ρύθμιση, όπως αυτή ερμηνεύθηκε από το tribunal correctionnel de Strasbourg.

71 Από όλα τα ανωτέρω προκύπτει ότι το Κοινοβούλιο υπέπεσε σε πρόδηλο σφάλμα εκτιμήσεως κρίνοντας, υπό το φως της αποφάσεως του tribunal correctionnel de Strasbourg της 7ης Απριλίου 2000, ότι η εκτέλεση της συμβάσεως της 31ης Μαρτίου 1999 ήταν σύμφωνη με την εφαρμοστέα στα ταξί γαλλική νομοθεσία.

72 Επειδή ο λόγος είναι βάσιμος η προσβαλλόμενη πράξη πρέπει να ακυρωθεί.

Επί του αιτήματος αποζημιώσεως

Επιχειρήματα των διαδίκων

73 Η προσφεύγουσα-ενάγουσα εκτιμά ότι υπέστη ζημία λόγω της αρνήσεως του Κοινοβουλίου να καταγγείλει τη σύμβαση η οποία δεν είχε ανατεθεί σε αυτή. Ζητεί αποζημίωση υπολογιζομένη με βάση 10 000 ευρώ τον μήνα από την ημερομηνία της προσβαλλομένης πράξεως και έως την καταγγελία της συμβάσεως της 31ης Μαρτίου 1999. Το ποσό αυτό αντιστοιχεί στο κέρδος που θα αποκόμιζε η προσφεύγουσα-ενάγουσα αν η επίδικη σύμβαση είχε ανατεθεί σε αυτή.

74 Το Κοινοβούλιο αντικρούει την αιτίαση αυτή και υποστηρίζει ότι η προσβαλλόμενη πράξη δεν προκάλεσε καμία ζημία στην προσφεύγουσα -ενάγουσα.

75 Το Κοινοβούλιο εκτιμά ότι, ακόμη και αν κατήγγελλε τη σύμβαση της 31ης Μαρτίου 1999, δεν ήταν υποχρεωμένο να συνάψει σύμβαση με την προσφεύγουσα-ενάγουσα. Για την εξυπηρέτηση των αναγκών του μεταφοράς θα μπορούσε να προβεί σε νέα πρόσκληση προς υποβολή προσφορών ή να χρησιμοποιήσει άλλα μέσα.

76 Το Κοινοβούλιο υπενθυμίζει ότι η προσφεύγουσα-ενάγουσα δεν πληρούσε ένα από τα κριτήρια της πρόσκλησης προς υποβολή προσφορών και δεν ήταν σε θέση να εξασφαλίσει το σύνολο των απαιτούμενων υπηρεσιών, με αποτέλεσμα να μην έχει καμία πιθανότητα να της ανατεθεί η σύμβαση.

77 Τέλος, το Κοινοβούλιο ισχυρίζεται ότι ο υπολογισμός της ζημίας της προσφεύγουσας-ενάγουσας στηρίζεται σε διαφυγόν κέρδος. Η αποκατάσταση, όμως, μιας τέτοιας ζημίας προϋποθέτει τη θεμελιώση συμβατικής ευθύνης του Κοινοβουλίου και όχι εξωσυμβατικής ευθύνης του. Ελλείψει οποιασδήποτε συμβάσεως με την προσφεύγουσα-ενάγουσα, αυτή δεν δικαιούται να ζητεί την αποκατάσταση διαφυγόντος κέρδους.

Εκτίμηση του Πρωτοδικείου

78 Κατά πάγια νομολογία, η στοιχειοθέτηση εξωσυμβατικής ευθύνης της Κοινότητας βάσει του άρθρου 288, δεύτερο εδάφιο, της ΕΚ προϋποθέτει τη σύμπτωση ενός συνόλου προϋποθέσεων όσον αφορά τον παράνομο χαρακτήρα της προσαπτομένης στο κοινοτικό όργανο ενέργειας, το υποστατό της ζημίας και την ύπαρξη αιτιώδους συναφείας μεταξύ ενέργειας και προβαλλομένης ζημίας. Από τα ανωτέρω προκύπτει ότι η ευθύνη της Κοινότητας θεμελιώνεται μόνον όταν συντρέχουν όλες αυτές οι προϋποθέσεις (απόφαση του Δικαστηρίου της 29ης Σεπτεμβρίου 1982, 26/81, Oleifici Mediterranei κατά ΕΟΚ, Συλλογή 1982, σ. 3057, σκέψη 16, και απόφαση του Πρωτοδικείου της 16ης Οκτωβρίου 1996, Τ-336/94, Efisol κατά Επιτροπής, Συλλογή 1996, σ. II-1343, σκέψη 30).

79 Εν προκειμένω, η ζημία που επικαλείται η προσφεύγουσα-ενάγουσα συνίσταται στην απώλεια μιας πιθανότητας να της ανατεθεί η επίμαχη σύμβαση στην περίπτωση που το Κοινοβούλιο έκανε δεκτή την αίτησή της της 5ης Σεπτεμβρίου 2000. Επιβάλλεται η διαπίστωση ότι μια τέτοια ζημία δεν είναι πραγματική και βέβαια ώστε να θεμελιώνει ευθύνη της Κοινότητας.

80 Συγκεκριμένα, τίποτα δεν επιτρέπει να θεωρηθεί ότι αν το Κοινοβούλιο δεν είχε υποπέσει σε πρόδηλο σφάλμα εκτιμήσεως της γαλλικής νομοθεσίας, όπως αυτή ερμηνεύτηκε από το tribunal correctionnel de Strasbourg της 7ης Απριλίου 2000, θα είχε αναθέσει την επίμαχη σύμβαση στην προσφεύγουσα-ενάγουσα ή θα είχε κινήσει νέα διαδικασία προσκλήσεως προς υποβολή προσφορών στην οποία αυτή θα μπορούσε να συμμετάσχει.

81 Συνεπώς, η αγωγή αποζημιώσεως πρέπει να απορριφθεί.

Επί των δικαστικών εξόδων

82 Κατά το άρθρο 87, παράγραφος 2, του Κανονισμού Διαδικασίας, ο ηττηθείς διάδικος καταδικάζεται στα δικαστικά έξοδα, εφόσον υπήρξε σχετικό αίτημα του νικήσαντος διαδίκου.

83 Δεδομένου ότι το Κοινοβούλιο ηττήθηκε και η προσφεύγουσα-ενάγουσα υπέβαλε σχετικό αίτημα πρέπει αυτό να καταδικαστεί στα δικαστικά έξοδα συμπεριλαμβανομένων αυτών για τα οποία επιφυλάχθηκε το Πρωτοδικείο με τη διάταξη της 8ης Μαΐου 2001.

Για τους λόγους αυτούς,

ΤΟ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟ (πέμπτο τμήμα)

αποφασίζει:

1) **Ακυρώνει την απόφαση του Κοινοβουλίου της 4ης Οκτωβρίου 2000 περί απορρίψεως της από 5 Σεπτεμβρίου 2000 αιτήσεως της προσφεύγουσας-ενάγουσας.**

2) **Απορρίπτει την αγωγή αποζημιώσεως.**

3) **Καταδικάζει το Κοινοβούλιο στα δικαστικά έξοδα, συμπεριλαμβανομένων αυτών για τα οποία επιφυλάχθηκε το Πρωτοδικείο με τη διάταξη της 8ης Μαΐου 2001.**

Cooke García-Valdecasas Lindh

Δημοσιεύθηκε σε δημόσια συνεδρίαση στο Λουξεμβούργο στις 11 Ιουνίου 2002.

Ο Γραμματέας

H. Jung

Ο Πρόεδρος

J. D. Cooke