SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE PRIMERA INSTANCIA (Sala Quinta)
de 11 de junio de 2002 *

En el asunto T-365/00,

Alsace International Car Service SARL (AICS), con domicilio social en Estrasburgo (Francia), representada por los Sres. J.C. Fourgoux y J.L. Fourgoux, abogados, que designan domicilio en Luxemburgo,

parte demandante,

contra

Parlamento Europeo, representado por los Sres. O. Caisou-Rousseau y D. Peterheim, en calidad de agentes, que designa domicilio en Luxemburgo,

parte demandada,

* Lengua de procedimiento: francés.

que tiene por objeto, por una parte, la anulación de la decisión del Parlamento, de 4 de octubre de 2000, por la que se desestima la solicitud de la demandante de 5 de septiembre de 2000, relativa a la validez del contrato celebrado entre el Parlamento y la Cooperativa Taxi 13 y, por otra, la reparación del perjuicio supuestamente sufrido como consecuencia de dicha decisión,

EL TRIBUNAL DE PRIMERA INSTANCIA
DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS (Sala Quinta),

integrado por los Sres. J.D. Cooke, Presidente, R. García-Valdecasas y la Sra. P. Lindh, Jueces;

Secretaria: Sra. D. Christensen, administradora;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos y celebrada la vista el 5 de febrero de 2002;

dicta la siguiente

Sentencia

Hechos

1 La demandante es una empresa de alquiler de vehículos con conductor, con domicilio social en Estrasburgo.

2 El 23 de marzo de 1995, el Parlamento celebró un contrato con la Association centrale des autos taxis de la communauté urbaine de Strasbourg — Taxi 13 (Asociación central de taxis del área metropolitana de Estrasburgo; en lo sucesivo, «ACATS Taxi 13»), para el transporte de personas en vehículos sin distintivos con conductor durante las sesiones parlamentarias en Estrasburgo.

3 Tal actividad de transporte de personas dio lugar a procesos penales entablados por el Fiscal del tribunal de grande instance de Estrasburgo contra varios directivos y miembros de ACATS Taxi 13 por abuso de confianza, trabajo clandestino y ejercicio ilegal de una actividad de transporte de personas por carretera.

4 El 13 de noviembre de 1998, el Parlamento y ACATS Taxi 13 decidieron resolver su contrato con efectos a partir del 23 de marzo de 1999. Una nueva entidad denominada Coopérative Taxi 13, creada el 12 de octubre de 1998, sucedió a ACATS Taxi 13 en la ejecución de dicho contrato hasta su término.

5 El 27 de enero de 1999, el Parlamento inició un procedimiento de adjudicación de un contrato (licitación nº 99/S 18-8765/FR) para el transporte de personas (diputados, funcionarios o invitados del Parlamento) en vehículos sin distintivos con conductor, en condiciones de precio a tanto alzado, durante las sesiones parlamentarias en Estrasburgo. Consta que dichos servicios son, materialmente, idénticos a los que prestaba anteriormente ACATS Taxi 13 al Parlamento.

6 El 10 de febrero de 1999, la demandante presentó una oferta al Parlamento en la que criticaba las condiciones de la licitación. Alegaba que sólo podría cumplirlas un licitador asociado con taxistas infringiendo la legislación francesa. Afirmó, en particular, que sólo una empresa que ejerciera la actividad de alquiler de

vehículos con conductor (servicio limusina — automóvil con conductor) estaría en condiciones de responder a las exigencias del Parlamento respetando la normativa aplicable al sector del transporte de personas a título oneroso.

7 El Parlamento adjudicó finalmente el contrato de que se trata a la Coopérative Taxi 13, con la que celebró un contrato el 31 de marzo de 1999 (en lo sucesivo, «contrato de 31 de marzo de 1999»).

8 El 7 de abril de 1999, el Parlamento comunicó a la demandante que su oferta había sido rechazada. El 8 de junio de 1999, la demandante interpuso un recurso (en lo sucesivo, «asunto T-139/99») contra esta decisión. Alegaba, fundamentalmente, que su oferta se había rechazado en favor de profesionales —los taxistas— sometidos a un estatuto y a una normativa específica que les prohibía presentar ofertas y prestar los servicios de transporte de que se trata en taxis sin distintivos.

9 El Tribunal de Primera Instancia desestimó dicho recurso mediante sentencia de 6 de julio de 2000, AICS/Parlamento (T-139/99, Rec. p. II-2849; en lo sucesivo, «sentencia de 6 de julio de 2000»).

10 Mediante auto de 21 de junio de 2001, AICS/Parlamento (C-330/00 P, Rec. p. I-4809), el Tribunal de Justicia desestimó el recurso de casación interpuesto por la demandante contra la mencionada sentencia.

11 Como resultado de los procesos entablados en 1998 (véase el apartado 3 *supra*), el tribunal correctionnel de Estrasburgo imputó, en su sentencia de 7 de abril de 2000, dos infracciones distintas a 30 taxistas miembros de ACATS Taxi 13

que habían prestado servicios de transporte al Parlamento, a saber, el delito de «ejecución de trabajo encubierto», por una parte, y el de «ejercicio de una actividad de transportista público de personas por carretera sin inscribirse en el registro de transportista, por otra».

12 Mediante escrito de 15 de junio de 2000, la demandante envió una copia de dicha sentencia al Presidente del Parlamento, destacando la reiteración de las prácticas condenadas por el tribunal correctionnel de Estrasburgo, observada durante la sesión parlamentaria del mes de junio de 2000. La demandante indicó, además, que deseaba que se pusiera fin a tales prácticas ilícitas.

13 El 1 de septiembre de 2000, el Presidente del Parlamento le respondió que la sentencia del tribunal correctionnel de Estrasburgo se había pronunciado contra los taxistas miembros de ACATS Taxi 13, entidad jurídicamente distinta de la Coopérative Taxi 13 a la que el Parlamento había encomendado, desde entonces, la ejecución del contrato de transporte de que se trata. Tras recordar a la demandante que su recurso había sido desestimado mediante la sentencia de 6 de julio de 2000, el Presidente del Parlamento añadió:

«El Parlamento Europeo considera que el contrato actualmente en vigor no infringe la legislación francesa y puedo asegurarle que mi institución vigila atentamente que la ejecución del contrato respete la normativa aplicable.»

14 Mediante escrito de 5 de septiembre de 2000, la demandante, al término de un análisis detallado de la legislación francesa pertinente, solicitó al Presidente del Parlamento que «resolviera desde ese momento el contrato con la Coopérative Taxi 13 y procediera a adjudicárselo a ella, o bien, convocara una nueva licitación rechazando, por supuesto, cualquier propuesta procedente de taxistas o agrupaciones de taxistas de modo que sólo compitan empresas capaces de ejecutar lícitamente las prestaciones».

15 Mediante escrito de 4 de octubre de 2000 (en lo sucesivo, «acto impugnado»), el Presidente del Parlamento desestimó dicha solicitud en los siguientes términos:

«[...] Deseo precisar que el Parlamento ha examinado atentamente las resoluciones del Tribunal de Primera Instancia de las Comunidades Europeas y del tribunal de grande instance de Estrasburgo.

Mantengo, a este respecto, que dado que el Tribunal de Primera Instancia confirmó la regularidad de la adjudicación del nuevo contrato a la Coopérative Taxi 13 y que los incumplimientos observados por el tribunal de grande instance con respecto a la Association Taxi 13 ya no se señalan por lo que respecta a la Coopérative Taxi 13, el Parlamento Europeo considera que la ejecución del contrato se atiene a la legislación francesa.

[...]

El cambio que ha tenido lugar es, evidentemente, la inscripción en el registro mercantil y en el registro de transportistas por carretera de esta nueva sociedad. En cuanto a la utilización de vehículos sin distintivos, he solicitado a mis servicios que verifiquen que cuando tales vehículos transporten a los parlamentarios, no disfruten de las diversas ventajas que la normativa concede únicamente a los taxis.

Señalo, por último, que se ha comprobado que los conductores de la Coopérative Taxi 13 están debidamente asegurados cuando prestan sus servicios al Parlamento Europeo.

[...]»

Procedimiento

16 Mediante demanda presentada en la Secretaría el 29 de noviembre de 2000, la demandante interpuso el presente recurso.

17 Mediante escrito presentado en la Secretaría el 1 de febrero de 2001, el Parlamento propuso una excepción de inadmisibilidad conforme a lo dispuesto en el artículo 114 del Reglamento de Procedimiento.

18 Mediante auto del Tribunal de Primera Instancia de 8 de mayo de 2001, la excepción de inadmisibilidad se unió al examen del fondo del asunto y se reservó la decisión sobre las costas.

19 Oído el informe del Juez Ponente, el Tribunal de Primera Instancia (Sala Quinta) decidió iniciar la fase oral y formular ciertas preguntas por escrito a las partes, a las que éstas respondieron en el plazo fijado.

20 Los informes orales de las partes, así como sus respuestas a las preguntas formuladas por el Tribunal de Primera Instancia, se oyeron durante la vista de 5 de febrero de 2002.

Pretensiones de las partes

21 La demandante solicita al Tribunal de Primera Instancia que:

— Anule el acto impugnado.

— Condene al Parlamento a reparar el perjuicio causado por dicho acto.

— Condene en costas al Parlamento.

22 El Parlamento solicita al Tribunal de Primera Instancia que:

— Declare la inadmisibilidad del recurso o, con carácter subsidiario, lo desestime por infundado.

— Condene en costas a la demandante.

Sobre la admisibilidad

Alegaciones de las partes

23 En apoyo de su excepción de inadmisibilidad, el Parlamento invoca dos motivos.

24 Con carácter principal, el Parlamento considera que, aunque revista la forma de un recurso de anulación, el recurso pretende, en realidad, obtener la resolución del contrato de 31 de marzo de 1999 o la anulación de su adjudicación a la Coopérative Taxi 13. El acto impugnado, afirma, no produce efectos jurídicos; lejos de constituir una nueva decisión, se trata solamente de un acto confirmatorio de las decisiones anteriores que adjudicaron el contrato a Coopérative Taxi 13 en lugar de a la demandante.

25 Señala además que, aunque, con arreglo al artículo 232 CE, la demandante sólo puede interponer ante el órgano jurisdiccional comunitario un recurso por no haberle dirigido el Parlamento un acto distinto de una recomendación o de un dictamen, la demandante impugna, en el caso de autos, la abstención del Parlamento de adoptar una decisión con respecto a un tercero, la Coopérative Taxi 13.

26 Con carácter subsidiario, el Parlamento alega que, si hubiera que considerar que el recurso estaba dirigido contra la decisión de adjudicación del contrato, éste tendría un objeto idéntico al desestimado por el Tribunal de Primera Instancia en la sentencia de 6 de julio de 2000. En efecto, afirma, el recurso que dio lugar a dicha sentencia estaba dirigido contra el escrito mediante el cual el Parlamento informó a la demandante de que su oferta había sido desestimada. La adjudicación del contrato a la Coopérative Taxi 13 implicaba necesaria e indisociablemente una decisión concomitante de no adjudicárselo a los demás

licitadores. La demandante, al solicitar al Tribunal de Primera Instancia que anule la decisión por la que se desestima su oferta, puso necesariamente en tela de juicio la decisión del Parlamento de adjudicar dicho contrato a la Coopérative Taxi 13. Es precisamente este recurso el que el Tribunal de Primera Instancia desestimó definitivamente mediante la sentencia de 6 de julio de 2000, contra la cual la demandante no interpuso un recurso de revisión. Si el presente recurso fuera admisible, señala, permitiría a la demandante sustraerse a la fuerza de cosa juzgada que tiene dicha sentencia presentando como una decisión nueva el acto impugnado, que no hace sino confirmar la decisión controvertida en el asunto T-139/99.

27 La demandante estima, por su parte, que el acto impugnado puede ser objeto de un recurso de anulación. Recuerda que con arreglo a la sentencia de 6 de julio de 2000 el Parlamento «afirmó durante la vista que, si su interpretación de la legislación francesa resultara ser inexacta, se vería obligado a resolver el contrato de que se trata» (apartado 45). Para recordarle ese compromiso sin reserva, mediante escrito de 5 de septiembre de 2000, la demandante solicitó al Parlamento, a la luz de la sentencia del tribunal correctionnel de Estrasburgo de 7 de abril de 2000, que resolviera «el contrato con Taxi 13» y realizara una nueva adjudicación. Sostiene que el acto impugnado es lesivo para la demandante en la medida en que rechaza esta solicitud.

Apreciación del Tribunal de Primera Instancia

28 El recurso previsto en el artículo 232 CE pretende que se declare la inacción ilegal de una institución. En el caso de autos, el recurso cuya admisibilidad se discute no se dirige contra una omisión del Parlamento, sino que se refiere al acto mediante el cual este último respondió a una solicitud de la demandante. Por consiguiente, el motivo del Parlamento basado en las condiciones de admisibilidad del recurso previsto en el artículo 232 CE carece de fundamento.

29 Por lo demás, procede examinar si, como afirma el Parlamento, el acto impugnado es meramente confirmatorio de la decisión controvertida en el asunto T-139/99.

30 En efecto, es inadmisible un recurso de anulación dirigido contra una decisión meramente confirmatoria de una decisión anterior. Una decisión es meramente confirmatoria de una decisión anterior si no introduce ningún elemento nuevo en relación con un acto anterior y no ha sido precedida de una reconsideración de la situación del destinatario de dicho acto anterior (sentencia del Tribunal de Justicia de 10 de diciembre de 1980, Grasselli/Comisión, 23/80, Rec. p. 3709, apartado 18; sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 22 de noviembre de 1990, Lestelle/Comisión, T-4/90, Rec. p. II-689, apartados 24 a 27, y auto del Tribunal de Primera Instancia de 4 de mayo de 1998, BEUC/Comisión, T-84/97, Rec. p. II-795, apartado 52).

31 En el asunto T-139/99, la demandante solicitaba la anulación de la decisión del Parlamento de 7 de abril de 1999 de no adjudicarle el contrato de que se trata, afirmando, en particular, la falta de conformidad del contrato de 31 de marzo de 1999 con la legislación francesa aplicable a la actividad de los taxis. El Tribunal de Primera Instancia comprobó si el Parlamento había cumplido su obligación de garantizar que las condiciones previstas en una licitación no incitaban a los licitadores potenciales a infringir la legislación nacional aplicable a su actividad. Para ello, examinó si el Parlamento había cometido un error manifiesto en su interpretación de la legislación francesa aplicable. Considerando que no era el caso, desestimó el motivo basado en un incumplimiento de la legislación francesa (sentencia de 6 de julio de 2000, apartados 39 a 46).

32 En su sentencia de 7 de abril de 2000, el tribunal correctionnel de Estrasburgo se pronunció sobre la compatibilidad con la legislación francesa de las condiciones de ejecución de los contratos celebrados por el Parlamento para el transporte de personas en taxis sin distintivos durante las sesiones parlamentarias en Estrasburgo. En la medida en que dicha sentencia se dictó una vez concluida la fase oral y, lo que es más, con posterioridad a la fecha de la decisión impugnada en el asunto T-139/99, el Tribunal de Primera Instancia no la tomó en consideración en su sentencia de 6 de julio de 2000 (véase el auto AICS/ Parlamento, antes citado, apartado 22).

33 Al haber declarado el tribunal correctionnel de Estrasburgo que los servicios de transporte prestados por ACATS Taxi 13 eran contrarios a la legislación aplicable a la actividad de los taxis, la demandante solicitó al Parlamento, el 5 de septiembre de 2000, que actuara en consecuencia y resolviera el contrato de 31 de marzo de 1999.

34 La sentencia del tribunal correctionnel de Estrasburgo de 7 de abril de 2000, constituye, pues, un elemento nuevo a la luz del cual el Parlamento examinó la solicitud de la demandante. En respuesta a dicha solicitud, el Parlamento mantuvo, esencialmente, la posición que había defendido en el asunto T-139/99, de que la adjudicación del contrato de que se trata a una empresa de taxis es compatible con la normativa francesa.

35 El hecho de que el Parlamento no reconsiderase su postura inicial no basta, con arreglo a la jurisprudencia recordada anteriormente, para conferir al acto impugnado un carácter meramente confirmatorio de la decisión controvertida en el asunto T-139/99. Por otra parte, resulta que el Parlamento adoptó el acto impugnado tras haber realizado un nuevo análisis de las alegaciones de la demandante en función de la sentencia del tribunal correctionnel de Estrasburgo.

36 Al negarse, en el acto impugnado, a actuar de conformidad con la sentencia del tribunal correctionnel de Estrasburgo, el Parlamento adoptó una decisión que tiende al mantenimiento de una situación jurídica cuya legalidad niega la demandante. Esta última afirma, esencialmente, que una empresa de taxis no está autorizada a ofrecer los servicios que eran objeto del contrato de 31 de marzo de 1999, por estar éstos, por su naturaleza, reservados por la legislación francesa a las empresas que desarrollan la actividad reglamentada de transporte llamada de «alquiler de vehículos con conductor»

37 Se debe, por tanto, observar que el acto impugnado produce efectos jurídicos obligatorios que pueden afectar a los intereses de la demandante en su condición de empresa de transporte en vehículos de alquiler con conductor y licitadora excluida de un contrato adjudicado a una empresa de taxis.

38 En estas circunstancias, el acto impugnado no es meramente confirmatorio, sino que constituye una decisión que puede ser objeto de un recurso de anulación

39 Al haber adoptado el Parlamento una nueva decisión como consecuencia de la sentencia del tribunal correctionnel de Estrasburgo de 7 de abril de 2000, el presente recurso no tiene el mismo objeto que en el asunto T-139/99, de manera que no se contradice con la fuerza de cosa juzgada de la sentencia de 6 de julio de 2000.

40 De cuanto antecede resulta que debe declararse la admisibilidad del recurso.

Sobre el fondo

Sobre la pretensión de anulación

Alegaciones de las partes

41 La demandante alega, esencialmente, que la utilización de taxis para el transporte de personas en vehículos sin distintivos tal como estaba prevista en el contrato de 31 de marzo de 1999 entre el Parlamento y la Coopérative Taxi 13 vulnera el Derecho francés. Este último prohíbe la utilización a título oneroso de los taxis desprovistos de sus signos distintivos. En su opinión, el Parlamento incumplió de este modo tanto su obligación de no incitar a los licitadores potenciales a infringir la legislación nacional aplicable a su actividad como su compromiso solemne adoptado ante el Tribunal de Primera Instancia (sentencia de 6 de julio de 2000, apartados 41 y 45).

42 La demandante afirma que los taxis están afectados a una actividad de servicio de transporte público regulada por la Ley de 13 marzo de 1937 sobre la

organización de la industria del taxi y sus decretos de aplicación. A este respecto, gozan de determinadas ventajas: autorización de estacionamiento en la vía pública, bonificación fiscal sobre el carburante, IVA reducido al comprar el vehículo, exención del impuesto sobre vehículos y del impuesto profesional y régimen de amortización privilegiado. Como contrapartida, los taxis están obligados a llevar signos distintivos (taxímetro, dispositivo exterior en el que figure la mención «taxi», placa fijada al vehículo visible desde el exterior y número de autorización de estacionamiento).

43 Añade que los demás servicios de transporte de personas están regulados por la Ley 82-1153, de 30 de diciembre de 1982, denominada «Ley de orientación de los transportes interiores» (JORF de 31 de diciembre de 1982) y sus decretos de aplicación. El Decreto 85-891, de 16 de agosto de 1985, relativo a los transportes urbanos de personas y a los transportes no urbanos de personas por carretera (JORF de 23 de agosto de 1985) precisa, en el artículo 1, que sus disposiciones no son aplicables a los «transportes efectuados por los taxis, las grandes o pequeñas empresas de alquiler de vehículos con conductor, las ambulancias y los vehículos de transporte funerario que están sometidos a normas particulares».

44 Así pues, la demandante afirma que los vehículos destinados a la actividad de taxi no pueden ser utilizados, ni siquiera ocasionalmente, para otros servicios de transporte a título oneroso.

45 Considera que ése es el motivo por el que la sentencia del tribunal correctionnel de Estrasburgo de 7 de abril de 2000 condenó a algunos de los miembros de la ACATS Taxi 13 a título personal, por haberse dedicado a un trabajo ilegal con el Parlamento, dado que la actividad de taxista no es compatible con la de transporte público de personas que realizaban por cuenta del Parlamento despojando a sus vehículos de los signos distintivos del taxi.

46 La eventual inscripción de la Coopérative Taxi 13 en el registro de empresas de transporte público de personas por carretera es, a su juicio, indiferente a este

respecto. En efecto, tal inscripción no puede hacer desaparecer la infracción declarada por el tribunal correctionnel de Estrasburgo resultante de la utilización de taxis desprovistos de algunos de sus signos distintivos para la prestación de servicios que excedían los límites normativos de su utilización.

47 La demandante añade que el Parlamento sabía desde 1985 o, al menos, desde 1992 que las condiciones de ejecución de los servicios de transporte de que se trata eran contrarias a la legislación francesa.

48 Por último, la demandante destaca que el Parlamento afirmó, durante la vista en el asunto T-139/99, «que si su interpretación de la legislación francesa resultara ser inexacta, se vería obligado a resolver el contrato». Al haber resuelto definitivamente el tribunal correctionnel de Estrasburgo la cuestión de la legalidad de los servicios de transporte de que se trata, corresponde al Parlamento cumplir su compromiso.

49 El Parlamento rechaza estas alegaciones.

50 Aduce, en primer lugar, que los servicios que le prestaba la Coopérative Taxi 13 son servicios de transporte denominados «privados». Recuerda que, en Francia, los transportes interiores están regulados por la Ley 82-1153, de 30 de diciembre de 1982, cuyo artículo 29 tiene el siguiente tenor literal.

«Los transportes no urbanos de personas por carretera comprenden las categorías siguientes:

[...]

— servicios privados;

[...]

Los servicios privados pueden organizarlos las entidades públicas, las empresas y las asociaciones para sus necesidades normales de funcionamiento, en particular, para el transporte de su personal o de sus miembros.

La definición de dichos servicios y las condiciones en las que se ejecutan las fijará mediante decreto el Consejo de Estado [...]»

51 El Parlamento invoca también las disposiciones del Decreto 87-242, de 7 de abril de 1987, relativo a la definición y a las condiciones de prestación de los servicios privados de transporte no urbano de personas por carretera (JORF de 8 de abril de 1987, p. 3980), que prevé:

«Se consideran servicios privados los transportes de su personal organizados por las entidades públicas, incluidos los centros de enseñanza, las empresas y las asociaciones, para sus necesidades normales de funcionamiento [artículo 1].

Asimismo, se consideran servicios privados cuando responden a sus necesidades normales de funcionamiento:

a) Los transportes organizados por las entidades o sus agrupaciones para categorías particulares de administrados, en el marco de actividades pertenecientes a sus competencias propias, salvo los desplazamientos de carácter turístico;

[...]

d) Los transportes organizados por las empresas para sus clientes [...]

e) Los transportes organizados por las asociaciones para sus miembros, a condición de que tales desplazamientos estén directamente relacionados con el objeto estatutario de la asociación y de que no se trate de una asociación cuyo objeto principal es el transporte de sus miembros o la organización de viajes turísticos [artículo 2].

Los transportes contemplados en el artículo 2 del presente Decreto deberán prestarse a título gratuito mediante vehículos pertenecientes al organizador, o bien mediante vehículos sin conductor alquilados por éste. Sólo las empresas inscritas en el registro de empresas de transporte público de personas por carretera podrán poner a disposición del organizador vehículos con conductor [artículo 3].»

52 El Parlamento añade que la sentencia del tribunal correctionnel de Estrasburgo de 7 de abril de 2000 indicaba que «la actividad distinta de la del taxista ejercida por

los interesados para prestar servicios de transporte de personas en ejecución de los contratos celebrados con el Parlamento Europeo, los días 1 de septiembre de 1988 y 27 de julio de 1991, posteriormente el 23 de marzo de 1995, no puede considerarse un servicio privado de transporte no urbano de personas por carretera, contemplado en el artículo 29 de la Ley de 30 de diciembre de 1982 y en el Decreto [...] 87-242, de 7 de abril de 1987, al no entrar claramente el Parlamento Europeo en ninguna de las categorías de organizador enumeradas por dichas disposiciones». No obstante, el Parlamento estima que esta interpretación, poco desarrollada, requiere varias matizaciones.

53 En primer lugar, aun suponiendo que tenga fuerza de cosa juzgada, dicha sentencia sólo afecta a los hechos y partes del proceso.

54 En segundo lugar, tal interpretación se dio en una sentencia de primera instancia, no en una sentencia de la Cour de cassation.

55 En tercer lugar, el Decreto 87-242 debería interpretarse con arreglo a la Ley 82-1153 que aplica. Pues bien, el artículo 5 de dicha Ley precisa que los transportes que las personas públicas o privadas organizan por cuenta propia son servicios privados. Si bien es cierto que los artículos 1 y 2 del Decreto 87-242 no contemplan expresamente el supuesto de una organización internacional como el Parlamento, éste opina no obstante que, conforme al artículo 5 de la Ley 82-1153, el transporte de sus miembros no es un transporte público. A efectos de la aplicación del Decreto 87-242, el Parlamento considera que se le debe asimilar a una entidad pública, empresa o asociación que presta un servicio privado.

56 Estimando haber demostrado así el carácter privado de los servicios de transporte de que se trata, el Parlamento pretende, en segundo lugar, disipar cualquier confusión entre el régimen jurídico aplicable al transporte en taxi, a los signos distintivos que se requieren a este respecto y a los vehículos utilizados para tales servicios.

57 El Parlamento admite que el transporte en taxi está exclusivamente comprendido en el transporte público (véase el artículo 1 del Decreto 73-225, de 2 de marzo de 1973, relativo a las empresas de taxis y de alquiler de vehículos con conductor; JORF de 3 de marzo de 1973). Como contrapartida de las ventajas y facilidades que se les otorgan (estacionamiento en la vía pública, reducciones fiscales sobre el carburante, IVA reducido), los taxis deben ser fácilmente identificables mediante signos distintivos.

58 No obstante, afirma, ello no significa que el vehículo como tal esté exclusivamente afectado al transporte público de personas a título oneroso. Según el Parlamento, se admite que, apagando, ocultando o desmontando el dispositivo exterior, el vehículo pueda ser utilizado por su propietario o por sus empleados para fines personales, sin que, en tales casos, el utilizador pueda hacer uso de las ventajas y facilidades reservadas a la explotación del vehículo en su condición de taxi. Según el Parlamento, el propietario goza, respetando las leyes y reglamentos pertinentes, del derecho a utilizar su vehículo sin distintivos, en particular, para el transporte no urbano de personas por carretera, en las condiciones previstas por el artículo 3, segunda frase, del Decreto 87-242, de 7 de abril de 1987, es decir, mediante inscripción en el registro de empresas de transporte público de personas por carretera.

59 El Parlamento mantiene que esta interpretación es compatible con la de las autoridades francesas. Como elemento de prueba aporta un escrito de 13 de agosto de 2001 del Ministerio del Interior dirigido al presidente de la Federación nacional de taxistas, cuyos pasajes pertinentes tienen el siguiente tenor literal:

«Le confirmo que la sociedad "Taxi 13" cumple el contrato del Parlamento Europeo en el marco de las disposiciones del Decreto de 7 de abril de 1987, relativo a los servicios privados de transporte no urbano de personas por carretera, adoptado con arreglo al artículo 29 de la Ley de orientación de los transportes interiores de 30 de diciembre de 1982.

Los taxistas de "Taxi 13" que están inscritos en el registro de transportes de conformidad con el artículo 7 de la Ley de 30 de diciembre de 1982 pueden ejercer tal actividad de servicios privados con su taxi.

[...]

Acabo de dirigirme al Sr. Préfet du Bas-Rhin (Prefecto del Departamento del Bajo Rin) para recordarle los puntos antes mencionados y pedirle que solicite a los servicios de policía y de gendarmería así como a la inspección del trabajo de los transportes que muestren un mayor discernimiento en sus actividades de control con respecto a los miembros de "Taxi 13". Tales taxistas están plenamente facultados para transportar a los parlamentarios europeos en el marco de actividades de servicio privado y con arreglo al contrato que les vincula a dicha institución internacional.

[...]»

60 Por último, el Parlamento afirma que aunque es cierto que se condenó a ACATS Taxi 13 por no haberse inscrito en el registro de empresas de transporte público de personas por carretera, la Coopérative Taxi 13, por su parte, está inscrita en dicho registro. Así, esta última presta al Parlamento un servicio privado de transporte de personas por carretera en vehículos sin distintivos, de conformidad con el Derecho francés.

61 Por consiguiente, el Parlamento estima que no está obligado a resolver el contrato de 31 de marzo de 1999 y que, de hacerlo, cometería una falta que le haría incurrir en responsabilidad frente a la otra parte contratante.

Apreciación del Tribunal de Primera Instancia

62 La demandante plantea fundamentalmente la cuestión de si, en el acto impugnado, el Parlamento tenía razones fundadas para considerar que la legislación francesa no se oponía a la prestación, con taxis, de los servicios de transporte de personas de que se trata.

63 El Tribunal de Primera Instancia ha declarado que las instituciones están obligadas a garantizar que las condiciones previstas en una licitación no inciten a los licitadores potenciales a infringir la legislación nacional aplicable a su actividad. Dado que la interpretación del Derecho francés incumbe únicamente a las autoridades francesas, sólo corresponde al Tribunal de Primera Instancia determinar si, en el acto impugnado, el Parlamento cometió un error manifiesto de apreciación en su interpretación de la legislación francesa (sentencia de 6 de julio de 2000, apartados 40 y 41).

64 En el asunto T-139/99, el Tribunal de Primera Instancia consideró que el Parlamento no había cometido un error manifiesto de apreciación al afirmar que la legislación francesa no prohibía la realización, por cuenta del Parlamento, de los servicios de transporte a título oneroso en taxis sin distintivos, siempre y cuando dichos servicios estuvieran cubiertos por una inscripción en el registro de empresas de transporte público de personas por carretera. En efecto, el Tribunal de Primera Instancia señaló que la demandante no había demostrado el carácter manifiestamente erróneo de la apreciación del Parlamento según la cual la legislación francesa no prohíbe a los taxistas la realización de servicios privados de transporte no urbano por carretera con arreglo a la licitación (sentencia de 6 de julio de 2000, apartado 42).

65 Debe señalarse que, posteriormente, los términos claros de la sentencia del tribunal correctionnel de Estrasburgo, de 7 de abril de 2000, invalidaron categóricamente la mencionada apreciación del Parlamento.

66 En efecto, el órgano jurisdiccional francés declaró que «la actividad distinta de la del taxista ejercida por los procesados para prestar servicios de transporte de personas en ejecución de los contratos celebrados con el Parlamento Europeo, los días 1 de septiembre de 1988 y 27 de julio de 1991, posteriormente el 23 de marzo de 1995, no puede considerarse un servicio privado de transporte no urbano de personas por carretera, contemplado en el artículo 29 de la Ley de 30 de diciembre de 1982 y en el Decreto [...] 87-242, de 7 de abril de 1987, al no entrar claramente el Parlamento Europeo en ninguna de las categorías de organizador enumeradas por dichas disposiciones, sujeto a una declaración previa del Prefecto del Bajo Rin; que, resulta además del artículo 1 del Decreto [...] 85-891 de aplicación de la Ley [Ley 82-1153], de 16 de agosto de 1985, que la actividad de los taxis está excluida del ámbito de aplicación de la [82-1153]».

67 Por otra parte, el tribunal correctionnel de Estrasburgo precisó que la legislación francesa se opone a que la actividad de transporte de público de personas de que se trata, se ejerza con taxis. En efecto, declaró:

«Considerando, en definitiva, que la actividad de taxista ejercida por los procesados y para la que se habían inscrito en el registro profesional no era compatible con la actividad de transporte público de personas que ejercían por cuenta del Parlamento Europeo con las condiciones antes referidas; de que tal actividad de transporte público de personas sólo podía ejercerse, por una parte, tras la inscripción en el registro mercantil y de sociedades y en el registro de transportistas de personas por carretera llevado por el servicio de obras públicas del Departamento del Bajo Rin y, por otra, con un vehículo distinto del que los interesados estaban autorizados a explotar; que las restricciones a que están sujetos el taxi y la actividad de taxista tienen efectivamente contrapartidas nada despreciables como el valor patrimonial —transcurrido un cierto plazo— de la autorización de explotación, el derecho de estacionamiento en zonas de espera del dominio público, la bonificación fiscal sobre el carburante, el IVA reducido (5,5 %), la exención del impuesto sobre vehículos y del impuesto profesional, el régimen de amortización privilegiado [...]; de que tales ventajas inherentes a la actividad de taxista no pueden, salvo incoherencia, aplicarse a una actividad distinta que no esté sujeta a las restricciones cuya contrapartida representan; que

los procesados alegan en vano su búsqueda incesante de información y de autorizaciones, para ejercer una actividad en condiciones de ilegalidad de las que eran perfectamente conscientes; que la instrucción y los debates demuestran de modo suficiente que la supuesta ambigüedad de la Ley y del Reglamento que alegan se debía únicamente a la mala fe de los procesados [...] así como a la complacencia de ciertos representantes del Estado cuyo aval buscaban, ejerciendo una intensa presión, para proporcionar un marco jurídico a una situación irregular en la que se habían instalado sin reparo alguno [...]»

68 Por lo que respecta a las críticas formuladas por el Parlamento contra la mencionada sentencia, procede recordar que se trata de una sentencia definitiva, que tiene fuerza de cosa juzgada. El carácter relativo de la fuerza de cosa juzgada no cuestiona en absoluto la pertinencia de dicha sentencia respecto del presente asunto en la medida en que, en Derecho, resuelve la cuestión de si se podían prestar lícitamente al Parlamento servicios de transporte de personas a título oneroso en taxis sin distintivos, y en que, de hecho, consta que tales servicios de transporte son idénticos a los eran objeto del contrato de 31 de marzo de 1999.

69 Por consiguiente, el Tribunal de Primera Instancia toma nota de la interpretación del Derecho francés realizada en dicha sentencia por el tribunal correctionnel de Estrasburgo en términos inequívocos. Un escrito de la Administración francesa posterior al acto impugnado no puede desvirtuar la validez de esta sentencia definitiva.

70 En tales circunstancias, el Tribunal de Primera Instancia estima que, en la medida en que se prestan con taxis, los servicios de transporte de personas de que se trata se ejecutan en condiciones contrarias a la normativa nacional aplicable, tal y como la interpreta el tribunal correctionnel de Estrasburgo.

71 Resulta de todos estos elementos que el Parlamento cometió un error manifiesto de apreciación al considerar, a la luz de la sentencia del tribunal correctionnel de Estrasburgo de 7 de abril de 2000, que la ejecución del contrato de 31 de marzo de 1999 era conforme con la legislación francesa aplicable a los taxis.

72 Al ser fundado el motivo, procede anular el acto impugnado.

Sobre la pretensión de indemnización

Alegaciones de las partes

73 La demandante estima que ha sufrido un perjuicio cierto con motivo de la negativa del Parlamento a resolver el contrato del que se la excluyó. Solicita una indemnización calculada sobre una base mensual de 10.000 euros desde la fecha de adopción del acto impugnado hasta la resolución del contrato de 31 de marzo de 1999. Considera que tal importe corresponde al margen de beneficios que habría obtenido si se le hubiera adjudicado el contrato de que se trata.

74 El Parlamento refuta esta alegación y afirma que el acto impugnado no ha causado ningún perjuicio a la demandante.

75 El Parlamento estima que, aunque resolviera el contrato de 31 de marzo de 1999, no estaría obligado a celebrar un contrato con la demandante. Para cubrir sus necesidades de transporte, podría organizar una nueva licitación o encontrar otros medios.

76 El Parlamento recuerda que la demandante no había cumplido uno de los criterios de la licitación y que no podía garantizar todas las prestaciones requeridas, de modo que no tenía ninguna posibilidad de que se le adjudicara el contrato.

77 Por último, el Parlamento alega que el cálculo del supuesto daño de la demandante se basa en una pérdida de beneficios. Pues bien, apunta, la indemnización de tal daño presupone la atribución de responsabilidad contractual al Parlamento, no de responsabilidad extracontractual. Al no existir un contrato con la demandante, ésta no puede solicitar la compensación de una pérdida de beneficios.

Apreciación del Tribunal de Primera Instancia

78 Según reiterada jurisprudencia, para que se genere la responsabilidad extracontractual de la Comunidad en virtud del artículo 288 CE, párrafo segundo, es necesario que concurran un conjunto de requisitos en lo que respecta al carácter ilegal del comportamiento imputado a la institución, a la realidad del perjuicio, así como a la existencia de una relación de causalidad entre el comportamiento y el perjuicio que se alega. De ello se desprende que es preciso que concurran todos estos requisitos para considerar que se ha generado la responsabilidad de la Comunidad (sentencia del Tribunal de Justicia de 29 de septiembre de 1982, Oleifici Mediterranei/CEE, 26/81, Rec. p. 3057, apartado 16, y sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 16 de octubre de 1996, Efisol/Comisión, T-336/94, Rec. p. II-1343, apartado 30).

79 En el caso de autos, el perjuicio que alega la demandante se refiere a la pérdida de la oportunidad de que se le adjudicara el contrato de que se trata en el supuesto de que el Parlamento hubiera estimado su solicitud de 5 de septiembre de 2000. Ha de observarse que tal perjuicio no presenta un carácter real y cierto capaz de generar la responsabilidad de la Comunidad.

80 En efecto, nada permite considerar que, si el Parlamento no hubiera cometido un error manifiesto de apreciación de la legislación francesa tal y como la interpretó el tribunal correctionnel de Estrasburgo en la sentencia de 7 de abril de 2000, habría adjudicado el contrato de que se trata a la demandante o habría abierto un nuevo procedimiento de licitación en el que aquélla hubiera podido participar.

81 Por consiguiente, procede desestimar la demanda de indemnización.

Costas

82 A tenor del artículo 87, apartado 2, del Reglamento de Procedimiento, la parte que pierda el proceso será condenada en costas, si así lo hubiera solicitado la otra parte.

83 Por haber sido desestimadas, en lo fundamental, las pretensiones formuladas por el Parlamento y habiéndolo solicitado la demandante, procede condenarle en costas, incluidas las reservadas por el auto del Tribunal de Primera Instancia de 8 de mayo de 2001.

En virtud de todo lo expuesto,

EL TRIBUNAL DE PRIMERA INSTANCIA (Sala Quinta)

decide:

1) **Anular la decisión del Parlamento, de 4 de octubre de 2000, por la que se desestima la solicitud de la demandante de 5 de septiembre de 2000.**

2) **Desestimar la demanda de indemnización.**

3) **Condenar en costas al Parlamento, incluidas las reservadas por el auto del Tribunal de Primera Instancia de 8 de mayo de 2001.**

Cooke García-Valdecasas Lindh

Pronunciada en audiencia pública en Luxemburgo, a 11 de junio de 2002.

El Secretario

H. Jung

El Presidente

J.D. Cooke