ACÓRDÃO DO TRIBUNAL DE PRIMEIRA INSTÂNCIA (Quinta Secção)
11 de Junho de 2002 *

No processo T-365/00,

Alsace International Car Service SARL (AICS), com sede em Estrasburgo (França), representada por J. C. Fourgoux e J. L. Fourgoux, advogados, com domicílio escolhido no Luxemburgo,

recorrente,

contra

Parlamento Europeu, representado por O. Caisou-Rousseau e D. Peterheim, na qualidade de agentes, com domicílio escolhido no Luxemburgo,

recorrido,

* Língua do processo: francês.

que tem por objecto, por um lado, um pedido de anulação da decisão do Parlamento, de 4 de Outubro de 2000, que indefere o pedido da recorrente de 5 de Setembro de 2000 respeitante à validade do contrato celebrado entre o Parlamento e a Coopérative Taxi 13 e, por outro, um pedido de indemnização do prejuízo alegadamente causado por essa decisão,

O TRIBUNAL DE PRIMEIRA INSTÂNCIA
DAS COMUNIDADES EUROPEIAS (Quinta Secção),

composto por: J. D. Cooke, presidente, R. García-Valdecasas e P. Lindh, juízes,

secretário: D. Christensen, administradora,

vistos os autos e após a audiência de 5 de Fevereiro de 2002,

profere o presente

Acórdão

Matéria de facto

1 A recorrente é uma sociedade de aluguer de veículos com condutor com sede em Estrasburgo.

2 Em 23 de Março de 1995, o Parlamento celebrou um contrato com a Association centrale des autos táxis de la communauté urbaine de Strasbourg — Taxi 13 (a seguir «ACATS Taxi 13») para o transporte de passageiros em veículos desprovidos de sinais distintivos com condutor quando das sessões parlamentares em Estrasburgo.

3 Esta actividade de transporte de passageiros deu lugar a processos penais instaurados em 1998 pelo procureur junto do tribunal de grande instance de Strasbourg contra vários dirigentes e membros da ACATS Taxi 13 por abuso de confiança, trabalho clandestino e exercício ilegal de uma actividade de transportador rodoviário de passageiros.

4 A 13 de Novembro de 1998, o Parlamento e a ACATS Taxi 13 decidiram rescindir o seu contrato a partir de 23 de Março de 1999. Uma nova entidade, denominada Coopérative Taxi 13, constituída em 12 de Outubro de 1998, sucedeu à ACATS Taxi 13 na execução desse contrato até ao seu termo.

5 Em 27 de Janeiro de 1999, o Parlamento procedeu à abertura de um processo de concurso público (concurso público n.° 99/S 18-8765/FR) para o transporte de passageiros (deputados, funcionários ou convidados do Parlamento) em veículos desprovidos de sinais distintivos com condutor, em condições de preço predeterminadas, quando das sessões parlamentares em Estrasburgo. É incontestável que estes serviços são materialmente idênticos aos prestados anteriormente pela ACATS Taxi 13 ao Parlamento.

6 Em 10 de Fevereiro, a recorrente apresentou uma proposta ao Parlamento, ao mesmo tempo que criticava as condições do concurso. Alegava que estas apenas poderiam ser cumpridas por concorrentes associados a taxistas independentes que violassem a legislação francesa. Alegava, designadamente, que só uma

empresa que exercesse a actividade de transportador em veículo de aparato (serviço limusina — automóvel de grande aparato) poderia responder às exigências do Parlamento no respeito da regulamentação em vigor para o sector do transporte de passageiros a título oneroso.

7 O Parlamento acabou por aprovar a proposta da Coopérative Taxi 13, com a qual celebrou um contrato em 31 de Março de 1999 (a seguir «contrato de 31 de Março de 1999»).

8 Em 7 e Abril de 1999, o Parlamento informou a recorrente de que não tinha aprovado a sua proposta. Em 8 de Junho de 199, a recorrente interpôs recurso dessa decisão (a seguir «processo T-139/99»). Alegava, no essencial, que a sua proposta não tinha sido aceite em benefício de profissionais — os taxistas — sujeitos a uma regulamentação específica que os proíbe de propor e executar os serviços de transporte em causa em táxis desprovidos de sinais distintivos.

9 O Tribunal no acórdão de 6 de Julho de 2000, AICS/Parlamento (T-139/99, Colect., p. II-2849, a seguir «acórdão de 6 de Julho de 2000»), não deu provimento a esse recurso.

10 Por despacho de 21 de Junho de 2001, AICS/Parlamento (C-330/00 P, Colect., p. I-4809), o Tribunal de Justiça não deu provimento ao recurso que a recorrente interpôs desse acórdão.

11 Na sequência dos processos instaurados em 1998 (v. *supra*, n.° 3), o tribunal correctionnel de Strasbourg condenou, na sua decisão de 7 de Abril de 2000, 30 taxistas independentes membros da ACATS Taxi 13 que prestaram serviços de

transporte ao Parlamento em duas infracções distintas, a saber, o crime «de execução de trabalho dissimulado», por um lado, e o «de exercício de uma actividade de transportador rodoviário de passageiros sem inscrição no registo dos transportadores», por outro.

12 Por carta de 15 de Junho de 2000, a recorrente enviou cópia dessa decisão ao presidente do Parlamento, chamando a atenção para a reiteração das práticas condenadas pelo tribunal correctionnel de Strasbourg, ocorrida por ocasião da sessão parlamentar do mês de Junho de 2000. A recorrente, além disso, manifestou o seu desejo de que essas práticas cessassem.

13 O presidente do Parlamento respondeu-lhe, em 1 de Setembro de 2000, que a decisão do tribunal correctionnel de Strasbourg tinha sido pronunciada contra os taxistas membros da ACATS Taxi 13, entidade juridicamente diferente da Coopérative Taxi 13 a quem o Parlamento passara a confiar o serviço de transporte em causa. Depois de ter recordado à recorrente que no acórdão de 6 de Julho de 2000 não tinha sido dado provimento ao seu recurso, o presidente do Parlamento acrescentou:

«O Parlamento Europeu considera que o contrato actualmente em vigor não viola a legislação francesa e posso-lhe garantir que a instituição a que presido tudo fará para que a execução do contrato se processe em conformidade com a regulamentação aplicável.»

14 Por carta de 5 de Setembro de 2000, a recorrente, depois de uma análise detalhada da legislação francesa pertinente, pediu ao presidente do Parlamento «para rescindir de [imediato] o contrato [com a Coopérative] Taxi 13 e proceder ou à sua adjudicação [a seu favor], ou a um novo concurso público, excluindo, evidentemente, qualquer proposta de taxistas independentes ou de associações de taxistas independentes, por forma a que só participassem empresas capazes de executar licitamente as prestações».

15 Por carta de 4 de Outubro de 2000 (a seguir «acto impugnado»), o presidente do Parlamento indeferiu esse pedido nos seguintes termos:

«[...] Permito-me referir que [o Parlamento] ponderou atentamente as decisões proferidas pelo [Tribunal de Primeira Instância das Comunidades Europeias] e pelo tribunal de grande instance de Strasbourg.

A este respeito, confirmo-lhe que tendo sido confirmada pelo Tribunal de Primeira Instância a regularidade da adjudicação do novo contrato à Coopérative Taxi 13 e que não tendo as violações imputadas à Association Taxi 13 pelo tribunal de grande instance de Strasbourg nada a ver com a Coopérative Taxi 13, o Parlamento Europeu considera que a execução do contrato está conforme com a legislação francesa.

[...]

A alteração verificada é, obviamente, a inscrição desta nova sociedade no registo comercial e no registo dos transportadores rodoviários. Quanto à utilização dos veículos desprovidos de distintivo, pedi aos meus serviços que se assegurassem de que esses veículos quando transportam os parlamentares não beneficiam das vantagens que a regulamentação apenas atribui aos táxis.

Por último, refiro-lhe que os motoristas da Coopérative Taxi 13 estão devidamente seguros quando prestam serviços ao Parlamento Europeu.

[...]»

Tramitação processual

16 Por petição apresentada na Secretaria do Tribunal de Primeira Instância em 29 de Novembro de 2000, a recorrente interpôs o presente recurso.

17 Por requerimento apresentado na Secretaria do Tribunal de Primeira Instância em 1 de Fevereiro de 2001, o Parlamento suscitou uma questão prévia de inadmissibilidade ao abrigo do artigo 114.°, n.° 1, do Regulamento de Processo.

18 Por despacho do Tribunal de 5 de Maio de 2001, decidiu-se que a questão prévia de inadmissibilidade seria apreciada com o mérito da causa e reservou-se para final a decisão quanto às despesas.

19 Com base no relatório do juiz-relator, o Tribunal (Quinta Secção) deu início à fase oral e colocou, por escrito, algumas questões às partes. As partes responderam no prazo fixado.

20 As partes foram ouvidas em alegações e nas suas respostas às perguntas do Tribunal de Primeira Instância na audiência de 5 de Fevereiro de 2002.

Pedidos das partes

21 Os recorrentes concluem pedindo que o Tribunal se digne:

— anular o acto impugnado;

— condenar o Parlamento a indemnizar o prejuízo causado por esse acto;

— condenar o Parlamento nas despesas.

22 O Parlamento conclui pedindo que o Tribunal se digne:

— declarar o recurso inadmissível ou, a título subsidiário, improcedente;

— condenar a recorrente nas despesas.

Quanto à admissibilidade

Argumentos das partes

23 Em apoio da questão prévia de inadmissibilidade, o Parlamento invoca dois fundamentos.

24 A título principal, o Parlamento considera que, sob a aparência de um pedido de anulação, o recurso visa, na realidade, obter a rescisão do contrato de 31 de Março de 1999 ou a anulação da adjudicação do contrato à Coopérative Taxi 13. O acto impugnado não produziria efeitos jurídicos; longe de constituir uma nova decisão, limitava-se a ser um acto confirmativo de decisões anteriores que adjudicaram o contrato à Coopérative Taxi 13 e não à recorrente.

25 Além disso, uma vez que a recorrente apenas podia recorrer para ao tribunal comunitário, nos termos do artigo 232.° CE, para acusar o Parlamento de não lhe ter dirigido um acto que não fosse recomendação ou parecer, a recorrente, no caso em apreço, impugnava a abstenção do Parlamento de tomar uma decisão em relação a um terceiro, a Coopérative Taxi 13.

26 A título subsidiário, o Parlamento sustenta que, se se considerasse que o recurso fora interposto da decisão de adjudicação do contrato, então o seu objecto seria idêntico ao daquele a que foi negado provimento pelo Tribunal no seu acórdão de 6 de Julho de 2000. Com efeito, o recurso que deu lugar a este acórdão foi interposto da carta do Parlamento que notificou a requerente da não aceitação da sua proposta. A adjudicação do contrato à Coopérative Taxi 13 implicou necessária e indubitavelmente uma decisão concomitante de não adjudicar o

contrato aos outros concorrentes. A recorrente, ao pedir ao Tribunal de Primeira Instância a anulação da decisão de não aceitação da sua proposta, pôs necessariamente em causa a decisão do Parlamento de adjudicar o referido contrato à Coopérative Taxi 13. Foi precisamente a este recurso que o Tribunal de Primeira Instância negou, definitivamente, provimento no acórdão de 6 de Julho de 2000, de que a recorrente não recorreu. Se fosse admissível, o presente recurso permitiria à recorrente subtrair-se à força de caso julgado de que beneficia esse acórdão, considerando uma decisão nova o acto impugnado, que mais não faz do que confirmar a decisão contestada no processo T-139/99.

27 A recorrente, por seu turno, entende que o acto impugnado pode ser objecto de recurso de anulação. Recorda que, nos termos do acórdão de 6 de Julho de 2000, o Parlamento «afirmou na audiência que, se a sua interpretação da lei francesa se demonstrasse inexacta, seria obrigado a rescindir o contrato em causa» (n.° 45). Foi para lhe recordar este compromisso sem reservas que, por carta de 5 de Setembro de 2000, a recorrente pediu ao Parlamento, à luz da decisão do tribunal correctionnel de Strasbourg de 7 de Abril de 2000, para rescindir «o contrato Táxi 13» e proceder a nova adjudicação do contrato. O acto impugnado, na medida em que indefere o seu pedido, causa prejuízo à recorrente.

Apreciação do Tribunal

28 O recurso previsto no artigo 232.° CE tem por objecto declarar a omissão ilegal de uma instituição. No caso em apreço, o recurso cuja admissibilidade é contestada não é dirigido contra uma abstenção do Parlamento mas visa o acto pelo qual este último respondeu a um pedido da recorrente. Assim, o fundamento do Parlamento baseado nas condições de admissibilidade do recurso previstas no artigo 232.° CE não pode ser acolhido.

29 Quanto ao resto, há que examinar se, como alega o Parlamento, o acto impugnado é puramente confirmativo da decisão impugnada no processo T-139/99.

30 Com efeito, é inadmissível um recurso de anulação interposto de uma decisão puramente confirmativa de uma decisão anterior. Uma decisão é puramente confirmativa de uma decisão anterior quando não contenha qualquer elemento novo em relação ao acto anterior e não seja precedida de um reexame da situação do destinatário daquele acto anterior (acórdão do Tribunal de Justiça de 10 de Dezembro de 1980, Grasselli/Comissão, 23/80, Recueil, p. 3709, n.° 18, acórdão do Tribunal de Primeira Instância de 22 de Novembro de 1990, Lestelle/ /Comissão, T-4/90, Colect., p. II-689, n.ºs 24 a 27, e despacho do Tribunal de Primeira Instância de 4 de Maio de 1998, BEUC/Comissão, T-84/97, Colect., p. II-795, n.° 52).

31 No acórdão T-139/99, a recorrente pedia a anulação da decisão do Parlamento de 7 de Abril de 1999 de não lhe adjudicar o contrato em causa, argumentando, designadamente, a não conformidade do contrato de 31 de Março de 1999 com a legislação francesa aplicável à actividade dos táxis. O Tribunal de Primeira Instância verificou se o Parlamento tinha cumprido a sua obrigação de se assegurar de que as condições previstas no concurso não incitavam os potenciais concorrentes a violar a lei nacional aplicável à respectiva actividade. Para proceder a essa verificação, examinou se o Parlamento tinha cometido um erro manifesto na interpretação da legislação francesa aplicável. Considerando não era esse o caso, não atendeu ao fundamento baseado na violação do direito francês (acórdão de 6 de Julho de 2000, n.ºs 39 a 46).

32 Na sua decisão de 7 de Junho de 2000, o tribunal correctionnel de Strasbourg pronunciou-se sobre a conformidade das condições de execução dos contratos celebrados pelo Parlamento para o transporte de passageiros em táxis desprovidos de sinais distintivos quando das sessões parlamentares em Estrasburgo com o direito francês. Na medida em que essa decisão foi proferida após o termo da fase oral no Tribunal de Primeira Instância e, *a fortiori*, depois da data da decisão impugnada no processo T-139/99, o Tribunal não a tomou em consideração no seu acórdão de 6 de Julho de 2000 (v. despacho AICS/ /Parlamento, já referido, n.° 22).

33 Tendo o tribunal correctionnel de Strasbourg decidido que os serviços de transportes prestados pela ACATS Taxi 13 eram contrários à legislação aplicável à actividade dos táxis, a recorrente pediu ao Parlamento, em 5 de Setembro de 2000, para retirar as consequências dessa decisão e rescindir o contrato de 31 de Março de 1999.

34 A decisão do tribunal correctionnel de Strasbourg de 7 de Abril de 2000 constitui, portanto, um elemento novo à luz do qual o Parlamento examinou o pedido da recorrente. Em resposta a esta, o Parlamento manteve, no essencial, a posição que defendeu no processo T-139/99, segundo a qual a adjudicação do contrato em causa a uma empresa que explora táxis é conforme ao direito francês.

35 A circunstância de o Parlamento não ter alterado a sua posição inicial não é suficiente, à luz da jurisprudência recordada acima, para atribuir ao acto impugnado um carácter puramente confirmativo da decisão impugnada no processo T-139/99. Verifica-se, aliás, que o Parlamento adoptou o acto impugnado depois de proceder a um novo exame dos argumentos da recorrente à luz da decisão do tribunal correctionnel de Strasbourg.

36 Ao recusar-se, no acto impugnado, a retirar as consequências da decisão do tribunal correctionnel de Strasbourg, o Parlamento adoptou uma decisão que mantém uma situação jurídica cuja legalidade a recorrente contesta. Esta última alega, no essencial, que uma empresa que explora táxis não está autorizada a oferecer os serviços que são objecto do contrato de 31 de Março de 1999, uma vez que estes, por força da sua natureza, estão reservados pela legislação francesa às empresas que exercem a actividade regulamentada de transporte denominado de «grande aparato».

37 Conclui-se, assim, que o acto impugnado produz efeitos jurídicos vinculativos susceptíveis de afectar os interesses da recorrente na sua qualidade de empresa de transportes de grande aparato e de concorrente excluída de um concurso público cujo contrato foi adjudicado a uma empresa que explora táxis.

38 Nestas circunstâncias, o acto impugnado não é puramente confirmativo, antes constituindo uma decisão susceptível de recurso de anulação.

39 Tendo o Parlamento tomado uma nova decisão na sequência da decisão do tribunal correctionnel de Strasbourg de 7 de Abril de 2000, o presente recurso não tem o mesmo objecto que o processo T-139/99, de forma que não colide com a força de caso julgado do acórdão de 6 de Julho de 2000.

40 Resulta de tudo o que precede que o recurso é admissível.

Quanto ao mérito

Quanto ao pedido de anulação

Argumentos das partes

41 A recorrente sustenta, no essencial, que a utilização de táxis para o transporte de passageiros em veículos desprovidos de sinais distintivos, como consta do contrato de 31 de Março de 1999 entre o Parlamento e a Coopérative Taxi 13, é contrária ao direito francês. Este proíbe a utilização a título oneroso de táxis desprovidos dos respectivos sinais distintivos. O Parlamento violou, assim, tanto a sua obrigação de não incitar os potenciais concorrentes a violar a lei nacional aplicável à respectiva actividade como o compromisso solene que assumiu no Tribunal de Primeira Instância (acórdão de 6 de Julho de 2000, n.ºs 41 e 45).

42 A recorrente afirma que os táxis estão afectos a uma actividade de serviço de transporte público regulamentada pela lei de 13 de Março de 1937 relativa à

organização da indústria de táxi e pelos decretos de aplicação. A este título, beneficiam de certas vantagens: autorização de estacionar na via pública, redução fiscal no carburante, IVA reduzido na compra do veículo, isenção de imposto de circulação e do imposto profissional e regime de amortizações privilegiado. Em contrapartida, os táxis são obrigados a utilizar sinais distintivos (taxímetro, dispositivo exterior com a designação «táxi», placa colada ao veículo e visível do exterior e número de autorização de estacionamento).

43 Os outros serviços de transporte de passageiros regem-se pela Lei 82-1153, de 30 de Dezembro de 1982, denominada «lei de regulamentação dos transportes internos» (JORF de 31 de Dezembro de 1982) e pelos decretos de aplicação. O Decreto 85-891, de 16 de Agosto de 1985, relativo aos transportes urbanos de passageiros e aos transportes rodoviários não urbanos de passageiros (JORF de 23 de Agosto de 1985), precisa, no seu artigo 1.°, que as suas disposições não são aplicáveis «aos transportes efectuados pelos táxis, pelos veículos de pequeno e grande aparato, pelas ambulâncias e pelos carros funerários que estão sujeitos a regulamentações específicas».

44 Assim, a recorrente sustenta que os veículos destinados à actividade de táxi não podem ser utilizados, mesmo ocasionalmente, para outros serviços de transporte a título oneroso.

45 Foi por esta razão que a decisão do tribunal correctionnel de Strasbourg de 7 de Abril de 2000 condenou determinados membros da ACATS Taxi 13, a título pessoal, por terem desenvolvido um trabalho ilegal com o Parlamento, uma vez que a actividade de motorista de táxi independente é exclusiva da actividade de transporte público de passageiros que exerciam por conta do Parlamento retirando dos seus veículos os sinais distintivos do táxi.

46 A eventual inscrição da Coopérative Taxi 13 no registo das empresas de transporte público rodoviário de passageiros é, a este respeito, irrelevante. Com

efeito, essa inscrição não é susceptível de eliminar a infracção declarada pelo tribunal correctionnel de Strasbourg, resultante da utilização de táxis desprovidos de alguns dos seus sinais distintivos para serviços que excedem os limites regulamentares da sua utilização.

47 A recorrente acrescenta que o Parlamento sabia desde 1985 ou, pelo menos, desde 1992 que as condições de execução dos serviços de transporte em causa violavam a legislação francesa.

48 Por último, a recorrente sublinha que, na audiência, no processo T-1339/99, o Parlamento afirmara «que, se a sua interpretação da lei francesa se demonstrasse inexacta, seria obrigado a rescindir o contrato em causa». Tendo o tribunal correctionnel de Strasbourg decidido definitivamente a questão da legalidade dos serviços de transporte em causa, compete ao Parlamento cumprir o seu compromisso.

49 O Parlamento rejeita estas acusações.

50 Em primeiro lugar, o Parlamento alega que os serviços que a Coopérative Taxi 13 lhe presta são serviços de transporte ditos «privados». Recorda que, em França, os transportes internos estão enquadrados pela Lei 82-1153, de 30 de Dezembro de 1982, cujo artigo 29.° tem a seguinte redacção:

«Os transportes rodoviários não urbanos de passageiros compreendem as seguintes categorias:

[...]

— serviços privados;

[...]

Os serviços privados podem ser organizados pelas colectividades públicas, pelas empresas e pelas associações para as necessidades normais do seu funcionamento, designadamente para o transporte do seu pessoal ou dos seus membros.

A definição dos serviços e das condições em que são executados são fixadas por decreto do Conseil d'État [...]»

51 O Parlamento invoca igualmente as disposições do Decreto 87-242, de 7 de Abril de 1987, relativo à definição e às condições de execução dos serviços privados de transporte rodoviário não urbano de passageiros (JORF de 8 de Abril de 1987, p. 3980), que prevê:

«Os transportes do pessoal organizados pelas colectividades públicas, incluindo os estabelecimentos de ensino, as empresas e as associações, para efeitos das suas necessidades normais de funcionamento, são considerados serviços privados [artigo 1.°].

Também se consideram serviços privados quando respondam às respectivas necessidades normais de funcionamento:

a) Os transportes organizados pelas colectividades ou pelas suas associações para categorias particulares de administrados, no âmbito de actividades incluídas nas suas próprias competências, com exclusão de todo a deslocação de carácter turístico;

[...]

d) Os transportes organizados por empresas para a sua clientela [...]

e) Os transportes organizados por associações para os seus membros, desde que essas deslocações tenham uma relação directa com o objecto estatutário da associação e que não se trate de uma associação cujo objecto principal seja o transporte dos seus membros ou a organização de viagens turísticas [artigo 2.°].

Os transportes previstos no artigo 2.° do presente decreto devem ser executados a título gratuito em veículos pertencentes ao organizador ou em veículos alugados sem condutor. A disponibilização pelo organizador de veículos com condutor apenas pode ser efectuada por uma empresa inscrita no registo das empresas de transporte público rodoviário de passageiros [artigo 3.°].»

52 É certo que a decisão do tribunal correctionnel de Strasbourg de 7 de Abril de 2000 refere que «a actividade distinta da de taxista independente exercida

pelos arguidos para fornecer prestações de transporte de passageiros em execução dos contratos celebrados com o Parlamento Europeu, em 1 de Setembro de 1988 e em 27 de Julho de 1991 e depois em 23 de Março de 1995, não pode ser analisada como um serviço privado de transporte rodoviário não urbano de passageiros, previsto no artigo 29.° da lei de 30 de Setembro de 1982 e no Decreto [...] 87-242, de 7 de Abril de 1987, uma vez que, claramente, o Parlamento Europeu não se inclui numa das categorias de organizador enumeradas nessas disposições». No entanto, o Parlamento considera que esta interpretação, pouco argumentada, merece várias observações.

53 Em primeiro lugar, essa decisão, mesmo que tenha força de caso julgado, apenas vale para os factos e partes da causa.

54 Em segundo lugar, essa interpretação é dada numa decisão de primeira instância e não num acórdão da Cour de cassation.

55 Em terceiro lugar, o Decreto 87-242 deve ser interpretado em conformidade com as disposições da Lei de 82-1153 que aplica. Ora, o artigo 5.° desta lei precisa que os transportes que as pessoas públicas ou privadas organizam por sua conta são serviços privados. Se é verdade que os artigos 1.° e 2.° do Decreto 87-242 não referem expressamente o caso de uma organização internacional como o Parlamento, este último é, todavia, da opinião que, nos termos do artigo 5.° da Lei 82-1153, o transporte dos seus membros não é um transporte público. Para efeitos da aplicação do Decreto 87-242, o Parlamento considera dever ser equiparado a uma colectividade pública, empresa ou associação que efectua um serviço privado.

56 Considerando, assim, ter demonstrado o carácter privado dos serviços de transporte em causa, o Parlamento pretende, em segundo lugar, dissipar qualquer confusão entre o regime jurídico aplicável ao transporte em táxi, aos sinais distintivos exigidos para esse efeito e aos veículos utilizados para esses serviços.

57 O Parlamento admite que o transporte em táxi se insere exclusivamente no transporte público (v. artigo 1.° do Decreto 73-225, de 2 de Março de 1973, relativo à exploração dos táxis e dos veículos de aparato, JORF de 3 de Março 1973). Em contrapartida das vantagens e facilidades que lhes são concedidas (estacionamento na via pública, reduções dos impostos sobre o combustível, IVA à taxa reduzida), os táxis devem ser facilmente identificáveis através de sinais distintivos.

58 Contudo, isto não significa que um veículo deste tipo seja exclusivamente afectado ao transporte público de passageiros a título oneroso. Admite-se que, pela eliminação, cobertura ou desmontagem do dispositivo exterior, o veículo possa ser utilizado pelo seu proprietário ou pelos seus empregados para fins pessoais, entendendo-se que, nestes casos, o utilizador não pode legalmente usufruir das vantagens e facilidades reservadas à exploração do veículo enquanto táxi. Segundo o Parlamento, o proprietário goza, dentro do cumprimento das leis e regulamentos pertinentes, do direito de usar o seu veículo a que foram retirados os sinais distintivos, designadamente para o transporte rodoviário não urbano de passageiros, nas condições previstas no artigo 3.°, segundo período, do Decreto 87-242, de 7 de Abril de 1987, quer dizer, através de inscrição no registo das empresas de transporte público rodoviário de passageiros.

59 O Parlamento sustenta que esta interpretação está em conformidade com a das autoridades francesas. Como prova, apresenta um ofício do Ministério do Interior de 13 de Agosto de 2001 endereçado ao presidente da Fédération national des artisans du taxi, em cujas passagens pertinentes se pode ler o seguinte:

«Confirmo-lhe que a sociedade 'taxi 13' cumpre o contrato com o Parlamento Europeu no âmbito das disposições do decreto de 7 de Abril de 1987 relativo aos serviços privados de transporte rodoviário não urbano de passageiros, adoptado em aplicação do artigo 29.° da lei de regulamentação dos transportes internos de 30 de Dezembro de 1982.

Os taxistas independentes da 'taxi 13' inscritos no registo dos transportes nos termos do artigo 7.° da lei de 30 de Dezembro de 1982 podem exercer essa actividade de serviços privados com os seus táxis.

[...]

Acabo de me dirigir ao Préfet du Bas-Rhin para lhe recordar os pontos já referidos e solicitar-lhe que peça aos serviços da polícia e de gendarmes bem como à inspecção de trabalho dos transportes para fazerem uso de um discernimento acrescido nas suas actividades de controlo em relação aos membros de 'taxi 13'. Estes taxistas independentes estão totalmente habilitados a transportar parlamentares europeus no âmbito das actividades de serviços privados e nos termos do contrato que os vincula a esta instituição internacional.

[...]»

60 Em último lugar, o Parlamento afirma que se a ACATS Taxi 13 foi efectivamente condenada por não estar inscrita no registo das empresas de transporte público rodoviário de passageiros, a Coopérative Taxi 13, no que lhe diz respeito, está efectivamente inscrita no referido registo. Assim, esta última exercia para o Parlamento um serviço privado de transporte rodoviário de passageiros com veículos desprovidos de sinais distintivos, em conformidade com o direito francês.

61 Consequentemente, o Parlamento considera que não é obrigado a rescindir o contrato de 31 de Março de 1999 e que se o fizesse cometeria um acto ilícito susceptível de desencadear a sua responsabilidade face ao seu co-contratante.

Apreciação do Tribunal

62 No essencial, a recorrente põe a questão de saber se, no acto impugnado, o Parlamento podia considerar que a legislação francesa não se opõe à execução dos serviços de transporte de passageiros em causa em táxis.

63 O Tribunal de Primeira Instância considerou que as instituições devem assegurar-se de que as condições previstas num concurso não incitam os potenciais concorrentes a violar a legislação nacional aplicável à respectiva actividade. Uma vez que a interpretação do direito francês apenas incumbe às autoridades francesas, compete unicamente ao Tribunal de Primeira Instância determinar se o Parlamento, no acto impugnado, cometeu um erro manifesto de apreciação na interpretação da legislação francesa (acórdão de 6 de Julho de 2000, n.os 40 e 41).

64 No processo T-139/99, o Tribunal considerou que o Parlamento não tinha cometido um erro manifesto de apreciação ao afirmar que a legislação francesa não proíbe a realização, por conta do Parlamento, de serviços de transporte a título oneroso em táxis desprovidos de sinais distintivos, com a condição de tais serviços serem objecto de inscrição no registo das empresas de transporte público rodoviário de passageiros. O Tribunal, com efeito, considerou que a recorrente não conseguiu demonstrar o carácter manifestamente errado da apreciação do Parlamento segundo a qual a legislação francesa não proíbe os taxistas independentes de assegurar, nos termos do concurso, os serviços de transporte rodoviário não urbano de passageiros (acórdão de 6 de Julho de 2000, n.º 42).

65 Importa referir que esta apreciação do Parlamento foi, em seguida, categoricamente contrariada pelos termos claros da decisão do tribunal correctionnel de Strasbourg de 7 de Abril de 2000.

66 Com efeito, o órgão jurisdicional francês considerou que «a actividade diferente da de taxista independente exercida pelos arguidos para fornecer as prestações de transporte de passageiros em execução dos contratos celebrados com o Parlamento Europeu, em 1 de Setembro de 1988 e em 27 de Julho de 1991 e depois em 23 de Março de 1995, não pode ser analisada como um serviço privado de transporte rodoviário não urbano de passageiros, prevista no artigo 29.° da lei de 30 de Dezembro de 1982 e no Decreto [...] 87-242 de 7 de Abril de 1987, pois, claramente, o Parlamento Europeu não se inclui numa das categorias de organizador enumeradas nessas disposições, sujeitas a uma declaração prévia ao Préfet du Bas-Rhin; que, além disso, resulta do artigo 1.° do Decreto [...] 85-891 de aplicação da Lei [82-1153], de 16 de Agosto de 1985, que a actividade de taxista está excluída do âmbito da [Lei 82-1153]».

67 Além disso, o tribunal correctionnel de Strasbourg precisou que a legislação francesa se opõe a que a actividade de transporte público de passageiros em causa seja exercida em táxis. Com efeito, decidiu:

«Considerando, em definitivo, que a actividade de taxista independente exercida pelos arguidos e para a qual estavam inscritos no registo das profissões era exclusiva da actividade de transporte público de passageiros que exerciam por conta do Parlamento Europeu nas condições acima recordadas; que essa actividade de transporte público de passageiros apenas podia ser exercida, por um lado, depois da inscrição no registo comercial e das sociedades e da inscrição no registo dos transportadores rodoviários de passageiros feita na direcção departamental do equipamento do Bas-Rhin e, por outro, com um veículo diferente daquele para o qual os arguidos beneficiam de uma autorização de exploração; que as exigências ligadas ao táxi e à actividade de taxista têm, com efeito, contrapartidas não negligenciáveis, como o valor patrimonial — passado algum tempo — da autorização de exploração, o direito de estacionar em praças do domínio público, o benefício de uma redução fiscal no carburante, de IVA reduzido (5,5%), isenção do imposto de circulação e do imposto profissional, amortizações privilegiadas [...]; que essas vantagens inerentes à actividade de taxista não podem, sob pena de incoerência, estar ligadas a uma actividade distinta separada das exigências de que são a contrapartida; que em vão os

arguidos alegam a sua busca incessante de informações e de autorizações, para exercer uma actividade em condições de ilegalidade de que estão perfeitamente conscientes; que a instrução e os debates demonstraram suficientemente que o suposto equívoco da lei e do regulamento que invocam resulta unicamente da má fé dos arguidos [...] bem como da complacência de determinados representantes do Estado junto dos quais procuraram apoio, à custa de *lobbying* intenso, para obter um enquadramento jurídico de uma situação que derroga a lei e na qual se instalaram sem vergonha [...]»

68 Quanto às críticas que o Parlamento fez a esta decisão, há que recordar que se trata de uma decisão definitiva, com força de caso julgado. O carácter relativo da força de caso julgado não põe de forma alguma em causa a pertinência desta decisão para o presente litígio na medida em que, juridicamente, decide a questão de saber se os serviços de transporte de passageiros a título oneroso podem ser licitamente prestados ao Parlamento em táxis desprovidos de sinais distintivos e em que, de facto, se verifica que esses serviços de transporte são idênticos aos objecto do contrato de 31 de Março de 1999.

69 Assim, o Tribunal de Primeira Instância toma conhecimento da interpretação do direito francês enunciada em termos inequívocos pelo tribunal correctionnel de Strasbourg nessa decisão. A validade dessa decisão não pode ser posta em causa por um ofício da administração francesa posterior ao acto impugnado.

70 Nestas circunstâncias, o Tribunal de Primeira Instância entende que os serviços de transporte de passageiros em causa, na medida em que são efectuados em táxis, são executados em condições contrárias à regulamentação nacional aplicável, como interpretada pelo tribunal correctionnel de Strasbourg.

71 Decorre de todos estes elementos que o Parlamento cometeu um erro manifesto de apreciação ao considerar, à luz da decisão do tribunal correctionnel de Strasbourg de 7 de Abril de 2000, que a execução do contrato de 31 de Março 1999 estava conforme com a legislação francesa aplicável aos táxis.

72 Sendo o fundamento procedente, há que anular o acto impugnado.

Quanto ao pedido de indemnização

Argumentos das partes

73 A recorrente considera ter sofrido um prejuízo certo devido à recusa do Parlamento em anular o concurso de que fora excluída. Solicita uma indemnização calculada com base em 10 000 euros por mês a contar da data do acto impugnado até à rescisão do contrato de 31 de Março de 1999. Este montante corresponderia à margem de lucro que a requerente teria obtido se o contrato em causa lhe tivesse sido adjudicado.

74 O Parlamento impugna este argumento e sustenta que o acto impugnado não causou qualquer prejuízo à recorrente.

75 O Parlamento considera que, mesmo que rescindisse o contrato de 31 de Março de 1999, não estaria obrigado a celebrar um contrato com a recorrente. Para responder às suas necessidades de transporte, podia organizar um novo concurso ou encontrar outras formas.

76 O Parlamento recorda que a recorrente não cumpria um dos critérios do concurso público e não estava em condições de assegurar o conjunto das prestações exigidas, de forma que não tinha qualquer hipótese de o contrato lhe ser adjudicado.

77 Por último, o Parlamento alega que o cálculo do eventual prejuízo da recorrente se baseia numa perda de lucro. Ora, a indemnização de tal dano pressupõe a responsabilidade contratual do Parlamento, e não a sua responsabilidade extracontratual. Não existindo qualquer contrato com a recorrente, esta não pode pretender ser compensada por uma perda de lucro.

Apreciação do Tribunal

78 De acordo com jurisprudência constante, a responsabilidade extracontratual da Comunidade, nos termos do artigo 288.°, segundo parágrafo, CE, supõe a reunião de um conjunto de condições no que respeita ao carácter ilegal do comportamento censurado à instituição, à realidade do prejuízo e à existência de um nexo de causalidade entre esse comportamento e o prejuízo alegado. Daqui resulta que a responsabilidade da Comunidade só existe quando estejam reunidas todas essas condições (acórdão do Tribunal de Justiça de 29 de Setembro de 1982, Oleifici Mediterranei/CEE, 26/81, Recueil, p. 3057, n.° 16, e acórdão do Tribunal de Primeira Instância de 16 de Outubro de 1996, Efisol/Comissão, T-336/94, Colect., p. II-1343, n.° 30).

79 No caso concreto, o prejuízo invocado pela recorrente decorre da perda de uma oportunidade de lhe ser adjudicado o contrato em causa caso o Parlamento tivesse aceite o seu pedido de 5 de Setembro de 2000. Há assim que concluir que esse prejuízo não apresenta um carácter real e certo susceptível de ser imputado à responsabilidade da Comunidade.

80 Com efeito, nada permite considerar que o Parlamento, se não tivesse cometido um erro manifesto de apreciação da legislação francesa tal como interpretada pelo tribunal correctionnel de Strasbourg na sua decisão de 7 de Abril de 2000, teria adjudicado o contrato em causa à recorrente ou aberto novo processo de concurso em que esta última estaria em condições de participar.

81 Assim, o pedido de indemnização é indeferido.

Quanto às despesas

82 Por força do disposto no n.° 2 do artigo 87.° do Regulamento de Processo, a parte vencida é condenada nas despesas, se a parte vencedora o tiver requerido.

83 Tendo o Parlamento, no essencial, sido vencido e tendo a recorrente formulado tal pedido, há que condená-lo nas despesas, incluindo as que o Tribunal de Primeira Instância, no seu despacho de 8 de Maio de 2001, reservou para final.

Pelos fundamentos expostos,

O TRIBUNAL DE PRIMEIRA INSTÂNCIA (Quinta Secção)

decide:

1) **A decisão do Parlamento de 4 de Outubro de 2000 que indefere o pedido da recorrente de 5 de Setembro de 2000 é anulada.**

2) **O pedido de indemnização é indeferido.**

3) **O Parlamento é condenado nas despesas, incluindo as que o Tribunal de Primeira Instância, no seu despacho de 8 de Maio de 2001, reservou para final.**

Cooke García-Valdecasas Lindh

Proferido em audiência pública no Luxemburgo, em 11 de Junho de 2002.

O secretário

H. Jung

O presidente

J. D. Cooke