# YHTEISÖJEN ENSIMMÄISEN OIKEUSASTEEN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (viides jaosto)

11 päivänä kesäkuuta 2002 *

Asiassa T-365/00,

**Alsace International Car Service SARL (AICS)**, kotipaikka Strasbourg (Ranska), edustajinaan asianajajat J. C. Fourgoux ja J. L. Fourgoux, prosessiosoite Luxemburgissa,

kantajana,

vastaan

**Euroopan parlamentti**, asiamiehinään O. Caisou-Rousseau ja D. Peterheim, prosessiosoite Luxemburgissa,

vastaajana,

* Oikeudenkäyntikieli: ranska.

jossa kantaja vaatii yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuinta kumoamaan 4.10.2000 tehdyn parlamentin päätöksen, jolla se hylkäsi kantajan 5.9.2000 tekemän, parlamentin ja Taxi 13 -nimisen osuuskunnan välisen sopimuksen pätevyyttä koskevan hakemuksen ja velvoittamaan vastaajan korvaamaan tällä päätöksellä aiheutetun vahingon,

YHTEISÖJEN ENSIMMÄISEN OIKEUSASTEEN TUOMIOISTUIN
(viides jaosto),

toimien kokoonpanossa: jaoston puheenjohtaja J. D. Cooke sekä tuomarit R. García-Valdecasas ja P. Lindh,

kirjaaja: hallintovirkamies D. Christensen,

ottaen huomioon kirjallisessa käsittelyssä ja 5.2.2002 pidetyssä suullisessa käsittelyssä esitetyn,

on antanut seuraavan

**tuomion**

## Tosiseikat

1 Kantaja on autojen ja kuljettajien vuokrausta harjoittava yhtiö, jonka kotipaikka on Strasbourg.

2 Parlamentin ja Association centrale des autos taxis de la communauté urbaine de Strasbourgin (jäljempänä ACATS Taxi 13) välillä tehtiin 23.3.1995 autojen ja kuljettajien vuokraamiseen liittyvä sopimus, joka koski Strasbourgissa parlamentin istuntokausina toimitettavia henkilökuljetuksia ajoneuvoissa, joista oli poistettu tunnukset.

3 Syyttäjä nosti vuonna 1998 Tribunal de grande instance de Strasbourgissa tähän henkilökuljetustoimintaan perustuvan syytteen ACATS Taxi 13:n useita johtajia ja jäseniä vastaan syyttäen näitä luottamuksen pettämisestä, lainvastaisesta työstä ja siitä, että nämä olivat lainvastaisesti harjoittaneet henkilökuljetustoimintaa.

4 Parlamentti ja ACATS Taxi 13 päättivät 13.10.1998 purkaa sopimuksensa 23.3.1999 lähtien. Coopérative Taxi 13 -niminen, 12.10.1998 perustettu uusi yritys otti ACATS Taxi 13:n sopimusvelvoitteet hoitaakseen sopimuksen jäljellä olevaksi voimassaoloajaksi.

5 Parlamentti aloitti 27.1.1999 tarjouskilpailumenettelyn (tarjouspyyntö nro 99/S 18-8765/FR) autojen ja kuljettajien vuokraamiseen liittyvästä sopimuksesta, joka koski Strasbourgissa parlamentin istuntokausina toimitettavia henkilökuljetuksia (edustajat, virkamiehet tai parlamentin vieraat) ajoneuvoissa, joista oli poistettu tunnukset. On riidatonta, että nämä palvelut ovat aineellisesti samoja kuin ACATS Taxi 13:n aiemmin parlamentille suorittamat palvelut.

6 Kantaja esitti 10.2.1999 parlamentille tarjouksen arvostellen kuitenkin tarjouspyynnön ehtoja. Se väitti, että ne voi täyttää ainoastaan sellainen tarjoaja, joka toimii yhteistyössä itsenäisten, Ranskan lakia rikkovien taksinkuljettajien kanssa. Kantaja väitti muun muassa, että yksi ainoa vuokraustoimintaa harjoittava yritys

(limusiinipalvelu — vuokra-autot) kykenisi täyttämään parlamentin asettamat edellytykset niiden säännösten mukaisesti, joita sovelletaan vastikkeellisiin henkilökuljetuksiin.

7 Parlamentti teki kyseisen sopimuksen lopulta Coopérative Taxi 13:n kanssa, ja sopimus allekirjoitettiin 31.3.1999 (jäljempänä 31.3.1999 tehty sopimus).

8 Parlamentti ilmoitti 7.4.1999 kantajalle tämän hakemuksen hylkäämisestä. Kantaja nosti 8.6.1999 kanteen tästä päätöksestä (jäljempänä asia T-139/99). Pääasiallisesti se väitti tarjouksensa tulleen hylätyksi, koska sopimus oli tehty sellaisten ammattimaisten taksinkuljettajien kanssa, jotka olivat erityisasemassa ja joihin sovellettiin sellaisia erityisiä säännöksiä, jotka kielsivät heitä toimimasta tarjoajina ja suorittamasta kyseisiä kuljetuspalveluja takseilla, joista oli poistettu tunnukset.

9 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin hylkäsi tämän kanteen asiassa T-139/99, AICS v. parlamentti, 6.7.2000 antamallaan tuomiolla (Kok. 2000, s. II-2849; jäljempänä 6.7.2000 annettu tuomio).

10 Yhteisöjen tuomioistuin hylkäsi asiassa C-330/00 P, AICS v. parlamentti, 21.6.2001 antamallaan määräyksellä (Kok. 2001, s. I-4809) kantajan tuosta tuomiosta tekemän valituksen.

11 Tribunal correctionnel de Strasbourg katsoi 7.4.2000 antamassaan, vuonna 1998 vireille pantua rikosasiaa (ks. edellä 3 kohta) koskevassa päätöksessä, että 30 parlamentille kuljetuspalveluja suorittanutta ACATS Taxi 13:n jäsenistöön

kuuluvaa itsenäistä taksinkuljettajaa oli syyllistynyt kahteen erilliseen rikkomukseen, toisin sanoen lainvastainen työ -nimiseen ja yleisen henkilökuljetustoiminnan harjoittaminen ilman kuljettajarekisteriin rekisteröitymistä -nimiseen rikkomukseen.

12 Kantaja lähetti 15.6.2000 päivätyllä kirjeellä parlamentin puhemiehelle jäljennöksen tästä päätöksestä kiinnittäen tämän huomiota siihen, että ne lainvastaiset menettelyt, joista Tribunal correctionnel de Strasbourg oli tuominnut rangaistukset kesäkuussa 2000 pidetyn parlamentin istuntokauden aikana, olivat toistuneet. Kantaja totesi lisäksi toivovansa, että nämä lainvastaiset menettelyt saataisiin loppumaan.

13 Parlamentin puhemies vastasi kantajalle 1.9.2000 päivätyllä kirjeellä, että Tribunal correctionnel de Strasbourgin päätös koski ACATS Taxi 13:n jäsenistöön kuuluvia itsenäisiä taksinkuljettajia ja että ACATS Taxi 13 oli eri oikeushenkilö kuin Coopérative Taxi 13, jonka hoidettavaksi parlamentti tuolloin antoi kyseisen kuljetussopimuksen. Muistutettuaan kantajalle, että tämän kanne oli hylätty 6.7.2000 annetulla tuomiolla, parlamentin puhemies lisäsi seuraavaa:

"Euroopan parlamentti katsoo, että nykyisin voimassa oleva sopimus ei ole Ranskan lainsäädännön vastainen, ja voin vakuuttaa teille toimielimeni pitävän huolen siitä, että sopimuksen täytäntöönpano tapahtuu sovellettavan lainsäädännön mukaisesti."

14 Tutkittuaan yksityiskohtaisesti asian kannalta merkityksellistä Ranskan lainsäädäntöä, kantaja pyysi 5.9.2000 päivätyllä kirjeellä parlamentin puhemiestä "näin [ollen] purkamaan [Coopérative] Taxi 13:n kanssa tehdyn sopimuksen ja tekemään sopimuksen joko [kantajan kanssa] tai esittämään uuden tarjouspyynnön siten, että itsenäisten taksinkuljettajien taikka itsenäisten taksinkuljettajien ryhmien tekemät tarjoukset jätetään luonnollisestikin huomioon ottamatta, jotta sopimuksesta kilpailisivat ainoastaan sellaiset yritykset, jotka kykenevät suorittamaan palvelut lainmukaisesti".

15 Parlamentin puhemies hylkäsi 4.10.2000 päivätyllä kirjeellä (jäljempänä riidanalainen toimenpide) tämän hakemuksen todeten seuraavaa:

" — — Tarkennan vielä, että [parlamentti] on tutustunut tarkoin [Euroopan yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen] tuomioon ja Tribunal de grande instance de Strasbourgin tekemään päätökseen.

Tältä osin vakuutan teille, että koska ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin on hyväksynyt Coopérative Taxi 13:n kanssa tehdyn uuden sopimuksen ja koska ne laiminlyönnit, joihin Tribunal de grande instance katsoi Association Taxi 13:n syyllistyneen, eivät koske Coopérative Taxi 13:a, Euroopan parlamentti katsoo, että sopimus on täytäntöönpantu Ranskan lainsäädännön mukaisesti.

— —

Tilanne on selvästikin muuttunut siten, että tämä uusi yhtiö on merkitty kaupparekisteriin ja maantiekuljettajien rekisteriin. Mitä tunnuksettomiin ajoneuvoihin tulee, olen pyytänyt hallintoa tarkistamaan, etteivät nämä ajoneuvot parlamentin jäseniä kuljettaessaan saa niitä moninaisia etuja, jotka lainsäädännön perusteella kuuluvat ainoastaan takseille.

Lopuksi täsmennän vielä, että olemme tarkistaneet, että Coopérative Taxi 13:n kuljettajat ovat asianmukaisesti vakuutettuja, kun ne suorittavat palveluja Euroopan parlamentille.

— — "

## Oikeudenkäynti

16 Kantaja nosti nyt käsiteltävänä olevan kanteen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimeen 29.11.2000 toimittamallaan kannekirjelmällä.

17 Parlamentti esitti ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimeen 1.2.2001 jättämällään asiakirjalla työjärjestyksen 114 artiklan nojalla oikeudenkäyntiväitteen.

18 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin lykkäsi 8.5.2001 annetulla määräyksellä oikeudenkäyntiväitteen ratkaistavaksi lopullisen tuomion yhteydessä.

19 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin (viides jaosto) päätti esittelevän tuomarin kertomuksen perusteella aloittaa suullisen käsittelyn ja esittää asianosaisille muutamia kirjallisia kysymyksiä. Asianosaiset vastasivat niihin asetetussa määräajassa.

20 Asianosaisten lausumat ja vastaukset ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen esittämiin kysymyksiin kuultiin 5.2.2002 pidetyssä istunnossa.

## Asianosaisten vaatimukset

21 Kantaja vaatii, että ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin

— kumoaa riidanalaisen toimenpiteen

— velvoittaa parlamentin korvaamaan tällä toimenpiteellä aiheutetun vahingon

— velvoittaa parlamentin korvaamaan oikeudenkäyntikulut.

22 Parlamentti vaatii, että ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin

— jättää kanteen tutkimatta, tai toissijaisesti hylkää sen perusteettomana

— velvoittaa kantajan korvaamaan oikeudenkäyntikulut.

## Tutkittavaksi ottaminen

*Asianosaisten lausumat*

23 Parlamentti esittää oikeudenkäyntiväitteensä tueksi kaksi perustetta.

24 Pääasiallisesti parlamentti katsoo, että kanne on naamioitu kumoamiskanteeksi, mutta todellisuudessa sillä pyritään aiheuttamaan 31.3.1999 tehdyn sopimuksen purkautuminen tai Coopérative Taxi 13:n kanssa tehdyn hankintasopimuksen kumoutuminen. Riidanalaisella toimenpiteellä ei ole oikeudellisia vaikutuksia; missään tapauksessa se ei ole uusi päätös, vaan ainoastaan toimenpide, jolla vahvistetaan ne aikaisemmat päätökset, joilla hankintasopimus annettiin mieluummin Coopérative Taxi 13:lle kuin kantajalle.

25 Lisäksi vaikka kantaja voi EY 232 artiklan nojalla saattaa yhteisöjen tuomioistuinten käsiteltäväksi vain kanteen siitä, että parlamentti on jättänyt antamatta kantajalle osoitettavan jonkin muun säädöksen kuin suosituksen tai lausunnon, kantaja riitauttaa kuitenkin nyt esillä olevassa asiassa sen, että parlamentti on jättänyt tekemättä kolmatta henkilöä, Coopérative Taxi 13:a, koskevan päätöksen.

26 Toissijaisesti parlamentti väittää, että siinä tapauksessa, että kanteen katsotaan kohdistuvan hankintasopimuksen tekemistä koskevaan päätökseen, sen kohde on sama kuin sen kanteen, jonka ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin hylkäsi 6.7.2000 antamallaan tuomiolla. Tuossa asiassa kanteen kohteena oli kirje, jolla parlamentti ilmoitti kantajalle tämän tarjouksen tulleen hylätyksi. Coopérative Taxi 13:n kanssa tehdyn hankintasopimuksen välttämättömänä ja erottamattomana seurauksena oli päätös olla tekemättä hankintasopimusta muiden tarjoajien kanssa. Kun kantaja on vaatinut ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuinta

kumoamaan tarjouksensa hylkäämistä koskevan päätöksen, se on vääjäämättä riitauttanut parlamentin päätöksen tehdä kyseinen hankintasopimus Coopérative Taxi 13:n kanssa. Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin on lopullisesti hylännyt juuri tämän kanteen 6.7.2000 antamallaan tuomiolla, johon kantaja ei ole hakenut muutosta. Jos nyt esillä oleva kanne voitaisiin tutkia, sallittaisiin se, että kantaja voisi välttyä tuon tuomion oikeusvoimavaikutukselta esittämällä riidanalaisen toimenpiteen uutena päätöksenä, jolla vain vahvistetaan asiassa T-139/99 riitautettu päätös.

27 Kantaja puolestaan katsoo, että riidanalainen toimenpide voi olla kumoamiskanteen kohteena. Se muistuttaa 6.7.2000 annetusta tuomiosta ilmenevän, että parlamentti "on todennut istunnossa, että jos sen tulkinta Ranskan lainsäädännöstä osoittautuisi virheelliseksi, sillä olisi velvollisuus purkaa kyseinen sopimus" (45 kohta). Kantaja on muistuttanut sitä tästä varauksettomasta sitoumuksesta 5.9.2000 päivätyllä kirjeellään, jolla se pyysi parlamenttia ottamaan huomioon Tribunal correctionnel de Strasbourgin 7.4.2000 tekemän päätöksen ja purkamaan "Taxi 13:n kanssa tehdyn sopimuksen" ja esittämään uuden tarjouspyynnön. Riidanalainen toimenpide on kantajalle vastainen, koska siinä kieltäydytään suostumasta tähän pyyntöön.

*Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta*

28 EY 232 artiklassa määrätyllä kanteella pyritään toteamaan, että toimielin on lainvastaisesti jättänyt ryhtymättä toimenpiteisiin. Nyt esillä olevassa asiassa kanne, jonka tutkittavaksi ottamisen edellytykset on kiistetty, ei kohdistu parlamentin laiminlyöntiin vaan toimenpiteeseen, jolla viimeksi mainittu on vastannut kantajan hakemukseen. Näin ollen parlamentin esittämä, EY 232 artiklassa määrätyn kanteen tutkittavaksi ottamisen edellytyksiä koskeva väite ei ole perusteltu.

29 Muilta osin on tutkittava, onko riidanalainen toimenpide parlamentin väittämin tavoin sellainen, että sillä pelkästään vahvistetaan asiassa T-139/99 riitautettu päätös.

30 Kanne päätöksestä, jossa pelkästään vahvistetaan aikaisempi päätös, jota ei ole riitautettu määräajassa, on nimittäin jätettävä tutkimatta. Päätöksellä pelkästään vahvistetaan aiempi päätös, jos siinä ei ole mitään uutta verrattuna aiempaan toimeen ja jos sitä ei ole edeltänyt tämän aiemman adressaatin tilanteen uudelleen arviointi (asia 23/80, Grasselli v. komissio, tuomio 10.12.1980, Kok. 1980, s. 3709, 18 kohta; asia T-4/90, Lestelle v. komissio, 22.11.1990, Kok. 1990, s. II-689, 24—27 kohta ja asia T-84/97, BEUC v. komissio, määräys 4.5.1998, Kok. 1998, s. II-795, 52 kohta).

31 Kantaja vaati asiassa T-139/99 kumoamaan 7.4.1999 tehdyn parlamentin päätöksen, jolla kyseinen hankintasopimus kieltäydyttiin tekemästä kantajan kanssa, ja kantaja perusteli vaatimustaan muun muassa väittämällä, että 31.3.1999 tehty sopimus oli yhteensoveltumaton taksien toimintaan sovellettavan Ranskan lainsäädännön kanssa. Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin tarkisti, oliko parlamentti noudattanut velvollisuuttaan varmistaa, että tarjouspyynnössä asetetuilla ehdoilla ei houkuteltaisi potentiaalisia tarjoajia rikkomaan niiden toimintaan sovellettavaa kansallista lainsäädäntöä. Tässä tarkoituksessa se tutki, oliko parlamentti tehnyt ilmeisen virheen tulkitessaan sovellettavaa Ranskan lainsäädäntöä. Katsottuaan, ettei virhettä ollut tapahtunut, se hylkäsi Ranskan oikeuden rikkomiseen perustuvan kanneperusteen (6.7.2000 annetun tuomion 39—46 kohta).

32 Tribunal correctionnel de Strasbourg on 7.4.2000 tekemällään päätöksellä ratkaissut kysymyksen siitä, olivatko niiden sopimusten täytäntöönpanoedellytykset, jotka parlamentti oli tehnyt Strasbourgissa parlamentin istuntokausina toimitettavista henkilökuljetuksista ajoneuvoissa, joista oli poistettu tunnukset, Ranskan oikeuden mukaisia. Koska tämä päätös on kuitenkin tehty vasta suullisen käsittelyn jälkeen ja varsinkin asiassa T-139/99 riitautetun päätöksen tekemisen jälkeen, ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin ei ole ottanut sitä huomioon 6.7.2000 antamassaan tuomiossa (ks. em. asia AICS v. parlamentti, määräyksen 22 kohta).

33 Tribunal correctionnel de Strasbourgin katsottua, että ACATS Taxi 13:n suorittamat kuljetuspalvelut olivat taksien toimintaan sovellettavan lainsäädännön vastaisia, kantaja pyysi 5.9.2000 parlamenttia vetämään tästä johtopäätökset ja purkamaan 31.3.1999 tehdyn sopimuksen.

34 Tribunal correctionnel de Strasbourgin 7.4.2000 tekemä päätös on siis sellainen uusi seikka, jonka valossa parlamentti on tutkinut kantajan pyynnön. Vastauksessaan parlamentti on pysynyt asiassa T-139/99 esittämässään kannassa, jonka mukaan kyseisen hankintasopimuksen tekeminen taksikuljetuksia tarjoavan yrityksen kanssa on Ranskan oikeuden mukainen.

35 Edellä mainittu oikeuskäytäntö huomioon ottaen se seikka, että parlamentti ei ole tarkistanut alun perin tekemäänsä päätöstä, ei ole riittävä syy katsoa, että riidanalaisella toimenpiteellä pelkästään vahvistetaan asiassa T-139/99 riitautettu päätös. Lisäksi on selvitetty, että parlamentti on toteuttanut riidanalaisen toimenpiteen tutkittuaan uudelleen kantajan väitteet Tribunal correctionnel de Strasbourgin päätöksen valossa.

36 Parlamentin toiminnalla sen kieltäytyessä tekemästä riidanalaisessa toimenpiteessä johtopäätöksiä Tribunal correctionnel de Strasbourgin päätöksestä pyritään pysyttämään ennallaan oikeudellinen tilanne, jota kantaja pitää lainvastaisena. Viimeksi mainittu väittää pääasiallisesti, että taksiautoilua harjoittavan yrityksen ei ole lupa tarjota niitä palveluja, jotka ovat 31.3.1999 tehdyn sopimuksen kohteena, koska Ranskan lainsäädännön mukaan näitä palveluja voivat suorittaa ainoastaan sellaiset yritykset, jotka harjoittavat "vuokra-autoiluksi" kutsuttua säänneltyä kuljetustoimintaa.

37 Näin ollen on selvitetty, että riidanalaisella toimenpiteellä on sitovia oikeusvaikutuksia, jotka vaikuttavat kantajan etuihin muuttaen tämän oikeusasemaa vuokra-autoilua harjoittavana kuljetusyrityksenä ja sellaisena tarjouskilpailuun osallistuneena tarjoajana, jonka tarjous on hylätty, koska hankintasopimus on tehty taksiautoilua harjoittavan yrityksen kanssa.

38 Näin ollen riidanalainen toimenpide ei ole pelkästään vahvistava toimi, vaan se on päätös, joka voi olla kumoamiskanteen kohteena.

39 Koska parlamentti on tehnyt uuden päätöksen Tribunal correctionnel de Strasbourgin 7.4.2000 tehdyn päätöksen jälkeen, nyt esillä olevan kanteen kohde ei ole sama kuin asiassa T-139/99, joten sillä ei loukata 6.7.2000 annetun tuomion oikeusvoimaa.

40 Kaiken edellä esitetyn vuoksi kanne voidaan ottaa tutkittavaksi.

**Pääasia**

*Kumoamisvaatimus*

Asianosaisten lausumat

41 Kantaja väittää pääasiallisesti, että parlamentin ja Coopérative Taxi 13:n välillä 31.3.1999 tehdyssä sopimuksessa tarkoitettu henkilökuljetusten suorittaminen taksiautoilla, joista on poistettu tunnukset, on Ranskan oikeuden vastaista. Tässä oikeudessa kielletään sellaisten taksien vastikkeellinen käyttäminen, joista on poistettu erottavat tunnukset. Parlamentti on kantajan mukaan näin ollen jättänyt noudattamatta sekä velvollisuuttaan olla houkuttelematta potentiaalisia tarjoajia rikkomaan niiden toimintaan sovellettavaa kansallista lainsäädäntöä että ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimessa antamaansa juhlallista vakuutusta (6.7.2000 annettu tuomio, 41 ja 45 kohta).

42 Kantaja toteaa, että taksit on tarkoitettu yleiseen kuljetuspalvelutoimintaan, jota säännellään taksitoiminnan järjestämisestä 13.3.1937 annetulla lailla ja sen

soveltamisasetuksilla. Niille on tässä lainsäädännössä annettu seuraavat edut: lupa pysäköidä yleisillä teillä, veronhuojennus polttoaineesta, alennettu arvonlisävero ajoneuvoa ostettaessa, vapautus autoveromerkistä ja ammatinharjoittajilta kannettavasta verosta sekä edullinen vähennysjärjestelmä. Vastikkeeksi takseissa on oltava pakolliset erottavat tunnukset (taksamittari, ulkopuolelle merkitty maininta "taksi", sinetöity, ulkoapäin näkyvä liikenneluvannumero sekä pysäköintiluvan numero).

43 Muita henkilökuljetuspalveluja säännellään kantajan mukaan kotimaan kuljetusten ohjaamisesta 30.12.1982 annetulla lailla nro 82-1153 (JORF 31.12.1982) ja sen täytäntöönpanoasetuksilla. Taajamissa suoritettavista henkilökuljetuksista ja taajamien ulkopuolella suoritettavista henkilöiden maantiekuljetuksista 16.8.1985 annetun asetuksen nro 85-891 1 §:ssä säädetään, ettei sen säännöksiä sovelleta "kuljetuksiin takseilla, suurilla ja pienillä vuokra-autoilla, sairaankuljetusautoilla eikä ruumiinkuljetusautoilla, sillä nämä kuuluvat erityissäännösten soveltamisalaan".

44 Kantaja väittää siis, ettei taksitoimintaan tarkoitettuja ajoneuvoja voida edes satunnaisesti käyttää muihin vastikkeellisiin kuljetuspalveluihin.

45 Tästä syystä Tribunal correctionnel de Strasbourg on 7.4.2000 tekemällään päätöksellä tuominnut tietyt ACATS Taxi 13:n jäsenet henkilökohtaisesti siitä, että he olivat suorittaneet parlamentille lainvastaista työtä, sillä itsenäisen taksiautoilijan toiminnan harjoittaminen sulkee pois mahdollisuuden harjoittaa sellaista yleistä henkilökuljetustoimintaa, jota ne olivat harjoittaneet parlamentin lukuun poistamalla ajoneuvoistaan takseille ominaiset erottavat tunnukset.

46 Tältä osin on samantekevää, oliko Coopérative Taxi 13 mahdollisesti merkitty yleistä henkilökuljetustoimintaa harjoittavien yritysten rekisteriin. Tämä rekis-

teröinti ei nimittäin poista sitä Tribunal correctionnel de Strasbourgin toteamaa rikkomusta, joka oli tehty käyttämällä taksiajoneuvoja, joista puuttuivat tietyt niille ominaiset erottavat tunnukset, sellaisten palvelujen suorittamiseen, jotka ylittivät niiden käytölle lainsäädännössä asetetut rajat.

47 Kantaja lisää parlamentin tienneen vuodesta 1985 tai ainakin vuodesta 1992 lähtien, että olosuhteet, joissa kyseiset kuljetuspalvelut suoritettiin, olivat lainvastaisia.

48 Lopuksi kantaja korostaa, että asiassa T-139/99 toimitetussa istunnossa parlamentti on todennut, "että jos sen tulkinta Ranskan lainsäädännöstä osoittautuisi virheelliseksi, sillä olisi velvollisuus purkaa sopimus". Koska Tribunal correctionnel de Strasbourg oli lainvoiman saaneella päätöksellä ratkaissut kyseisten kuljetuspalvelujen laillisuutta koskevan kysymyksen, parlamentin on noudatettava sitoumustaan.

49 Parlamentti kiistää nämä väitteet.

50 Parlamentti väittää ensinnäkin, että Coopérative Taxi 13:n sille suorittamat palvelut ovat "yksityisiä" kuljetuspalveluja. Se muistuttaa, että kotimaan kuljetuksista säädetään Ranskassa 30.12.1982 annetulla lailla nro 82-1153, jonka 29 §:ssä säädetään seuraavaa:

"Taajaman ulkopuolella suoritettavat kuljetukset jaetaan seuraaviin ryhmiin:

— —

— yksityiset palvelut

— —

Julkisyhteisöt, yritykset ja yhteenliittymät voivat järjestää yksityisiä palveluja toimintansa kannalta tavanomaisia tarpeita varten, muun muassa niiden henkilöstön tai jäsenten kuljettamiseksi.

Nämä palvelut määritellään ja niiden suorittamisolosuhteista määrätään Conseil d'État'n asetuksella — — ."

51 Parlamentti vetoaa myös 7.4.1987 annettuun asetukseen nro 87-242 (JORF 8.4.1987, s. 3980), jossa määritellään taajamien ulkopuolella suoritettavat yksityiset henkilöiden maantiekuljetuspalvelut ja säädetään niiden suorittamisedellytyksistä seuraavasti:

"Kuljetuksia, jotka julkisyhteisöt, joihin kuuluvat myös oppilaitokset, yritykset ja yhteenliittymät, järjestävät henkilöstönsä kuljettamiseksi toimintansa kannalta tavanomaisia tarpeita varten, pidetään yksityisinä palveluina [1 §].

Yksityisinä palveluina pidetään myös seuraavia kuljetuksia, jos ne suoritetaan niiden toiminnan kannalta tavanomaisia tarpeita varten:

a) kuljetukset, joita yhteisöt tai niiden yhteenliittymät järjestävät erityisille kansalaisryhmille ensin mainittujen omaan toimivaltaan kuuluvien toimintojen yhteydessä; edellä säädetty ei kuitenkaan koske seuramatkakuljetuksia;

— —

d) kuljetukset, joita yritykset järjestävät asiakkailleen — —

e) kuljetukset, joita yhteenliittymät järjestävät jäsenilleen, kuitenkin edellyttäen, että nämä kuljetukset liittyvät välittömästi yhteenliittymän toimialaan ja ettei kyse ole yhteenliittymästä, jonka pääasiallisena toimialana on jäsentensä kuljettaminen tai seuramatkojen järjestäminen [2 §].

Tämän asetuksen 2 §:ssä tarkoitettujen kuljetusten on oltava maksuttomia ja ne on suoritettava joko kuljetuksenjärjestäjälle kuuluvilla ajoneuvoilla tai kuljetuksenjärjestäjän ilman kuljettajaa vuokraamilla ajoneuvoilla. Ainoastaan sellainen yritys, joka on merkitty yleisiä henkilökuljetuksia suorittavien yritysten rekisteriin, voi antaa matkanjärjestäjän käyttöön ajoneuvoja kuljettajineen [3 §]."

52 On totta, että Tribunal correctionnel de Strasbourgin 7.4.2000 tekemässä päätöksessä todetaan, että "syytettyjen Euroopan parlamentin kanssa 1.9.1988 ja

27.7.1991 sekä 23.3.1995 tehtyjen sopimusten nojalla harjoittamasta itsenäisen taksiautoilijan toiminnasta eroavaa toimintaa ei voida pitää 30.12.1982 annetun lain 29 §:ssä eikä 7.4.1987 annetussa asetuksessa — — 87-242 tarkoitettuna taajaman ulkopuolella suoritettuna yksityisenä henkilöiden maantiekuljetuspalveluna, sillä Euroopan parlamentti ei selvästikään kuulu mihinkään näissä säännöksissä luetelluista järjestäjien luokista". Parlamentti katsoo kuitenkin, että tämä huonosti perusteltu tulkinta herättää monenlaisia ajatuksia.

53 Ensinnäkin tuo päätös, vaikka se onkin oikeusvoimainen, vaikuttaa ainoastaan siinä käsiteltyihin tosiseikkoihin ja tuon asian asianosaisiin.

54 Toiseksi tämä tulkinta oli parlamentin mukaan esitetty ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen eikä Cour de cassationin antamassa tuomiossa.

55 Kolmanneksi asetusta nro 87-242 on tulkittava yhdenmukaisesti lain nro 82-1153 säännösten kanssa, sillä se on viimeksi mainitun täytäntöönpanoasetus. Tämän lain 5 §:ssä todetaan, että kuljetukset, joita julkiset tai yksityiset oikeushenkilöt järjestävät omaan lukuunsa, ovat yksityisiä palveluja. Vaikka onkin totta, että asetuksen nro 87-242 1 ja 2 §:ssä ei nimenomaisesti säädetäkään parlamentin kaltaisesta kansainvälisestä järjestöstä, viimeksi mainittu on joka tapauksessa sitä mieltä, että lain nro 82-1153 5 §:n mukaan sen jäsenten kuljettaminen ei ole yleistä kuljetusta. Asetuksen nro 87-242 soveltamisen osalta parlamentti katsoo, että se on samaistettava yksityistä palvelua suorittavaan julkisyhteisöön, yritykseen tai yhteenliittymään.

56 Parlamentti katsoo näin näyttäneensä toteen, että kyseessä olevat kuljetuspalvelut ovat yksityisiä, ja yrittää tämän jälkeen haihduttaa kaiken epäselvyyden vaadittavin erottavin tunnuksin varustetuilla takseilla suoritettaviin kuljetuksiin ja näihin palveluihin käytettäviin ajoneuvoihin sovellettavan oikeudellisen järjestelmän väliltä.

57 Parlamentti myöntää, että taksikuljetukset kuuluvat yksinomaan yleisiin kuljetuksiin (ks. taksi- ja vuokra-autoilun harjoittamisesta 2.3.1973 annetun asetuksen nro 73-225 1 §, JORF 3.3.1973). Vastikkeeksi niille myönnetyistä eduista ja helpotuksista (pysäköinti yleisillä teillä, alennukset polttoaineen valmisteverosta, alhaisempi arvonlisäverokanta) taksien tulee olla erottavien tunnusten avulla helposti tunnistettavissa.

58 Tämä ei kuitenkaan parlamentin mukaan tarkoita sitä, ettei itse ajoneuvoa voitaisi käyttää muuhun tarkoitukseen kuin vastikkeellisiin yleisiin henkilökuljetuksiin. Ajoneuvon omistaja tai tämän työntekijät saavat käyttää sitä henkilökohtaisiin tarkoituksiin, jos siitä on poistettu ulkoiset tunnukset, tai ne on peitetty taikka irrotettu, mutta käyttäjä ei tietenkään voi pätevästi hyötyä niistä eduista ja helpotuksista, jotka koskevat ajoneuvon käyttöä silloin kun sitä käytetään taksina. Parlamentin mukaan omistajalla on asian kannalta merkityksellisten lakien ja asetusten asettamissa rajoissa oikeus käyttää ajoneuvoaan, josta tunnukset on näin poistettu, muun muassa taajamien ulkopuolisiin henkilöiden maantiekuljetuksiin 7.4.1987 annetun asetuksen nro 87-242 3 §:n toisessa virkkeessä säädetyin edellytyksin, eli toisin sanoen jos omistaja suorittaa rekisteröinnin yleisiä henkilökuljetuksia harjoittavien yritysten rekisteriin.

59 Parlamentti väittää, että tämä tulkinta on yhdenmukainen Ranskan viranomaisten tulkinnan kanssa. Todisteeksi tästä se esittää sisäasiainministeriön 13.8.2001 päivätyn, Fédération national des artisans du taxin puheenjohtajalle osoitetun kirjeen, joka tämän asian kannalta merkityksellisin osin kuuluu seuraavasti:

"Vakuutan teille, että 'taxi 13' -yhtiö noudattaa Euroopan parlamentin sopimusta kotimaan kuljetusten ohjaamisesta 30.12.1982 annetun lain 29 §:n nojalla taajamien ulkopuolella suoritettavista henkilöiden yksityisistä maantiekuljetuspalveluista 7.4.1987 annetun asetuksen säännösten asettamissa rajoissa.

'Taxi 13:n' itsenäiset kuljettajat, jotka on 30.12.1982 annetun lain 7 §:n mukaisesti merkitty kuljetusrekisteriin, voivat harjoittaa tätä yksityistä palvelutoimintaa taksiajoneuvollaan.

— —

Olen ollut yhteydessä Ala-Reinin prefektiin ja muistuttanut häntä edellä mainituista seikoista ja olen pyytänyt häntä kehottamaan poliisia ja santarmeja sekä kuljetusalan työsuojeluviranomaisia käyttämään tervettä järkeä valvoessaan 'taxi 13:n' jäseniä. Näillä itsenäisillä kuljettajilla on täydet valtuudet harjoittaa yksityistä palvelutoimintaa kuljettamalla Euroopan parlamentin jäseniä sen sopimuksen mukaisesti, joka sitoo heidät tähän kansainväliseen toimielimeen.

— — "

60 Lopuksi parlamentti toteaa, että vaikka ACATS Taxi 13 onkin tuomittu rangaistukseen siitä, ettei sitä ollut merkitty yleisiä henkilökuljetuksia suorittavien yritysten rekisteriin, Coopérative Taxi 13 puolestaan on merkitty tähän rekisteriin. Viimeksi mainittu suoritti parlamentille henkilöiden yksityisiä maantiekuljetuspalveluja ajoneuvoilla, joista oli poistettu tunnukset, Ranskan oikeuden mukaisesti.

61 Näin ollen parlamentti katsoo, ettei sillä ole velvollisuutta purkaa 31.3.1999 tehtyä sopimusta ja että jos se näin menettelisi, se tekisi virheen, joka aiheuttaisi sen joutumisen vastuuseen sopimuspuoleensa nähden.

Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta

62 Kantaja kysyy pääasiallisesti sitä, saattoiko parlamentti riidanalaisessa toimenpiteessä perustellusti katsoa, ettei kyseisten henkilökuljetusten suorittaminen taksiautoilla ollut Ranskan lainsäädännön vastaista.

63 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin on katsonut, että toimielimillä on velvollisuus varmistaa, että tarjouspyynnössä asetetuilla ehdoilla ei houkutella potentiaalisia tarjoajia rikkomaan niiden toimintaan sovellettavaa kansallista lainsäädäntöä. Koska kansallisen oikeuden tulkitseminen kuuluu yksinomaan kansallisille viranomaisille, ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen on ainoastaan päätettävä, onko parlamentti tehnyt riidanalaisessa toimenpiteessä ilmeisen arviointivirheen tulkitessaan Ranskan lainsäädäntöä (6.7.2000 annettu tuomio, 40 ja 41 kohta).

64 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin on asiassa T-139/99 katsonut, että parlamentti ei ollut tehnyt ilmeistä arviointivirhettä todetessaan, ettei Ranskan lainsäädännössä kielletä vastikkeellisten kuljetuspalvelujen suorittamista parlamentin lukuun takseilla, joista on poistettu tunnukset, jos näiden palvelujen suorittajat on merkitty henkilöiden yleisiä maantiekuljetuksia hoitavien yritysten rekisteriin. Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin on nimittäin katsonut, ettei kantaja ollut onnistunut näyttämään toteen parlamentin sen arvioinnin ilmeistä virheellisyyttä, jonka mukaan Ranskan lainsäädännössä ei kielletä itsenäisiä taksinkuljettajia suorittamasta tarjouspyynnön mukaisesti taajaman ulkopuolisia henkilöiden yksityisiä maantiekuljetuksia (6.7.2000 annettu tuomio, 42 kohta).

65 On todettava, että tämä Tribunal correctionnel de Strasbourgin sittemmin 7.4.2000 tekemä päätös osoittaa ehdottoman varmasti, että tämä parlamentin tekemä arviointi on väärä.

66 Tämä ranskalainen tuomioistuin on nimittäin katsonut, että "syytettyjen Euroopan parlamentin kanssa 1.9.1988 ja 27.7.1991 sekä 23.3.1995 tehtyjen sopimusten nojalla harjoittamasta itsenäisen taksiautoilijan toiminnasta eroavaa toimintaa ei voida pitää 30.12.1982 annetun lain 29 §:ssä eikä 7.4.1987 annetussa asetuksessa — — 87-242 tarkoitettuna taajaman ulkopuolella suoritettuna henkilöiden yksityisenä maantiekuljetuspalveluna, sillä Euroopan parlamentti ei selvästikään kuulu mihinkään näissä säännöksissä luetelluista järjestäjien luokista, joista on annettava ennakkoilmoitus Ala-Reinin prefektille; että lain [nro 82-1153] 16.8.1985 annetun täytäntöönpanoasetuksen — — nro 85-891 1 §:stä ilmenee, että taksiautoilu ei kuulu [lain nro 82-1153] soveltamisalaan".

67 Tribunal correctionnel de Strasbourg on lisäksi täsmentänyt, että kyseisen yleisen henkilökuljetustoiminnan harjoittaminen taksiautoilla on Ranskan lainsäädännön vastaista. Se on nimittäin todennut seuraavaa:

"Kun lopuksi otetaan huomioon se, että syytettyjen harjoittama itsenäisen taksiautoilijan toiminta, josta he olivat antaneet elinkeinoilmoituksen, aiheutti sen, että heidän oli edellä esitetyissä olosuhteissa mahdotonta harjoittaa parlamentin lukuun yleistä henkilökuljetustoimintaa; että tätä yleistä henkilökuljetustoimintaa voidaan harjoittaa vasta sitten, kun merkinnät kaupparekisteriin ja Ala-Reinin departementin paikallisviranomaisten pitämään henkilökuljetuksia suorittavien kuljettajien rekisteriin on tehty, ja että sitä oli harjoitettava muulla kuin sillä ajoneuvolla, jolle syytetyt olivat saaneet liikenneluvan; että vastikkeet, kuten liikenneluvan vaihdantakelpoisuus tietyn ajan kuluttua, pysäköintioikeus julkisten väylien odotusalueilla, polttoaineveron huojennukset, alennettu arvonlisäverokanta (5,5 %), vapauttaminen autoveromerkistä ja ammatinharjoittajilta kannettavasta verosta, edulliset vähennykset verotuksessa — — takseihin ja taksiautoilijan toimintaan liittyvistä velvollisuuksista ovat nimittäin huomattavia; että näitä taksitoimintaan liittyviä etuja ei yhdenmukaisuuden nimissä voida antaa sellaiselle muulle toiminnalle, johon ei liity sellaisia pakotteita, joiden

vastikkeeksi nämä edut annetaan; että syytetyt ovat turhaan vedonneet siihen, että he olivat jatkuvasti hankkineet tietoja ja lupia, sillä he ovat harjoittaneet toimintaansa lainvastaisissa olosuhteissa tästä täysin tietoisina; että tutkinta ja keskustelut osoittavat riittävästi, että lain ja asetuksen väitetty epäselvyys, johon syytetyt ovat vedonneet, perustuu ainoastaan syytettyjen vilpilliseen mieleen — — sekä niiden valtion edustajien hyväntahtoisuuteen, joiden syytetyt harjoittamallaan jatkuvalla lobbaamisella halusivat takaavan sen, että sitä lainvastaista tilannetta, johon syytetyt olivat häpeämättä asettautuneet, pidettäisiin laillisena — — ."

68 Sen arvostelun osalta, jota parlamentti on esittänyt tätä päätöstä kohtaan, on syytä todeta, että kyse on lainvoimaisesta päätöksestä, jolla on oikeusvoima. Tämän päätöksen oikeusvoimaisuudella ei millään tavoin saateta kyseenalaiseksi sen merkitystä nyt käsiteltävässä asiassa, koska siinä ratkaistaan oikeuskysymys siitä, voidaanko vastikkeellisia henkilökuljetuspalveluja lain mukaan antaa parlamentille taksiautoilla, joista on poistettu tunnukset, ja koska tosiasiallisesti on kiistatonta, että nämä kuljetuspalvelut ovat samoja kuin 31.3.1999 tehdyn sopimuksen kohteena olleet palvelut.

69 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin tukeutuu näin ollen siihen Ranskan oikeudesta esitettyyn tulkintaan, joka on esitetty Tribunal correctionnel de Strasbourgin tekemässä täysin yksiselitteisessä päätöksessä. Tämän lainvoimaisen päätöksen pätevyyttä ei voida asettaa kyseenalaiseksi Ranskan viranomaisten riidanalaisen toimenpiteen jälkeen lähettämällä kirjeellä.

70 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin katsoo näin ollen, että kyseiset henkilökuljetuspalvelut, jotka on toimitettu taksiautoilla, on suoritettu sovellettavan kansallisen lain, sellaisena kuin Tribunal correctionnel de Strasbourg on sitä tulkinnut, vastaisissa olosuhteissa.

71 Kaikista näistä seikoista seuraa, että parlamentti on tehnyt ilmeisen arviointivirheen katsoessaan Tribunal correctionnel de Strasbourgin 7.4.2000 tekemän päätöksen nojalla, että 31.3.1999 tehty sopimus oli toimeenpantu takseihin sovellettavan Ranskan lainsäädännön mukaisesti.

72 Koska kanneperuste on perusteltu, riidanalainen toimenpide on kumottava.

*Vahingonkorvausvaatimus*

Asianosaisten lausumat

73 Kantaja katsoo, että sille on aiheutunut kiistatonta vahinkoa siitä, että parlamentti kieltäytyi purkamasta hankintasopimusta, jota ei tehty kantajan kanssa. Se vaatii vahingonkorvausta, jonka määrä on 10 000 euroa kuukaudessa riidanalaisen toimenpiteen toteuttamisesta lukien aina 31.3.1999 tehdyn sopimuksen purkamiseen saakka. Tämä määrä vastaa sitä liikevoittoa, jonka kantaja olisi saanut, jos kyseinen hankintasopimus olisi tehty sen kanssa.

74 Parlamentti kiistää tämän vaatimuksen väittäen, ettei riidanalaisella toimenpiteellä ole aiheutettu minkäänlaista vahinkoa kantajalle.

75 Parlamentti katsoo, että vaikka se purkaisikin 31.3.1999 tehdyn sopimuksen, sillä ei olisi velvollisuutta tehdä hankintasopimusta kantajan kanssa. Kuljetustarpeidensa tyydyttämiseksi se voisi esittää uuden tarjouspyynnön tai löytää muita keinoja.

76 Parlamentti muistuttaa, että kantaja ei täyttänyt yhtä tarjouspyynnössä asetettua edellytystä eikä kyennyt suorittamaan kaikkia vaadittuja palveluja, joten sillä ei ollut mitään mahdollisuuksia saada tätä hankintasopimusta.

77 Lopuksi parlamentti toteaa, että kantajan vahingonkorvauslaskelma perustuu menetettyyn voittoon. Tällaisen vahingon korvaaminen edellyttää, että parlamentti on sopimusoikeudellisessa eikä sopimussuhteen ulkopuolisessa vastuussa sen syntymisestä. Koska kantajan kanssa ei ole tehty sopimusta, se ei voi vaatia menetetyn voiton korvaamista.

Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta

78 Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan EY 288 artiklan toisen kohdan mukaan yhteisö on vastuussa vahingosta ainoastaan, jos seuraavat edellytykset täyttyvät: toimielinten moitittu toiminta on yhteisön oikeuden vastaista, vahinko on syntynyt ja toiminnan ja väitetyn vahingon välillä on syy-yhteys. Tästä seuraa, että yhteisö voi olla vastuussa ainoastaan silloin, kun kaikki nämä edellytykset täyttyvät (asia 26/81, Oleifici Mediterranei v. ETY, tuomio 29.9.1982, Kok. 1982, s. 3057, 16 kohta ja asia T-336/94, Efisol v. komissio, tuomio 16.10.1996, Kok. 1996, s. II-1343, 30 kohta).

79 Nyt esillä olevassa asiassa kantajan väittämä vahinko perustuu siihen, että se on menettänyt mahdollisuuden kyseisen hankintasopimuksen tekemiseen siinä oletetussa tilanteessa, että parlamentti olisi hyväksynyt kantajan 5.9.2000 tekemän hakemuksen. On todettava, ettei tällainen vahinko ole sillä tavoin syntynyt ja kiistaton, että yhteisö olisi vastuussa sen korvaamisesta.

80 Millään perusteella ei voida katsoa, että jos parlamentti ei olisi arvioinut Tribunal correctionnel de Strasbourgin 7.4.2000 tekemässään päätöksessä tulkitsemaa Ranskan lainsäädäntöä ilmeisen virheellisesti, se olisi tehnyt kyseisen hankintasopimuksen kantajan kanssa tai aloittanut uuden tarjouskilpailumenettelyn, johon viimeksi mainittu olisi voinut osallistua.

81 Näin ollen vahingonkorvausvaatimus on hylättävä.

## Oikeudenkäyntikulut

82 Yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen työjärjestyksen 87 artiklan 2 kohdan mukaan asianosainen, joka häviää asian, velvoitetaan korvaamaan oikeudenkäyntikulut, jos vastapuoli on sitä vaatinut.

83 Koska parlamentti on oleellisin osin hävinnyt asian ja koska kantaja on vaatinut oikeudenkäyntikulujen korvaamista, parlamentti on velvoitettava korvaamaan oikeudenkäyntikulut, mukaan lukien ne kulut, joista annettavaa ratkaisua lykättiin 8.5.2001 annetulla ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen määräyksellä.

Näillä perusteilla

YHTEISÖJEN ENSIMMÄISEN OIKEUSASTEEN TUOMIOISTUIN
(viides jaosto)

on antanut seuraavan tuomiolauselman:

1) **Kumotaan 4.10.2000 tehty parlamentin päätös, jolla se hylkäsi kantajan 5.9.2000 tekemän hakemuksen.**

2) **Vahingonkorvausvaatimus hylätään.**

3) **Parlamentti velvoitetaan korvaamaan oikeudenkäyntikulut, mukaan lukien ne kulut, joista annettavaa ratkaisua lykättiin 8.5.2001 annetulla ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen määräyksellä.**

Cooke García-Valdecasas Lindh

Julistettiin Luxemburgissa 11 päivänä kesäkuuta 2002.

H. Jung
kirjaaja

J. D. Cooke
jaoston puheenjohtaja