FÖRSTAINSTANSRÄTTENS DOM (femte avdelningen)
den 11 juni 2002 *

I mål T-365/00,

Alsace International Car Service SARL (AICS), Strasbourg (Frankrike), företrätt av J.C. Fourgoux och J.L. Fourgoux, avocats, med delgivningsadress i Luxemburg,

sökande,

mot

Europaparlamentet, företrätt av O. Caisou-Rousseau och D. Peterheim, båda i egenskap av ombud, med delgivningsadress i Luxemburg,

svarande,

* Rättegångsspråk: franska.

angående en talan om dels ogiltigförklaring av parlamentets beslut av den 4 oktober 2000 om avslag på sökandens begäran av den 5 september 2000 avseende giltigheten av ett avtal som ingåtts mellan parlamentet och Coopérative Taxi 13, dels ersättning för den skada som sökanden påstår sig ha lidit på grund av detta beslut,

meddelar

FÖRSTAINSTANSRÄTTEN (femte avdelningen)

sammansatt av ordföranden J.D. Cooke samt domarna R. García-Valdecasas och P. Lindh,

justitiesekreterare: byrådirektören D. Christensen,

med hänsyn till det skriftliga förfarandet och efter förhandlingen den 5 februari 2002,

följande

Dom

Bakgrund

1 Sökanden är ett bolag, som är etablerat i Strasbourg och som hyr ut bilar med förare.

2 Den 23 mars 1995 ingick parlamentet ett avtal med Association centrale des autos taxis de la communauté urbaine de Strasbourg — Taxi 13 (nedan kallad ACATS Taxi 13) om persontransport i bilar utan taxiskyltar med förare vid parlamentets sessioner i Strasbourg.

3 Denna persontransportverksamhet gav upphov till brottmålsförfaranden, som inleddes år 1998 av den allmänna åklagaren vid Tribunal de grande instance de Strasbourg mot flera företagsledare och medlemmar i ACATS Taxi 13 för förtroendemissbruk, svartarbete och rättsstridigt utövande av persontransportverksamhet på väg.

4 Den 13 november 1998 beslutade parlamentet och ACATS Taxi 13 att häva sitt avtal från och med den 23 mars 1999. En ny enhet benämnd Coopérative Taxi 13, som upprättades den 12 oktober 1998, efterträdde ACATS Taxi 13 och fullföljde avtalet.

5 Den 27 januari 1999 inledde parlamentet ett upphandlingsförfarande (anbudsinfordran nr 99/S 18-8765/FR) för persontransport (parlamentsledamöter, tjänstemän vid parlamentet eller inbjudna personer) i fordon utan taxiskyltar med förare till fasta priser för parlamentets sessioner i Strasbourg. Det är klarlagt att dessa tjänster faktiskt är identiska med dem som ACATS Taxi 13 tidigare tillhandahöll parlamentet.

6 Sökanden gav ett anbud till parlamentet den 10 februari 1999 samtidigt som den kritiserade villkoren i anbudsinfordran. Den gjorde gällande att dessa endast kan uppfyllas av en anbudsgivare som är knuten till taxichaufförer som åsidosätter den franska lagstiftningen. Den anförde särskilt att endast en limousinfirma

direkt skulle vara i stånd att uppfylla parlamentets krav inom ramen för den lagstiftning som var tillämplig på persontransporter mot betalning.

7 Parlamentet beslutade slutligen att tilldela Coopérative Taxi 13 kontraktet, med vilket bolag det ingick ett avtal den 31 mars 1999 (nedan kallat avtalet av den 31 mars 1999).

8 Den 7 april 1999 upplyste parlamentet sökanden om sitt beslut att inte anta dennes anbud. Den 8 juni 1999 väckte sökanden talan (nedan kallat mål T-139/99) mot detta beslut. Sökanden gjorde i huvudsak gällande att dess anbud hade uteslutits till förmån för yrkesutövare — taxichaufförer — för vilka det gäller särskilda föreskrifter och bestämmelser som förbjuder dessa att lämna anbud och genomföra transporterna i fråga i taxibilar utan taxiskyltar.

9 Förstainstansrätten ogillade denna talan genom dom av den 6 juli 2000 i mål T-139/99, AICS mot parlamentet (REG 2000, s. II-2849, nedan kallad domen av den 6 juli 2000).

10 Genom beslut av den 21 juni 2001 i mål C-330/00 P, AICS mot parlamentet (REG 2001, s. I-4809) ogillade domstolen sökandens överklagande av denna dom.

11 Vid utgången av de brottmålsförfaranden som inleddes år 1998 (se punkt 3 ovan), fastställde Tribunal correctionnel de Strasbourg i dom av den 7 april 2000 två olika överträdelser såvitt avser 30 taxichaufförer vid ACATS Taxi 13 som

hade tillhandahållit parlamentet transporttjänster, nämligen dels brottet "utförande av dolt arbete", dels brottet "utövande av persontransportverksamhet på väg utan att vara inskriven i transportregistret".

12 Sökanden sände, genom skrivelse av den 15 juni 2000, en kopia av denna dom till parlamentets ordförande och uppmärksammade denne på att de handlingar som beivrats av Tribunal correctionnel de Strasbourg hade upprepats, vilket fastställts vid parlamentets session i juni 2000. Sökanden angav dessutom att den ville att de rättsstridiga handlingarna skulle upphöra.

13 Parlamentets ordförande svarade den 1 september 2000 sökanden att domen från Tribunal correctionnel de Strasbourg meddelades mot de taxichaufförer som är medlemmar i ACATS Taxi 13, en enhet som är skild från Coopérative Taxi 13, vilket bolag parlamentet alltsedan dess har anförtrott transportkontraktet i fråga. Parlamentets ordförande erinrade sökanden om att sökandens talan hade ogillats genom domen av den 6 juli 2000 och tillade:

"Europaparlamentet anser att det avtal som för närvarande är i kraft inte står i strid med den franska lagstiftningen och jag kan garantera er att min institution är mycket angelägen om att genomförandet av avtalet förblir förenligt med den tillämpliga lagstiftningen."

14 Sökanden gjorde en noggrann analys av den relevanta franska lagstiftningen och begärde, genom skrivelse av den 5 september 2000, att parlamentets ordförande således skulle "häva avtalet [med Cooperative] Taxi 13 och därefter antingen tilldela [sökanden] kontraktet eller genomföra ett nytt anbudsförfarande varvid man givetvis skulle utesluta anbud från taxichaufförer eller grupper av taxichaufförer, så att det endast blir företag som lagligen kan utföra verksamheten som konkurrerar".

15 Genom skrivelse av den 4 oktober 2000 (nedan kallad den ifrågasatta rättsakten) avslog parlamentets ordförande denna begäran enligt följande:

"... Jag vill påpeka att [parlamentet] uppmärksamt har tagit del av besluten som meddelats av [Europeiska gemenskapernas förstainstansrätt] och Tribunal de grande instance de Strasbourg.

Jag bekräftar i detta avseende att eftersom förstainstansrätten har bekräftat att det nya upphandlingsförfarandet med Coopérative Taxi 13 har skett enligt gällande bestämmelser och att de överträdelser som Tribunal de grande instance har fastställt avseende Association Taxi 13 inte längre görs gällande avseende Coopérative Taxi 13, anser Europaparlamentet att genomförandet av avtalet är förenligt med den franska lagstiftningen.

...

Den förändring som har skett är uppenbarligen att det nya bolaget registrerats i handelsregistret och registret för vägtransportföretag. Vad avser användningen av bilar utan taxiskyltar har jag bett mina avdelningar att kontrollera att dessa bilar när de transporterar parlamentsledamöter inte får olika förmåner som skall ges till taxibilar enligt bestämmelserna.

Slutligen vill jag påpeka att det har kontrollerats att chaufförerna i Coopérative Taxi 13 är försäkrade i enlighet med gällande bestämmelser när de utför tjänster för Europaparlamentets räkning.

..."

Förfarandet

16 Sökanden har väckt förevarande talan genom ansökan som inkom till förstainstansrättens kansli den 29 november 2000.

17 Parlamentet har, genom en handling som inkom till förstainstansrättens kansli den 1 februari 2001, framställt en invändning om rättegångshinder med stöd av artikel 114 i rättegångsreglerna.

18 Den 8 maj 2001 beslutade förstainstansrätten att invändningen om rättegångshinder skulle prövas i samband med att talan prövades i sak och att beslut om rättegångskostnader skulle meddelas senare.

19 På grundval av referentens rapport beslutade förstainstansrätten (femte avdelningen) att inleda det muntliga förfarandet och ställa vissa skriftliga frågor till parterna. Parterna besvarade dessa inom den föreskrivna fristen.

20 Parterna utvecklade sin talan och svarade på förstainstansrättens frågor vid förhandlingen den 5 februari 2002.

Parternas yrkanden

21 Sökanden har yrkat att förstainstansrätten skall

— ogiltigförklara den ifrågasatta rättsakten,

— förplikta parlamentet att ersätta den skada som har uppkommit på grund av denna rättsakt, och

— förplikta parlamentet att ersätta rättegångskostnaderna.

22 Parlamentet har yrkat att förstainstansrätten skall

— avvisa talan eller, i andra hand, ogilla talan, och

— förplikta sökanden att ersätta rättegångskostnaderna.

Upptagande till sakprövning

Parternas argument

23 Parlamentet har åberopat två grunder till stöd för sin invändning om rättegångshinder.

24 Parlamentet anser i första hand att talan, som ger sken av att vara en talan om ogiltigförklaring, egentligen syftar till att avtalet av den 31 mars 1999 skall hävas eller att upphandlingen med Coopérative Taxi 13 skall ogiltigförklaras. Den ifrågasatta rättsakten får inte några rättsverkningar. Den utgör inte ett nytt beslut, utan det är endast fråga om en bekräftande rättsakt avseende de tidigare besluten att tilldela Coopérative Taxi 13, och inte sökanden, kontraktet.

25 Medan sökanden endast kan väcka talan vid gemenskapsdomstolen enligt artikel 232 EG, genom en talan om att parlamentet underlåtit att till sökanden rikta någon annan rättsakt än en rekommendation eller ett yttrande, ifrågasätter sökanden i förevarande fall parlamentets underlåtenhet att anta ett beslut gentemot en tredje man, Coopérative Taxi 13.

26 I andra hand har parlamentet gjort gällande att om talan skall anses ha väckts mot beslutet om tilldelning av kontraktet, är dess föremål identiskt med föremålet för den talan som förstainstansrätten ogillade genom domen av den 6 juli 2000. Den talan som ledde till denna dom var riktad mot den skrivelse genom vilken parlamentet upplyste sökanden om att dennes anbud inte hade antagits. Beslutet att tilldela Coopérative Taxi 13 kontraktet innebar nödvändigtvis och ofrånkomligen samtidigt ett beslut att inte tilldela de andra anbudsgivarna kontraktet.

När sökanden begärde att förstainstansrätten skulle ogiltigförklara beslutet om avslag på dess anbud, ifrågasatte den med nödvändighet parlamentets beslut att tilldela Coopérative Taxi 13 det nämnda kontraktet. Det är denna talan som förstainstansrätten slutligt ogillade genom domen av den 6 juli 2000, efter vilken sökanden inte har ansökt om resning. Om förevarande talan upptogs till prövning skulle det vara möjligt för sökanden att kringgå det faktum att denna dom hade vunnit laga kraft genom att den ifrågasatta rättsakten framställdes, något som endast bekräftar det ifrågasatta beslutet i mål T-139/99 som ett nytt beslut.

27 Sökanden anser att den ifrågasatta rättsakten kan utgöra föremål för en talan om ogiltigförklaring. Den har erinrat om att parlamentet i domen i målet av den 6 juli 2000 "påstod sig ha en skyldighet att häva kontraktet i fråga på grund av nämnda klausul om det skulle visa sig att dess tolkning av den franska lagstiftningen [var] felaktig" (punkt 45). Det var för att erinra parlamentet om detta åtagande utan förbehåll som sökanden genom skrivelse av den 5 september 2000 mot bakgrund av domen från Tribunal correctionnel de Strasbourg av den 7 april 2000 begärde att parlamentet skulle häva "avtalet med Taxi 13" och göra en ny tilldelning av kontraktet. Den ifrågasatta rättsakten gick sökanden emot till den del den inte efterkom denna begäran.

Förstainstansrättens bedömning

28 Den talan som avses i artikel 232 EG syftar till en fastställelse av att en institution rättsstridigt har underlåtit att vidta åtgärder. I förevarande mål avser den talan vars upptagande till sakprövning har ifrågasatts inte en underlåtenhet från parlamentet utan den rättsakt genom vilken parlamentet har besvarat en begäran från sökanden. Således kan inte invändningen vinna bifall på parlamentets grund som avser de villkor för upptagande till sakprövning som föreskrivs i artikel 232 EG.

29 I övrigt skall det undersökas om den ifrågasatta rättsakten — vilket parlamentet har gjort gällande — endast är en rättsakt som bekräftar det beslut som ifrågasattes i mål T-139/99.

30 En talan om ogiltigförklaring av ett beslut som enbart utgör en bekräftelse av ett tidigare beslut kan inte tas upp till prövning. Ett beslut är en ren bekräftelse av ett tidigare beslut om det inte innehåller någon ny omständighet jämfört med den tidigare rättsakten och om det inte har föregåtts av en omprövning av den ställning som mottagaren av denna tidigare rättsakt har (domstolens dom av den 10 december 1980 i mål 23/80, Grasselli mot kommissionen, REG 1980, s. 3709, punkt 18, förstainstansrättens dom av den 22 november 1990 i mål T-4/90, Lestelle mot kommissionen, REG 1990, s. II-689, punkterna 24—27, och förstainstansrättens beslut av den 4 maj 1998 i mål T-84/97, BEUC mot kommissionen, REG 1998, s. II-795, punkt 52).

31 I mål T-139/99 ansökte sökanden om ogiltigförklaring av parlamentets beslut av den 7 april 1999 att inte tilldela sökanden kontraktet i fråga och anförde särskilt att avtalet av den 31 mars 1999 inte var förenligt med den franska lagstiftning som är tillämplig på taxiverksamhet. Förstainstansrätten kontrollerade om parlamentet hade uppfyllt sin skyldighet att tillförsäkra att de villkor som hade föreskrivits i anbudsinfordran inte drev potentiella anbudsgivare till att bryta mot den nationella lagstiftning som var tillämplig på deras verksamhet. För att göra denna kontroll undersökte förstainstansrätten om parlamentet hade gjort en uppenbart oriktig bedömning vid sin tolkning av den tillämpliga franska lagstiftningen. Eftersom förstainstansrätten inte ansåg att så var fallet, fann den att talan inte kunde vinna bifall på den grunden att det skett ett åsidosättande av fransk rätt (domen av den 6 juli 2000, punkterna 39—46).

32 Tribunal correctionnel de Strasbourg tog i sin dom av den 7 april 2000 ställning till huruvida villkoren för genomförandet av de avtal som parlamentet ingått om persontransport i taxibilar utan taxiskyltar under parlamentets sessioner i Strasbourg var förenliga med fransk rätt. Eftersom denna dom meddelades efter det muntliga förfarandet och *a fortiori* efter det beslut som ifrågasattes i mål T-139/99, beaktade inte förstainstansrätten denna i domen av den 6 juli 2000 (se beslutet i det ovannämnda målet AICS mot parlamentet, punkt 22).

33 Eftersom Tribunal correctionnel de Strasbourg fann att de transporttjänster som tillhandahölls av ACATS Taxi 13 stod i strid med den lagstiftning som var tillämplig på taxiverksamheten, begärde sökanden den 5 september 2000 att parlamentet skulle ta konsekvenserna av denna dom och häva avtalet av den 31 mars 1999.

34 Tribunal correctionnel de Strasbourgs dom av den 7 april 2000 utgjorde således en ny omständighet, mot bakgrund av vilken parlamentet undersökte sökandens begäran. Som svar på denna begäran vidhöll parlamentet i huvudsak den uppfattning som det hade gjort gällande i mål T-139/99, enligt vilket upphandlingen i fråga med ett taxiföretag är förenlig med fransk rätt.

35 Den omständigheten att parlamentet inte ändrade sitt ursprungliga ställningstagande är, mot bakgrund av den rättspraxis som förstainstansrätten har erinrat om ovan, inte tillräcklig för att den ifrågasatta rättsakten enbart skall anses vara en bekräftelse av det beslut som ifrågasattes i mål T-139/99. Det förefaller för övrigt som om parlamentet antog den ifrågasatta rättsakten efter det att det hade gjort en ny undersökning av sökandens argument mot bakgrund av Tribunal correctionnel de Strasbourgs dom.

36 Parlamentet har i det ifrågasatta beslutet vägrat att ta konsekvenserna av Tribunal correctionnel de Strasbourgs dom, och har därigenom således fattat ett beslut som avser att upprätthålla en rättslig situation vars lagenlighet sökanden har bestritt. Sökanden har i huvudsak gjort gällande att ett taxiföretag inte får erbjuda de tjänster som är föremål för avtalet av den 31 mars 1999, eftersom dessa på grund av sin karaktär enligt den franska lagstiftningen är förbehållna så kallade limousinföretag, som utövar en reglerad transportverksamhet.

37 Det framgår således att den ifrågasatta rättsakten har tvingande rättsverkningar, som kan påverka sökandens intressen i dess egenskap av limousintransportföretag och anbudsgivare som inte har fått ett kontrakt som har tilldelats ett taxiföretag.

38 Under dessa omständigheter är den ifrågasatta rättsakten inte enbart en bekräftelse utan utgör ett beslut som kan bli föremål för en talan om ogiltigförklaring.

39 Eftersom parlamentet fattade ett nytt beslut efter Tribunal correctionnel de Strasbourgs dom av den 7 april 2000, har inte förevarande talan samma föremål som den i mål T-139/99 och påverkas därför inte av att domen av den 6 juli 2000 har vunnit laga kraft.

40 Av vad som anförts följer att talan kan upptas till sakprövning.

Prövning i sak

Talan om ogiltigförklaring

Parternas argument

41 Sökanden har i huvudsak gjort gällande att en sådan användning av taxibilar för persontransport i bilar utan taxiskyltar som avses i avtalet av den 31 mars 1999 mellan parlamentet och Coopérative Taxi 13 strider mot fransk rätt. Enligt fransk rätt finns det ett förbud mot användning mot betalning av taxibilar som inte är försedda med taxiskyltar. Sökanden anser att parlamentet således har åsidosatt både sin skyldighet att inte driva potentiella anbudsgivare till att bryta mot den nationella lagstiftning som är tillämplig på deras verksamhet och sitt högtidliga åtagande vid förstainstansrätten (domen av den 6 juli 2000, punkterna 41 och 45).

42 Sökanden har angett att taxibilarna används vid sådan allmän transport som regleras i den franska lagen av den 13 mars 1937 om organisationen av

taxiverksamhet och dess tillämpningsföreskrifter. Enligt denna lag åtnjuter de vissa förmåner, nämligen tillstånd att parkera på allmän plats, skattelättnad vid köp av bränsle, lägre mervärdesskatt vid köp av fordon, undantag från skattemärke och från kommunal företagsskatt och förmånliga bestämmelser om avskrivning. Som motprestation krävs att taxibilarna är utrustade på ett sätt som är kännetecknande för taxibilar (taxameter, utvändig anordning med ordet taxi, en skylt fastsatt så att den syns tydligt utifrån och ett parkeringstillståndsnummer).

43 De andra persontransporttjänsterna regleras av lag 82-1153 av den 30 december 1982 om regleringen av inhemska transporter (JORF av den 31 december 1982) och av tillämpningsdekreten till denna. I artikel 1 i dekret 85-891 av den 16 augusti 1985 om persontransporttjänster i tätorter och utanför tätorter (JORF av den 23 augusti 1985) föreskrivs att dessa bestämmelser inte är tillämpliga på "transporter som utförs av taxibilar, små och stora limousiner, ambulanser och begravningsbilar, för vilka det gäller särskilda bestämmelser".

44 Sökanden har således gjort gällande att de fordon som är avsedda för taxiverksamhet inte ens tillfälligt får användas för andra transporttjänster mot betalning.

45 Av denna anledning dömdes vissa medlemmar i ACATS Taxi 13, genom Tribunal correctionnel de Strasbourgs dom av den 7 april 2000, personligen för att ha utfört rättsstridigt arbete med parlamentet, eftersom verksamheten som taxichaufför uteslöt den allmänna persontransport som de utövade för parlamentets räkning i taxibilar utan taxiskyltar.

46 Det saknar i detta avseende betydelse huruvida det har skett en eventuell registrering av Coopérative Taxi 13 i företagsregistret för persontransport på väg.

En sådan registrering skulle inte innebära att den överträdelse som har fastställts av Tribunal correctionnel de Strasbourg på grund av att taxibilar utan taxiskyltar har använts för tjänster som går utöver vad bestämmelserna om användningen av dessa medger inte ansågs ha skett.

47 Sökanden har tillagt att parlamentet sedan år 1985, eller åtminstone från och med år 1992, kände till att villkoren för genomförande av transporterna i fråga stred mot den franska lagstiftningen.

48 Slutligen har sökanden understrukit att parlamentet under förhandlingen i mål T-139/99 fastställde att det "ha[r] en skyldighet att häva kontraktet... på grund av nämnda klausul om det skulle visa sig att dess tolkning av den franska lagstiftningen är felaktig". Eftersom Tribunal correctionnel de Strasbourg slutligt hade behandlat frågan om lagligheten av transporttjänsterna i fråga, ankom det på parlamentet att uppfylla sitt åtagande.

49 Parlamentet har bestritt dessa anmärkningar.

50 I första hand har parlamentet gjort gällande att de tjänster som Coopérative Taxi 13 tillhandahåller parlamentet är privata transporttjänster. Det har erinrat om att transporter inom Frankrike omfattas av lag 82-1153 av den 30 december 1982. Artikel 29 i denna lag har följande lydelse:

"Persontransporter utanför tätort innefattar följande kategorier:

...

— privata tjänster,

...

De privata tjänsterna kan organiseras av offentliga myndigheter, företag och sammanslutningar för verksamhetens normala behov, särskilt för transport av deras anställda eller deras medlemmar.

Definitionen av dessa tjänster och villkoren för deras genomförande skall fastställas vid Conseil d'État genom dekret..."

51 Parlamentet har även åberopat bestämmelserna i dekret 87-242 av den 7 april 1987 om definition av och villkor för genomförande av privata persontransporttjänster på väg utanför tätort (JORF av den 8 april 1987, s. 3980), i vilket följande föreskrivs:

"Transport som offentliga myndigheter, inbegripet högskolor, företag och sammanslutningar, anordnar för sina anställda för verksamhetens normala behov, skall anses som privata tjänster [artikel 1].

Även följande tjänster skall anses som privata när de svarar mot verksamhetens normala behov:

a) Transporter som organiseras av myndigheter eller sammanslutningar av myndigheter för särskilda personkategorier inom ramen för den verksamhet som omfattas av deras befogenhet, dock inte i turistsyfte,

...

d) Transporter som anordnas av företag för deras kunder...

e) Transporter som anordnas av sammanslutningar för deras medlemmar, under förutsättning att dessa transporter har ett direkt samband med sammanslutningens verksamhetsföremål och att det inte är fråga om en sammanslutning vars huvudsakliga föremål är transport av dess medlemmar eller anordnande av turistresor [artikel 2].

De transporter som avses i artikel 2 i förevarande dekret skall genomföras utan vederlag antingen med fordon som tillhör arrangören eller med fordon som denne har hyrt utan förare. Endast företag som är inskrivna i registret för företag som bedriver allmän persontransport på väg får ställa fordon med förare till arrangörens förfogande [artikel 3]."

52 I domen från Tribunal correctionnel de Strasbourg av den 7 april 2000 angavs visserligen att "den särskilda verksamhet som taxichaufför som utövas av de

tilltalade för att tillhandahålla persontransporttjänster för att genomföra de avtal som ingicks med Europaparlamentet den 1 september 1988, den 27 juli 1991 och den 23 mars 1995 kan inte anses vara en privat persontransporttjänst utanför tätort enligt artikel 29 i lagen av den 30 december 1982 och dekret... 87-242 av den 7 april 1987, eftersom det är uppenbart att Europaparlamentet inte tillhör en av de kategorier av arrangörer som anges i dessa bestämmelser". Parlamentet anser emellertid att denna tolkning, som inte är särskilt utförligt redovisad, kräver vissa kommentarer.

53 För det första gäller denna dom, även om den har vunnit laga kraft, endast omständigheterna och parterna i det målet.

54 För det andra har denna tolkning gjorts i första instans och inte i ett mål vid Cour de cassation.

55 För det tredje skall dekret 87-242 tolkas i en mening som överensstämmer med bestämmelserna i lag 82-1153, som det genomför. I artikel 5 i denna lag anges att de transporter som offentliga myndigheter eller privatpersoner anordnar för sin egen räkning är privata tjänster. Artiklarna 1 och 2 i dekret 87-242 avser inte uttryckligen fallet med en internationell organisation som parlamentet, men parlamentet anser ändå att transport av dess ledamöter enligt ordalydelsen i artikel 5 i lag 82-1153 inte är offentlig transport. Vid tillämpning av dekret 87-242 anser parlamentet att det skall likställas med en offentlig myndighet, ett företag eller en sammanslutning som utför en privat tjänst.

56 Parlamentet anser att det har visat att transporttjänsterna i fråga är privata och vill för det andra undanröja all förväxling mellan de rättsregler som är tillämpliga på taxitransport, på de taxiskyltar som krävs i detta avseende och på de bilar som används för dessa tjänster.

57 Parlamentet har medgett att taxitransport uteslutande räknas som allmän transport (se artikel 1 i dekret 73-225 av den 2 mars 1973 om taxi- och limousinverksamhet, JORF av den 3 mars 1973). Som motprestation till de förmåner och betalningslättnader som taxibilarna får (tillstånd att parkera på allmän plats, skattelättnad vid köp av bränsle, lägre mervärdesskatt) skall taxibilarna lätt kunna identifieras genom taxiskyltar.

58 Detta innebär emellertid inte att bilen som sådan endast kan användas för allmän persontransport mot betalning. Bilen kan användas av ägaren eller dennes anställda för privat bruk om taxiskylten på bilen tas bort, döljs eller monteras ned, varvid användaren i sådana fall inte med giltig verkan kan dra nytta av de förmåner och betalningslättnader som är förbehållna användningen av bilen som taxi. Enligt parlamentet har ägaren rätt att med iakttagande av de relevanta lagarna och föreskrifterna använda sitt fordon utan taxiskylt, bland annat för persontransport på väg utanför tätort på de villkor som föreskrivs i artikel 3 andra meningen i dekret 87-242 av den 7 april 1987, det vill säga om de är inskrivna i registret över företag som bedriver allmän persontransport på väg.

59 Parlamentet har gjort gällande att denna tolkning står i överensstämmelse med den tolkning som de franska myndigheterna har gjort. Som bevis för detta har parlamentet ingett en skrivelse av den 13 augusti 2001 från inrikesministeriet riktad till Fédération nationale des artisans du taxi (ordföranden för taxichaufförernas förbund). De relevanta delarna i denna skrivelse har följande lydelse:

"Jag bekräftar att företaget 'taxi 13' genomför avtalet från Europaparlamentet i enlighet med dekretet av den 7 april 1987 om privata persontransporttjänster på väg utanför tätort med tillämpning av artikel 29 i lag om regleringen av inhemska transporter av den 30 december 1982.

De taxichaufförer i 'taxi 13' som är inskrivna i transportregistret i enlighet med artikel 7 i lagen av den 30 december 1982 kan utöva denna verksamhet med privata tjänster med sina taxibilar.

...

Jag har nyss vänt mig till prefekten i Bas-Rhin för att erinra honom [om] ovannämnda frågor och fråga honom om han kan be polisen, gendarmeriet och transportarbetsinspektionen att visa prov på större urskiljningsförmåga vad gäller medlemmarna i 'taxi 13'. Dessa chaufförer är fullt behöriga att transportera de europeiska parlamentsledamöterna inom ramen för privat tjänsteverksamhet och i enlighet med det avtal som binder dem till denna internationella institution.

..."

60 I sista hand har parlamentet påpekat att ACATS Taxi 13 visserligen har dömts för att det inte var inskrivet i registret för företag, men att Coopérative Taxi 13 är inskrivet i nämnda register. Coopérative Taxi 13 utför en persontransporttjänst på väg för parlamentet med bilar utan skyltar i enlighet med fransk rätt.

61 Parlamentet anser följaktligen att det inte är förpliktat att häva kontraktet av den 31 mars 1999 och att det, om det gjorde detta, skulle begå ett fel som det skulle kunna ställas till ansvar för gentemot den andra avtalsparten.

Förstainstansrättens bedömning

62 Sökanden har huvudsakligen frågat huruvida parlamentet i den ifrågasatta rättsakten hade grund för att anse att den franska lagstiftningen inte utgör något hinder för utförandet av persontransporttjänsterna i fråga med taxibilar.

63 Förstainstansrätten har funnit att gemenskapens institutioner är skyldiga att tillförsäkra att de villkor som har föreskrivits i anbudsinfordran inte driver potentiella anbudsgivare till att bryta mot den nationella lagstiftning som är tillämplig på deras verksamhet. Eftersom det endast åligger de franska myndigheterna att tolka fransk rätt, ankommer det endast på förstainstansrätten att fastställa om parlamentet i det ifrågasatta beslutet har gjort en uppenbart oriktig bedömning vid sin tolkning av den franska lagstiftningen (domen av den 6 juli 2000, punkterna 40 och 41).

64 I domen i målet T-139/99 ansåg förstainstansrätten att parlamentet inte hade gjort en uppenbart oriktig bedömning då den hävdade att den franska lagstiftningen inte innebar ett förbud mot att för parlamentets räkning utföra transporttjänster mot betalning i taxibilar utan taxiskyltar, under förutsättning att dessa tjänster täcktes av en inskrivning i registret för företag som bedriver allmän persontransport på väg. Förstainstansrätten ansåg nämligen att sökanden inte hade visat att parlamentets bedömning, enligt vilken den franska lagstiftningen inte förbjuder taxichaufförerna att i enlighet med anbudsinfordran tillhandahålla privata persontransporttjänster på väg utanför tätorter, var uppenbart felaktig (domen av den 6 juli 2000, punkt 42).

65 Förstainstansrätten konstaterar att denna bedömning av parlamentet därefter vederlades fullständigt och tydligt i Tribunal correctionnel de Strasbourgs dom av den 7 april 2000.

66 Den franska domstolen fann nämligen att "den särskilda verksamhet som taxichaufför som utövas av de tilltalade för att tillhandahålla persontransporttjänster för att genomföra de avtal som ingicks med Europaparlamentet den 1 september 1988, den 27 juli 1991 och den 23 mars 1995, kan inte anses vara en privat persontransporttjänst utanför tätort enligt artikel 29 i lagen av den 30 december 1982 och dekret... 87-242 av den 7 april 1987, eftersom Europaparlamentet inte tillhör en av de kategorier av arrangörer som anges i dessa bestämmelser vilka omfattas av kravet på föregående anmälan till prefekten i Bas-Rhin. Dessutom följer det av artikel 1 i dekret... 85-891 med tillämpning av lag [82-1153] av den 16 augusti 1985 att taxiverksamheten inte omfattas av tillämpningsområdet för [lag 82-1153]".

67 Dessutom angav Tribunal correctionnel de Strasbourg att den franska lagstiftningen utgör hinder för att de allmänna persontransporttjänsterna i fråga utförs med taxibilar. Tribunal correctionnel de Strasbourg fann nämligen följande:

"Domstolen beaktar vid sitt slutliga avgörande följande. Den verksamhet som taxichaufför som utövas av de tilltalade och för vilken de var inskrivna i yrkesregistret uteslöt den verksamhet för allmän persontransport som de utövade för Europaparlamentets räkning på ovannämnda villkor. Denna verksamhet med allmän persontransport kunde endast utövas efter inskrivning i handels- och företagsregistret och i det register för företag som bedriver persontransport på väg som förs vid den regionala styrelsen för utrustning i Bas-Rhin, och med en annan bil än den som de tilltalade fått tillstånd att bedriva verksamhet med. De krav som taxibilar och verksamhet som taxiförare är förbundna med åtföljs nämligen av motprestationer som inte är obetydliga såsom förmögenhetsvärdet av — efter utgången av en viss tidsfrist — tillståndet att bedriva verksamheten, rätten att parkera på väntplatser på allmän plats, skattelättnader vid köp av bränsle, lägre mervärdesskatt (5,5 procent), undantag från skattemärke och från företagsskatt, förmånliga bestämmelser om avskrivning... Dessa förmåner som ingår i taxiverksamheten kan inte utan motsägelse vara förbundna med en viss verksamhet för vilken de krav för vilka förmånerna utgör en motprestation inte gäller. De tilltalade gör utan framgång gällande att de oupphörligen eftersökt

upplysningar och tillstånd för att utöva en verksamhet på rättsstridiga villkor som de haft kännedom om. Av utredningen och protokollen framgår tillräckligt klart att de åtalade var i ond tro när de gjorde gällande att lagen och föreskrifterna var tvetydiga, och att de har fått stöd från vissa beredvilliga myndighetspersoner efter intensiva påtryckningar för att få en rättslig inramning på en situation som avviker från lagen och som de utan betänkligheter har försatt sig i..."

68 Vad avser den kritik som parlamentet har framfört avseende denna dom, erinrar förstainstansrätten om att det är fråga om ett slutligt avgörande som har vunnit laga kraft. Att den laga kraften är relativ medför inte alls att det kan ifrågasättas huruvida denna dom är relevant för avgörandet av förevarande tvist, eftersom den i rättsligt avseende behandlar frågan huruvida persontransporttjänster mot betalning lagenligt kan tillhandahållas parlamentet med taxibilar utan skyltar och då det är klarlagt att dessa transporttjänster är identiska med dem som är föremål för kontraktet av den 31 mars 1999.

69 Förstainstansrätten beaktar således den tolkning av fransk rätt som i en klar ordalydelse har gjorts av Tribunal correctionnel de Strasbourg i denna dom. Giltigheten av denna dom kan inte ifrågasättas med hänvisning till en skrivelse från en fransk myndighet som i tiden ligger senare än den ifrågasatta rättsakten.

70 Under dessa omständigheter anser förstainstansrätten att persontransporttjänsterna i fråga utförs på villkor som strider mot den tillämpliga nationella lagstiftningen såsom den har tolkats av Tribunal correctionnel de Strasbourg, eftersom de har utförts med taxibilar.

71 Av vad som har anförts följer att parlamentet gjorde en uppenbart oriktig bedömning när det mot bakgrund av domen från Tribunal correctionnel de Strasbourg av den 7 april 2000 fann att genomförandet av avtalet den 31 mars 1999 var förenligt med den franska lagstiftning som är tillämplig på taxibilar.

72 Eftersom talan skall vinna bifall på denna grund, skall det ifrågasatta beslutet ogiltigförklaras.

Begäran om skadestånd

Parternas argument

73 Sökanden anser att den har lidit en viss skada på grund av att parlamentet vägrade att häva det kontrakt som den inte tilldelades. Sökanden har begärt ett skadestånd som skall beräknas på grundval av 10 000 euro per månad från och med dagen för den ifrågasatta rättsakten till dess att kontraktet av den 31 mars 1999 upphävs. Detta belopp motsvarar enligt sökanden den vinst som sökanden skulle ha gjort om den hade tilldelats kontraktet.

74 Parlamentet har bestritt denna anmärkning och har gjort gällande att det ifrågasatta beslutet inte har orsakat sökanden någon skada.

75 Parlamentet anser att det, även om det hävde avtalet av den 31 mars 1999, inte skulle vara förpliktat att sluta ett kontrakt med sökanden. Parlamentet skulle kunna anordna ett nytt anbudsförfarande eller finna andra metoder för att möta sitt transportbehov.

76 Parlamentet har erinrat om att sökanden inte hade uppfyllt ett av kriterierna i anbudsförfarandet och inte kunde tillhandahålla samtliga de tjänster som krävdes, varför det inte fanns någon möjlighet att denne skulle tilldelas kontraktet.

77 Parlamentet har slutligen gjort gällande att beräkningen av den skada som sökanden anser har uppkommit grundar sig på förlorad vinst. Ersättning av en sådan skada skulle förutsätta att ett avtalsrättsligt ansvar för parlamentet gjordes gällande, och inte ett utomobligatoriskt ansvar. Eftersom parlamentet inte har ingått något avtal med sökanden, kan inte sökanden göra anspråk på att få ersättning för förlorad vinst.

Förstainstansrättens bedömning

78 Gemenskapens utomobligatoriska ansvar enligt artikel 288 andra stycket EG förutsätter att flera villkor är uppfyllda, nämligen att det agerande som institutionen läggs till last är rättsstridigt, att det verkligen föreligger en skada och att det finns ett orsakssamband mellan agerandet och den åberopade skadan. Av detta följer att gemenskapen inte kan ådra sig skadeståndsansvar om inte samtliga dessa villkor är uppfyllda (domstolens dom av den 29 september 1982 i mål 26/81, Oleifici Mediterranei mot EEG, REG 1982, s. 3057, punkt 16, och förstainstansrättens dom av den 16 oktober 1996 i mål T-336/94, Efisol mot kommissionen, REG 1996, s. II-1343, punkt 30).

79 I förevarande mål består den skada som sökanden påstår sig ha lidit av en förlorad möjlighet att tilldelas kontraktet i fråga för det fall parlamentet hade bifallit dess begäran av den 5 september 2000. Förstainstansrätten konstaterar att en sådan skada inte är en sådan faktisk och säker skada som gör att gemenskapen kan ådra sig skadeståndsansvar.

80 Det finns nämligen inte fog att anta att parlamentet, om det inte hade gjort en uppenbart oriktig bedömning av den franska lagstiftning som tolkades av Tribunal Correctionnel de Strasbourg i domen av den 7 april 2000, skulle ha tilldelat sökanden kontraktet eller inlett ett nytt anbudsförfarande i vilket denne hade kunnat delta.

81 Begäran om skadestånd skall således ogillas.

Rättegångskostnader

82 Enligt artikel 87.2 i rättegångsreglerna skall tappande part förpliktas att ersätta rättegångskostnaderna, om detta har yrkats.

83 Sökanden har yrkat att parlamentet skall förpliktas att ersätta rättegångskostnaderna. Eftersom parlamentet i huvudsak har tappat målet, skall parlamentet förpliktas att ersätta rättegångskostnaderna, inbegripet de som det, enligt förstainstansrättens beslut av den 8 maj 2001, skulle beslutas om senare.

På dessa grunder beslutar

FÖRSTAINSTANSRÄTTEN (femte avdelningen)

följande dom:

1) **Parlamentets beslut av den 4 oktober 2000 om avslag på sökandens begäran av den 5 september 2000 ogiltigförklaras.**

2) **Begäran om skadestånd ogillas.**

3) **Parlamentet förpliktas att ersätta rättegångskostnaderna, inbegripet de som det, enligt förstainstansrättens beslut av den 8 maj 2001, skulle beslutas om senare.**

Cooke García-Valdecasas Lindh

Avkunnad vid offentligt sammanträde i Luxemburg den 11 juni 2002.

H. Jung
Justitiesekreterare

J.D. Cooke
Ordförande