

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟΥ (πέμπτο τμήμα)
της 6ης Ιουλίου 2000 *

Στην υπόθεση T-139/99,

Alsace International Car Services (AICS), με έδρα το Στρασβούργο (Γαλλία), εκπροσωπούμενη από τις C. Imbach και A. Dissler, δικηγόρους Στρασβούργου, με αντίκλητο στο Λουξεμβούργο τον δικηγόρο P. Schiltz, 4, rue Béatrix de Bourbon,

προσφεύγουσα-ενάγουσα,

κατά

Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, εκπροσωπούμενου από τους P. Runge Nielsen και O. Caisou-Rousseau, μέλη της Νομικής Υπηρεσίας, με τόπο επιδόσεων στο Λουξεμβούργο τη Γενική Γραμματεία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, Kirchberg,

καθού-εναγομένου,

* Γλώσσα διαδικασίας: η γαλλική.

που έχει ως αντικείμενο, αφενός, προσφυγή περί ακυρώσεως της αποφάσεως του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου να μη δεχθεί την προσφορά της προσφεύγουσας στο πλαίσιο της προσκλήσεως προς υποβολή προσφορών αριθ. 99/S 18-8765/FR, σχετικά με σύμβαση μεταφοράς επιβατών με οχήματα με οδηγό κατά τις κοινοβουλευτικές συνόδους στο Στρασβούργο, και, αφετέρου, αγωγή αποζημιώσεως προς αποκατάσταση των ζημιών που φέρεται ότι υπέστη η προσφεύγουσα-ενάγουσα εξαιτίας της αποφάσεως αυτής,

ΤΟ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ (πέμπτο τμήμα),

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

γραμματέας: G. Hertzig, υπάλληλος διοικήσεως,

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία και κατόπιν της προφορικής διαδικασίας της 14ης Μαρτίου 2000,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

Ιστορικό της προσφυγής

- 1 Δυνάμει της οδηγίας 92/50/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 18ης Ιουνίου 1992, για τον συντονισμό των διαδικασιών σύναψης δημόσιων συμβάσεων υπηρεσιών (ΕΕ L 209, σ. 1), το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο δημοσίευσε στις 27 Ιανουαρίου 1999 στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων* προκήρυξη δημοπρασίας [διαγωνισμού] (ΕΕ S 18, σ. 28, στο εξής: προκήρυξη), με βάση την ανοικτή διαδικασία, σχετικά με σύμβαση μεταφοράς επιβατών με οχήματα με οδηγό (πρόσκληση προς υποβολή προσφορών αριθ. 99/S 18-8765/FR, στο εξής: πρόσκληση προς υποβολή προσφορών). Οι προϋποθέσεις υπό τις οποίες ήταν δυνατή η υποβολή προσφορών περιλαμβάνονταν στην προκήρυξη, στη συγγραφή υποχρεώσεων, που περιελάμβανε τους διοικητικούς και τεχνικούς όρους, και στο σχέδιο συμβάσεως-πλαισίου.
- 2 Η προκήρυξη όριζε, στο σημείο 2, ότι η σχετική σύμβαση θα είχε τη μορφή συμβάσεως-πλαισίου με εταιρία παροχής υπηρεσιών και ότι θα εκτελείτο με βάση ειδικά για κάθε συγκεκριμένη υπηρεσία δελτία. Ο τόπος παροχής των υπηρεσιών ήταν το Στρασβούργο (σημείο 3). Κατά το σημείο 5, η σύμβαση υποδιαιρείτο σε δύο μέρη. Το μέρος 1 αφορούσε τη μίσθωση αυτοκινήτων και μικρών λεωφορείων με οδηγό, ενώ το μέρος 2 τη μίσθωση λεωφορείων με οδηγό. Η παρούσα προσφυγή-αγωγή αφορά μόνον τη σύναψη της συμβάσεως σχετικά με το μέρος 1.
- 3 Κατά το σημείο 13 της προκήρυξης, οι προσφέροντες μπορούσαν να είναι εταιρίες, μεμονωμένοι επιχειρηματίες και κοινοπραξίες εταιριών ή/και επιχειρηματιών.
- 4 Στο σημείο 14 της προκήρυξης οριζόταν το εξής: «Απαιτούμενα προσόντα: οι υποψήφιοι (ή οι διευθυντές των εταιριών) πρέπει να έχουν τουλάχιστον τριετή πείρα

στον εν λόγω τομέα και να παρουσιάζουν ελάχιστο ετήσιο κύκλο εργασιών 2 000 000 [γαλλικών φράγκων (FRF)] για [το μέρος] 1 και 68 750 FRF για [το μέρος] 2.»

5 Ως κριτήρια για τη σύναψη της συμβάσεως η προκήρυξη ανέφερε, στο σημείο 16, ότι επρόκειτο να προτιμηθεί η πλέον συμφέρουσα προσφορά, λαμβανομένης υπόψη της τιμής προσφοράς και της τεχνικής αξίας της προσφοράς.

6 Το άρθρο 1, παράγραφος 1.3, της συγγραφής υποχρεώσεων (διοικητικοί όροι) προέβλεπε ότι οι κατά προσέγγιση ανάγκες του Κοινοβουλίου ανέρχονταν σε 25 έως 60 αυτοκίνητα και σε 2 έως 4 μικρά λεωφορεία καθημερινά, με παροχή εργασίας μεταξύ έξι και δώδεκα ωρών. Τα ωράρια προσδιορίζονταν στο σημείο 5 της συγγραφής υποχρεώσεων (τεχνικοί όροι), βάσει των οποίων η παροχή των σχετικών υπηρεσιών θα άρχιζε στις 7.30 και θα περατωνόταν με τη λήξη των κοινοβουλευτικών δραστηριοτήτων (μεταξύ των ωρών 22 και 24, αναλόγως των ημερών). Στο ίδιο σημείο οριζόταν ακόμη ότι:

«Δεδομένου ότι παρατηρείται περίοδος αιχμής των σχετικών δραστηριοτήτων μεταξύ των ωρών 7.30 και 9, καθώς και μεταξύ 20 και 22, η επιχείρηση αναλαμβάνει με την προσφορά της την υποχρέωση να ανταποκριθεί σε αίτημα πυκνώσεως των δρομολογίων σε περίπτωση που υπάρξει ανάγκη. Η ελάχιστη διάρκεια παροχής των σχετικών υπηρεσιών είναι δύο διαδοχικές ώρες.»

7 Στη συγγραφή υποχρεώσεων (τεχνικοί όροι), στο σημείο 2.1, το Κοινοβούλιο διευκρίνισε επίσης ότι οι ως άνω μεταφορές έπρεπε να πραγματοποιηθούν με οχήματα χωρίς ιδιαίτερα διακριτικά στοιχεία.

- 8 Το άρθρο 6, τελευταίο εδάφιο, της συγγραφής υποχρεώσεων (τεχνικοί όροι), προέβλεπε τα εξής:

«Η προσφορά και η εκτέλεση των υπηρεσιών πρέπει να είναι σύμφωνη με τις ισχύουσες νομοθετικές ρυθμίσεις.»

- 9 Ομοίως, το σχέδιο συμβάσεως-πλαisiού που επισυναπτόταν στην πρόσκληση προς υποβολή προσφορών (άρθρο VI, δεύτερο εδάφιο), ανέφερε τα ακόλουθα:

«Εξάλλου, ο αντισυμβαλλόμενος θα φροντίζει για την αυστηρή τήρηση των ισχύουσών εθνικών και τοπικών ρυθμίσεων στο πλαίσιο της παροχής των ζητούμενων παροχών.»

- 10 Στις 10 Φεβρουαρίου 1999 η προσφεύγουσα υπέβαλε στο Κοινοβούλιο την προσφορά της. Η προσφορά αυτή είχε ως ακολούθως:

«(...)

Υποβάλλουμε προσφορά για το μέρος 1 όσον αφορά τις καθημερινές μεταφορές εκτός περιόδων αιχμής, με ωριαία αμοιβή όπως εκτίθεται στο παράρτημα 1.

Μπορούμε να θέσουμε στη διάθεση του Κοινοβουλίου τριάντα περίπου οχήματα με οδηγό (...) από Δευτέρα έως Παρασκευή κατά τη διάρκεια των συνόδων του Κοινοβουλίου στο Στρασβούργο.

Ωστόσο, δεν μπορούμε να καλύψουμε τις ώρες αιχμής (...) ήτοι τις περιόδους που περιλαμβάνονται μεταξύ των ωρών 7.30 και 9, καθώς και μεταξύ 19 και 22.

Η παροχή των εν λόγω υπηρεσιών κατά τις ώρες αιχμής δεν είναι δυνατή από τεχνικής και οικονομικής απόψεως.

Πράγματι, η εταιρία μας δεν μπορεί να αναλάβει την υποχρέωση να έχει διαθέσιμα τόσα οχήματα κατά τις εν λόγω ώρες αιχμής. Εξάλλου, καμία επιχείρηση στην περιοχή μας δεν θα μπορούσε να πράξει κάτι τέτοιο χωρίς να αναθέσει ορισμένες εργασίες σε επαγγελματίες οδηγούς αυτοκινήτων ταξί που θα εργάζονταν κατά παράβαση της ισχύουσας νομοθεσίας.

(...)

- 11 Στο παράρτημα 2 της προσφοράς της η προσφεύγουσα επισύναψε ένα έγγραφο με τίτλο «Περί αγωγής λόγω αθέμιτου ανταγωνισμού», με το οποίο υπενθύμισε ότι είχε ασκηθεί αγωγή και, στη συνέχεια, ποινική δίωξη για τις δραστηριότητες της Association centrale des autos taxis de la communauté urbaine de Strasbourg (κεντρικής ενόσεως αυτοκινήτων ταξί της αστικής περιφέρειας του Στρασβούργου, στο εξής: ACATS TAXI 13), η οποία παρείχε για λογαριασμό του Κοινοβουλίου, στο πλαίσιο συμβάσεως μισθώσεως οχημάτων με οδηγό, τις υπηρεσίες μεταφοράς ευρωβουλευτών και κοινοτικών υπαλλήλων με οχήματα χωρίς ιδιαίτερα διακριτικά στοιχεία. Η προσφεύγουσα παρατηρούσε ότι μόνον με προσφυγή σε επιχείρηση ενοικιάσεως αυτοκινήτων με οδηγό (υπηρεσίες μεταφοράς με πολυτελή οχήματα — αγοραία) θα μπορούσε να ικανοποιήσει τις απαιτήσεις του Κοινοβουλίου, τηρουμένης της νομοθεσίας που ισχύει στον τομέα της μεταφοράς επιβατών έναντι αμοιβής. Η προσφεύγουσα ανέπτυξε τη θέση της στο έγγραφο αυτό.

- 12 Στις 24 Φεβρουαρίου 1999 το Κοινοβούλιο ζήτησε από τους υποβαλόντες προσφορά να του γνωστοποιήσουν τον αριθμό των οχημάτων που διέθεταν την ημερομηνία εκείνη, καθώς και τον αριθμό των οχημάτων που υπολόγιζαν ότι θα είχαν στη διάθεσή τους σε περίπτωση συνάψεως συμβάσεως με το ως άνω κοινοτικό όργανο.

- 13 Απαντώντας, η προσφεύγουσα δήλωσε ότι διέθετε πέντε αγοραία οχήματα και ότι βρισκόταν στο στάδιο της αγοράς τριών άλλων. Επιπλέον ανέφερε τα εξής:

«Μπορούμε να θέσουμε στη διάθεσή σας από Δευτέρα έως Παρασκευή (εκτός περιόδων αιχμής) κατά τη διάρκεια κάθε κοινοβουλευτικής συνόδου εξήντα περίπου αυτοκίνητα σύμφωνα με τους τεχνικούς όρους της προσκλήσεως προς υποβολή προσφορών.»

- 14 Το Κοινοβούλιο αποφάσισε να δεχθεί την προσφορά της Coopérative Taxi 13, που είχε επίσης μετάσχει στον διαγωνισμό, ως πλέον συμφέρουσα ενόψει των κριτηρίων επιλογής που περιλαμβάνονταν στην προκήρυξη.
- 15 Με έγγραφο της 7ης Απριλίου 1999 το Κοινοβούλιο πληροφόρησε την προσφεύγουσα περί της αποφάσεώς του να μη δεχθεί την προσφορά της, λόγω της διαφοράς τιμής μεταξύ της δικής της προσφοράς και εκείνης της εταιρίας με την οποία συνήψε τη σύμβαση κατόπιν της σχετικής κατακυρώσεως (στο εξής: προσβαλλόμενη απόφαση).
- 16 Με έγγραφο της 15ης Απριλίου 1999 η προσφεύγουσα δήλωσε στο Κοινοβούλιο ότι θεωρούσε, αν είχε αντιληφθεί σωστά, ότι το εν λόγω κοινοτικό όργανο θα ανανέωνε τη σύμβαση που είχε συνάψει με την «ένωση (ή τον συνεταιρισμό) οδηγών αυτοκινήτων ταξί». Εξέφρασε εκ νέου τις αμφιβολίες της περί της νομιμότητας μιας τέτοιας συμβάσεως έναντι του γαλλικού δικαίου. Συναφώς, επέμεινε ιδιαίτερα επί της νομικής αδυναμίας των αυτοκινήτων ταξί να προβαίνουν στη μεταφορά ευρωβουλευτών και κοινοτικών υπαλλήλων υπό τους όρους της προσκλήσεως προς υποβολή προσφορών (οχήματα χωρίς ιδιαίτερα διακριτικά στοιχεία). Διευκρίνισε ότι, έστω και αν η προσφορά των «επαγγελματιών οδηγών αυτοκινήτων ταξί του Στρασβούργου» μπορούσε να θεωρηθεί ως οικονομικά συμφερότερη, ωστόσο οι σχετικές υπηρεσίες θα παρέχονταν εκτός του ισχύοντος νομικού πλαισίου, σε αντίθεση με τα οριζόμενα στην πρόσκληση προς υποβολή προσφορών. Υπενθύμισε επίσης ότι δεν είχε τα πολυάριθμα φορολογικά πλεονεκτήματα που παρέχονται στα αυτοκίνητα ταξί και ότι, επομένως, η φροντίδα της τηρήσεως των ισχυουσών

νομοθετικών και κανονιστικών διατάξεων δεν της επέτρεπε να υποβάλει προσφορά σε ανταγωνιστική τιμή. Έτσι, υφίσταται αθέμιτο ανταγωνισμό. Τέλος, ζήτησε από το Κοινοβούλιο να λάβει θέση επί των επιχειρημάτων αυτών.

- 17 Συμπληρώνοντας το έγγραφο της 15ης Απριλίου 1999, με έγγραφο της 19ης Απριλίου 1999 η προσφεύγουσα υπέβαλε μια έκθεση της γενικής επιθεωρήσεως διοικητικών υπηρεσιών του Υπουργείου Εσωτερικών, με ημερομηνία συντάξεως τον Μάρτιο του 1992, σχετικά με τη δραστηριότητα των αυτοκινήτων ταξί στην αστική περιφέρεια του Στρασβούργου και στον αερολιμένα Στρασβούργου-Entzheim.
- 18 Με έγγραφο της 11ης Μαΐου 1999 ο N. Rieffel, γενικός διευθυντής της γενικής διευθύνσεως διοικήσεως του Κοινοβουλίου, απάντησε τα εξής:

«Σχετικά με τα από 15 και 19 Απριλίου 1999 έγγραφά σας, με τα οποία μας γνωστοποιήσατε ορισμένα πληροφοριακά στοιχεία περί της γαλλικής νομοθεσίας που αφορά τη δραστηριότητα των αυτοκινήτων ταξί και με τα οποία επίσης ζητήσατε να λάβει θέση το Κοινοβούλιο επί των σχολίων που διατυπώσατε όσον αφορά την καταλληλότητα των εκ μέρους της Coopérative Taxi 13 υπηρεσιών έναντι της νομοθεσίας αυτής, παρατηρώ τα ακόλουθα.

Με την πρόσκληση προς υποβολή προσφορών αριθ. 99/S 18-8765/FR, προς αποφυγή ανακάλυψης διαφοράς στη συνέχεια το Κοινοβούλιο προέβλεψε την υποχρέωση ότι “ο αντισυμβαλλόμενος θα φροντίζει για την αυστηρή τήρηση των ισχυουσών εθνικών και τοπικών ρυθμίσεων στο πλαίσιο της παροχής των ζητούμενων παροχών” (πρβλ. άρθρο VI, δεύτερο εδάφιο, του σχεδίου συμβάσεως). Επ’ αυτού, υπογραμμίζω ότι η ερμηνεία της νομοθεσίας δεν εναπόκειται στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, αλλά στα αρμόδια γαλλικά δικαιοδοτικά όργανα.

Όσον αφορά δε την προαναφερθείσα πρόσκληση προς υποβολή προσφορών, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο τήρησε όλες τις σχετικές ρυθμίσεις και διαδικασίες σχετικά με τη σύναψη της συμβάσεως και, κατά κύριο λόγο, την οδηγία (...) 92/50 (...).

Όσον αφορά την παροχή των υπηρεσιών, δεν έχω καμία πληροφορία από την οποία να μπορώ να συναγάγω ότι η Coopérative Taxi 13 δεν τηρεί τους όρους της προσκλήσεως προς υποβολή προσφορών. Εξάλλου, μέχρι σήμερα καμία διοικητική ή δικαστική αρχή δεν έχει απευθυνθεί στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο για να αμφισβητήσει τους όρους εκτελέσεως της συμβάσεως.

(...)»

- 19 Υπό τις συνθήκες αυτές η προσφεύγουσα άσκησε την παρούσα προσφυγή-αγωγή, με δικόγραφο που κατέθεσε στη Γραμματεία του Πρωτοδικείου της 8ης Ιουνίου 1999.
- 20 Δεδομένου ότι η προσφεύγουσα δεν κατέθεσε υπόμνημα απαντήσεως εντός της ταχθείσας προθεσμίας, η έγγραφη διαδικασία περατώθηκε στις 20 Σεπτεμβρίου 1999.
- 21 Με έγγραφο της 20ής Ιανουαρίου 1999 η προσφεύγουσα υπέβαλε αίτημα διεξαγωγής εκ νέου της προφορικής διαδικασίας δυνάμει του άρθρου 42, δεύτερο εδάφιο, του Οργανισμού ΕΚ του Δικαστηρίου, που ισχύει στην ενώπιον του Πρωτοδικείου διαδικασία σύμφωνα με το άρθρο 46 του Οργανισμού αυτού.
- 22 Με απόφαση της 31ης Ιανουαρίου 2000 του προέδρου του πέμπτου τμήματος, το ως άνω αίτημα απορρίφθηκε.

- 23 Κατόπιν εκθέσεως του εισηγητή δικαστή, το Πρωτοδικείο αποφάσισε να προχωρήσει στην προφορική διαδικασία. Οι διάδικοι ανέπτυξαν τις παρατηρήσεις τους και απάντησαν στις ερωτήσεις του Πρωτοδικείου κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση της 14ης Μαρτίου 2000.

Αιτήματα των διαδίκων

- 24 Η προσφεύγουσα-ενάγουσα ζητεί από το Πρωτοδικείο:

— να ακυρώσει την προσβαλλομένη πράξη·

— να υποχρεώσει το Κοινοβούλιο να της καταβάλει αποζημίωση ύψους ενός εκατομμυρίου FRF προς αποκατάσταση της ζημίας που υπέστη, κατ' εφαρμογή του άρθρου 288 ΕΚ.

- 25 Το καθού-εναγόμενο ζητεί από το Πρωτοδικείο:

— να απορρίψει την προσφυγή-αγωγή·

— να καταδικάσει την προσφεύγουσα στα δικαστικά έξοδα.

Επί του παραδεκτού*Ισχυρισμοί των διαδίκων*

- 26 Χωρίς να έχει προβάλει ρητά ένσταση απαραδέκτου, το Κοινοβούλιο διατείνεται ότι η προσφεύγουσα δεν έχει έννομο συμφέρον προς άσκηση της παρούσας προσφυγής, καθόσον υπέβαλε προσφορά η οποία σε καμία περίπτωση δεν μπορούσε να γίνει δεκτή. Πράγματι, η προσφεύγουσα δεν ήταν σε θέση να παράσχει τις υπηρεσίες που είχε ζητήσει το Κοινοβούλιο, όπως αυτές περιγράφονταν στη συγγραφή υποχρεώσεων.
- 27 Κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση η προσφεύγουσα αντέτεινε ότι, ναι μεν είναι ακριβές ότι δεν μπορούσε να καλύψει τις μεταφορές κατά τη διάρκεια των ωρών αιχμής (βλ. σκέψη 6 ανωτέρω), ο λόγος όμως ήταν ότι οι σχετικές υπηρεσίες δεν ήταν δυνατόν να παρασχεθούν, οπότε, όπως είχε διευκρινίσει στο Κοινοβούλιο στο πλαίσιο της διαδικασίας προσκλήσεως προς υποβολή προσφορών, καμία άλλη επιχείρηση μεταφορών με αυτοκίνητα στην περιοχή δεν μπορούσε να τις παράσχει χωρίς να αναθέσει ορισμένες εργασίες σε επαγγελματίες οδηγούς αυτοκινήτων ταξί που θα εργάζονταν κατά παράβαση της ισχύουσας νομοθεσίας.

Εκτίμηση του Πρωτοδικείου

- 28 Κατά πάγια νομολογία, το παραδεκτό προσφυγής ασκηθείσας από φυσικό ή νομικό πρόσωπο εξαρτάται από την προϋπόθεση ότι το πρόσωπο αυτό δικαιολογεί έννομο συμφέρον προς άσκηση της προσφυγής (βλ. την απόφαση του Πρωτοδικείου της

30ής Ιανουαρίου 1997, T-117/95, Corman κατά Επιτροπής, Συλλογή 1997, σ. II-95, σκέψη 83, και τη διάταξη του Πρωτοδικείου της 10ης Φεβρουαρίου 2000, T-5/99, Ανδριώτης κατά Επιτροπής και Cedefop, μη δημοσιευθείσα ακόμη στη Συλλογή, σκέψη 36).

29 Είναι αληθές ότι η προσφεύγουσα περιορίστηκε στο να ζητήσει από το Πρωτοδικείο να ακυρώσει την απόφαση περί μη αποδοχής της προσφοράς της. Είναι επίσης αληθές ότι η προσφεύγουσα δήλωσε ότι δεν μπορούσε να ικανοποιήσει όλους τους όρους που έθεσε το Κοινοβούλιο με τη συγγραφή υποχρεώσεων.

30 Ωστόσο, με το έγγραφο υποβολής προσφοράς η προσφεύγουσα ανέφερε ότι υπέβαλε την ως άνω προσφορά «για το μέρος 1 όσον αφορά τις καθημερινές μεταφορές εκτός περιόδων αιχμής». Δήλωσε ότι δεν μπορούσε να καλύψει τις σχετικές μεταφορές κατά τις ώρες αιχμής, ήτοι τις περιόδους που περιλαμβάνονται μεταξύ των ωρών 7.30 και 9, καθώς και μεταξύ 19 και 22, διότι η παροχή των εν λόγω υπηρεσιών κατά τις ώρες αιχμής δεν είναι δυνατή από τεχνικής και οικονομικής απόψεως. Συναφώς, η προσφεύγουσα υπογράμμισε ότι καμία επιχείρηση δεν θα μπορούσε να διαθέσει τόσα οχήματα τις ώρες αιχμής χωρίς να αναθέσει ορισμένες εργασίες σε επαγγελματίες οδηγούς αυτοκινήτων ταξί, που θα εργάζονταν κατά παράβαση της ισχύουσας νομοθεσίας. Με το έγγραφο που επισυνάπτεται στο παράρτημα 2 της προσφοράς της, ισχυρίστηκε, μεταξύ άλλων, ότι η χρησιμοποίηση αυτοκινήτων ταξί για τη μεταφορά επιβατών με οχήματα χωρίς ιδιαίτερα διακριτικά στοιχεία στο πλαίσιο της συμβάσεως με το Κοινοβούλιο είναι αντίθετη προς τη γαλλική νομοθεσία, καθόσον η νομοθεσία αυτή απαγορεύει να χρησιμοποιούνται τα αυτοκίνητα ταξί έναντι αμοιβής χωρίς τα διακριτικά τους στοιχεία (βλ. τη σκέψη 11 ανωτέρω).

31 Με έγγραφο της 11ης Μαΐου 1999 το Κοινοβούλιο απάντησε ότι δεν εναπόκειται στο ίδιο να ερμηνεύει τη γαλλική νομοθεσία, αλλά στα αρμόδια γαλλικά δικαιοδοτικά όργανα. Δήλωσε, όμως, ότι δεν διαθέτετε πληροφοριακά στοιχεία από τα οποία να μπορεί να συναγάγει ότι η Coopérative Taxi 13 δεν τηρεί τους όρους της προσκλήσεως προς υποβολή προσφορών. Εξάλλου, το Κοινοβούλιο ανέφερε ότι καμία διοικητική ή δικαστική αρχή δεν του είχε αποστείλει στοιχεία που να θέτουν υπό αμφισβήτηση τους όρους εκτελέσεως της επίμαχης συμβάσεως (βλ. τη σκέψη 18 ανωτέρω).

- 32 Επομένως, η παρούσα διαφορά αφορά κυρίως το αν το Κοινοβούλιο βασίμως θεώρησε ότι η Coopérative Taxi 13 μπορούσε να τηρήσει τους όρους εκτελέσεως της εν λόγω συμβάσεως σύμφωνα με τη γαλλική νομοθεσία.
- 33 Συνεπώς, το Κοινοβούλιο δεν μπορεί να υποστηρίξει ότι η προσφεύγουσα στερείται εννόμου συμφέροντος προς άσκηση της προσφυγής της, προβάλλοντας τον ισχυρισμό ότι η προσφεύγουσα υπέβαλε προσφορά που δεν θα μπορούσε σε καμία περίπτωση να γίνει δεκτή. Πράγματι, εφόσον η ακύρωση της προσβαλλομένης αποφάσεως, με την αιτιολογία ότι η γαλλική νομοθεσία απαγορεύει τη χρησιμοποίηση αυτοκινήτων ταξί στο πλαίσιο της εν λόγω συμβάσεως, θα οδηγούσε σε επανάληψη της διαδικασίας προσκλήσεως προς υποβολή προσφορών, η προσφεύγουσα έχει οπωσδήποτε έννομο συμφέρον προς άσκηση της παρούσας προσφυγής, ώστε να μπορέσει να υποβάλει νέα προσφορά χωρίς να υφίσταται τον ανταγωνισμό εταιριών τις οποίες έχουν συστήσει οδηγοί αυτοκινήτων ταξί.
- 34 Κατά συνέπεια, η εκ μέρους του Κοινοβουλίου αμφισβήτηση του παραδεκτού της παρούσας προσφυγής είναι απορριπτή.

Επί του αιτήματος ακυρώσεως

- 35 Με το δικόγραφο της προσφυγής η προσφεύγουσα επικαλείται δύο λόγους ακυρώσεως στηριζόμενους σε παράβαση, πρώτον, του γαλλικού δικαίου περί της δραστηριότητας των αυτοκινήτων ταξί, καθώς και της συγγραφής υποχρεώσεων, και, δεύτερον, της αρχής της απαγορεύσεως των διακρίσεων, καθόσον το Κοινοβούλιο δεν έλαβε υπόψη τη γαλλική νομοθεσία όταν δημοσίευσε την πρόσκληση προς υποβολή προσφορών. Κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση, η προσφεύγουσα επικαλέστηκε έναν τρίτο λόγο, βασιζόμενο σε παράβαση του όρου της προκηρύξεως που προέβλεπε ότι οι υποβάλλοντες προσφορά έπρεπε να αποδεικνύουν τριετή δραστηριότητα στον οικείο τομέα.

Επί του πρώτου λόγου, ο οποίος στηρίζεται σε παράβαση του γαλλικού δικαίου περί της δραστηριότητας των αυτοκινήτων ταξί, καθώς και της συγγραφής υποχρεώσεων

Επιχειρήματα των διαδίκων

36 Η προσφεύγουσα θεωρεί ότι η σύναψη της επίμαχης συμβάσεως με την Coopérative Taxi 13 ή με οποιαδήποτε άλλη εταιρία αυτοκινήτων ταξί συνεπάγεται παράβαση της γαλλικής νομοθεσίας περί της δραστηριότητας των αυτοκινήτων ταξί. Η νομοθεσία αυτή απαγορεύει τη χρησιμοποίηση αυτοκινήτων ταξί χωρίς διακριτικά στοιχεία για τη μεταφορά επιβατών έναντι αμοιβής. Πράγματι, υπέρ των αυτοκινήτων ταξί υφίστανται ορισμένες φοροαπαλλαγές οι οποίες δεν μπορούν να επεκταθούν σε άλλες δραστηριότητες. Έτσι, συνάπτοντας την ως άνω σύμβαση με την Coopérative Taxi 13, το Κοινοβούλιο παρέβη τον όρο του άρθρου 6 της συγγραφής υποχρεώσεων (διοικητικοί όροι), κατά το οποίο η προσφορά και παροχή των υπηρεσιών πρέπει να είναι σύμφωνες προς τις ισχύουσες σχετικές νομοθετικές ρυθμίσεις.

37 Το Κοινοβούλιο παρατηρεί ότι τη γαλλική ρύθμιση περί των δραστηριοτήτων που αντιστοιχούν στην πρόσκληση προς υποβολή προσφορών αποτελεί ο νόμος 82-1153, της 30ής Δεκεμβρίου 1982, περί των εσωτερικών μεταφορών (*JORF* της 31ης Δεκεμβρίου 1982), και το διάταγμα 87-242, της 7ης Απριλίου 1987, περί του προσδιορισμού και περί των προϋποθέσεων παροχής ιδιωτικών υπηρεσιών οδικής μεταφοράς επιβατών εκτός των αστικών (*JORF* της 8ης Απριλίου 1987, σ. 3980). Κατά το Κοινοβούλιο, η νομοθεσία αυτή δεν προβλέπει καμία απαγόρευση παροχής των υπηρεσιών που αποτελούν το αντικείμενο της προσκλήσεως προς υποβολή προσφορών. Αντιθέτως, το άρθρο 3 του διατάγματος 87-242 υποχρεώνει τις επιχειρήσεις που παρέχουν υπηρεσίες με οχήματα με οδηγό να είναι εγγεγραμμένες στο μητρώο των επιχειρήσεων δημοσίων οδικών μεταφορών επιβατών. Όμως, η Coopérative Taxi 13 είχε υποβάλει με την προσφορά της βεβαίωση εγγραφής στο μητρώο αυτό, βάσει της οποίας μπορούσε να παρέχει υπηρεσίες εκμισθώσεως αυτοκινήτων για τη μεταφορά επιβατών με οχήματα χωρίς διακριτικά στοιχεία.

38 Εξάλλου, το Κοινοβούλιο θεωρεί ότι η προσφεύγουσα δεν δικαιούται να ασκήσει προσφυγή προς αμφισβήτηση της επίμαχης συμβάσεως βάσει του άρθρου 6 της

συγγραφής υποχρεώσεων (διοικητικοί όροι). Η διάταξη αυτή προστατεύει τα δικαιώματα του Κοινοβουλίου, παρέχοντάς του τη δυνατότητα καταγγελίας της συμβάσεως που συνάπτεται κατόπιν διαγωνισμού σε περίπτωση μη τηρήσεως εκ μέρους του αναδόχου της υποχρεώσεως σεβασμού της ισχύουσας νομοθετικής ρυθμίσεως. Επομένως, δεν μπορεί να γίνει επίκληση της υποχρεώσεως αυτής εκ μέρους των υποβαλλόντων προσφορά που δεν έγινε δεκτή κατά της αποφάσεως περί συνάψεως της συμβάσεως.

Εκτίμηση του Πρωτοδικείου

- 39 Πρέπει να σημειωθεί ότι το Κοινοβούλιο, όπως και τα άλλα κοινοτικά όργανα, διαθέτει σημαντική εξουσία εκτιμήσεως όσον αφορά τα στοιχεία που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη προκειμένου να ληφθεί απόφαση περί συνάψεως συμβάσεως κατόπιν προσκλήσεως προς υποβολή προσφορών και ότι ο έλεγχος του Πρωτοδικείου πρέπει να περιορίζεται στην εξακρίβωση ελλείψεως σοβαρής και πρόδηλης πλάνης (βλ. την απόφαση του Δικαστηρίου της 23ης Νοεμβρίου 1978, 56/77, Agence européenne d'intégrims κατά Επιτροπής, Συλλογή τόμος 1978, σ. 679, σκέψη 20· αποφάσεις του Πρωτοδικείου της 8ης Μαΐου 1996, T-19/95, Adia Intérim κατά Επιτροπής, Συλλογή 1996, σ. II-321, σκέψη 49, και της 17ης Δεκεμβρίου 1998, T-203/96, Embassy Limousines & Services κατά Κοινοβουλίου, Συλλογή 1998, σ. II-4239, σκέψη 56).
- 40 Πρέπει να διευκρινιστεί ακόμη ότι, δυνάμει του άρθρου 230, παράγραφος 2, ΕΚ, το Πρωτοδικείο είναι αρμόδιο να αποφαινεται, επί προσφυγών ακυρώσεως, σε περιπτώσεις αναρμοδιότητας, παραβάσεως ουσιώδους τύπου, παραβιάσεως της Συνθήκης ΕΚ ή οποιουδήποτε κανόνα δικαίου σχετικού με την εφαρμογή της ή σε περιπτώσεις καταχρήσεως εξουσίας. Επομένως, το Πρωτοδικείο δεν μπορεί να θεωρήσει την προβαλλόμενη παράβαση της γαλλικής νομοθεσίας ως νομικό ζήτημα που προϋποθέτει απεριορίστο νομικό έλεγχο. Πράγματι, ο έλεγχος αυτός εναπόκειται μόνο στις γαλλικές αρχές.
- 41 Εντούτοις, δυνάμει των αρχών της χρηστής διοικήσεως και της αγαστής συνεργασίας μεταξύ των κοινοτικών οργάνων και των κρατών μελών, τα εν λόγω όργανα υπο-

χρεούνται να βεβαιώνονται ότι οι όροι τους οποίους προβλέπουν οι προσκλήσεις προς υποβολή προσφορών δεν παρακινούν όσους προτίθενται ενδεχομένως να υποβάλουν προσφορά να παραβούν την εφαρμοστέα στη δραστηριότητα που ασκούν εθνική νομοθεσία.

42. Εν προκειμένω, το Κοινοβούλιο ισχυρίστηκε ότι η γαλλική νομοθεσία δεν απαγορεύει την παροχή των μεταφορικών υπηρεσιών που αποτελούν το αντικείμενο της προσκλήσεως προς υποβολή προσφορών με αυτοκίνητα ταξί χωρίς διακριτικά στοιχεία, υπό την προϋπόθεση ότι οι υπηρεσίες αυτές καλύπτονται από σχετική εγγραφή στο μητρώο των επιχειρήσεων δημοσίων οδικών μεταφορών επιβατών. Όμως, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι η προσφεύγουσα δεν απέδειξε ότι ο εν λόγω ισχυρισμός του Κοινοβουλίου ήταν προδήλως εσφαλμένος. Πράγματι, η προσφεύγουσα περιορίστηκε στην επίκληση της γαλλικής νομοθεσίας περί των δραστηριοτήτων των αυτοκινήτων ταξί χωρίς να αποδεικνύει ότι οι διατάξεις περί παροχής ιδιωτικών υπηρεσιών οδικής μεταφοράς επιβατών, εκτός των αστικών, δεν μπορούν να έχουν εφαρμογή στους οδηγούς αυτοκινήτων ταξί όταν αυτοί παρέχουν τις υπηρεσίες που προβλέπει η πρόσκληση προς υποβολή προσφορών. Επιπλέον, δεν αμφισβητείται ότι η Coopérative Taxi 13 προσκόμισε βεβαίωση αποδεικνύουσα ότι είναι εγγεγραμμένη στο μητρώο των επιχειρήσεων δημοσίων οδικών μεταφορών επιβατών. Όμως, το Κοινοβούλιο απέδειξε ότι η εν λόγω εγγραφή απαιτείται από τη γαλλική νομοθεσία περί των προαναφερθεισών ιδιωτικών υπηρεσιών μεταφοράς, πράγμα το οποίο καθιστά αξιόπιστο τον ισχυρισμό της.

43. Υπό τις συνθήκες αυτές, η προσφεύγουσα δεν απέδειξε ότι το Κοινοβούλιο υπέπεσε σε προδήλο σφάλμα κατά την ερμηνεία της γαλλικής νομοθεσίας.

44. Εξάλλου, η προσφεύγουσα δεν δικαιούται να επικαλείται τον όρο του σχεδίου της συμβάσεως-πλαισίου κατά τον οποίο η παροχή των υπηρεσιών πρέπει να είναι σύμφωνη με την ισχύουσα νομοθετική ρύθμιση. Πράγματι, ο όρος αυτός δεν μπορεί να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι επιβάλλει στο Κοινοβούλιο την υποχρέωση να εξακριβώσει, πλέον της εγγραφής στο προαναφερθέν μητρώο, ότι ο ανάδοχος εκτελεί την επίμαχη σύμβαση σύμφωνα με τη γαλλική νομοθεσία. Όπως δήλωσε σαφώς το Κοινοβούλιο, δυνάμει του όρου αυτού ο ανάδοχος πρέπει να βεβαιώνεται ότι ασκεί τις δραστηριότητές του σύμφωνα με τη γαλλική νομοθεσία, οπότε πρέπει να υφίσταται τις συνέπειες της μη συμμορφώσεώς του προς την υποχρέωση αυτή.

- 45 Πρέπει να προστεθεί ότι το Κοινοβούλιο δήλωσε κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση ότι, αν η εκ μέρους του ερμηνεία της γαλλικής νομοθεσίας αποδειχθεί ανακριβής, θα υποχρεωθεί να καταγγείλει την επίμαχη σύμβαση δυνάμει του ως άνω όρου.
- 46 Από τις ανωτέρω σκέψεις προκύπτει ότι ο πρώτος λόγος, ο οποίος στηρίζεται σε παράβαση της γαλλικής νομοθεσίας περί της δραστηριότητας των αυτοκινήτων ταξί, καθώς και της συγγραφής υποχρεώσεων, πρέπει να απορριφθεί.

Επί του δευτέρου λόγου, ο οποίος στηρίζεται σε παραβίαση της αρχής της απαγορεύσεως των διακρίσεων

Επιχειρήματα των διαδίκων

- 47 Η προσφεύγουσα διατείνεται ότι, όπως και οι άλλες επιχειρήσεις εκμίσθωσης αυτοκινήτων οι οποίες είχαν υποβάλει προσφορά, υπέστη δυσμενείς διακρίσεις για οικονομικούς λόγους.
- 48 Παρατηρεί ότι, κατ' εφαρμογήν της γαλλικής ρυθμίσεως, τα αυτοκίνητα ταξί αποκτούν δωρεάν το σήμα καταβολής τελών κυκλοφορίας και έχουν ευνοϊκότερη φορολογική μεταχείριση όσον αφορά τα καύσιμα. Επιπλέον, απαλλάσσονται από τον επαγγελματικό φόρο.

49 Έτσι, η προσφεύγουσα θεωρεί ότι το Κοινοβούλιο, έστω και αν δεν προκάλεσε τη διάκριση αυτή, παρέβη στην πράξη την αρχή της απαγορεύσεως των διακρίσεων.

50 Το Κοινοβούλιο εκθέτει ότι ο λόγος αυτός αφορά στην πραγματικότητα τις νομοθετικές επιλογές κράτους μέλους σχετικά με δύο διαφορετικές οικονομικές δραστηριότητες. Όμως, δεν αποκλείεται στα κοινοτικά δικαιοδοτικά όργανα να εκτιμούν το κύρος εθνικής νομοθεσίας στο πλαίσιο προσφυγής ακυρώσεως, καθόσον μια τέτοια αριμοδιότητα δεν απορρέει από το άρθρο 230, παράγραφος 2, ΕΚ.

51 Επικουρικά, το Κοινοβούλιο ισχυρίζεται ότι δεν παραβίασε την αρχή της απαγορεύσεως των διακρίσεων εν προκειμένω. Πράγματι, ακόμα και αν υποθεθεί ότι υφίσταται διαφορετική μεταχείριση κατά το γαλλικό δίκαιο μεταξύ επιχειρήσεων αυτοκινήτων ταξί και των επιχειρήσεων εκμισθώσεως αυτοκινήτων, η διαδικασία συνάψεως δημοσίων συμβάσεων την οποία οφείλουν να ακολουθούν τα κοινοτικά όργανα δεν τους επιτρέπει να τη λαμβάνουν υπόψη.

Εκτίμηση του Πρωτοδικείου

52 Πρέπει να σημειωθεί καταρχάς ότι η προσφεύγουσα δεν υποστηρίζει ότι το Κοινοβούλιο προκάλεσε την προβαλλόμενη δυσμενή διάκριση μεταξύ των επιχειρήσεων εκμισθώσεως αυτοκινήτων και των επιχειρήσεων αυτοκινήτων ταξί. Πράγματι, η προσφεύγουσα αναγνωρίζει ότι η διάκριση αυτή οφείλεται αποκλειστικά στην κατά το γαλλικό δίκαιο διαφορετική μεταχείριση των δύο αυτών επαγγελματικών κατηγοριών.

53 Όμως, δεδομένου ότι η προσφεύγουσα δεν απέδειξε ότι η εκ μέρους του Κοινοβουλίου ερμηνεία της γαλλικής νομοθεσίας περί των παροχών που αποτελούν το

αντικείμενο της προσκλήσεως προς υποβολή προσφορών είναι προδήλως εσφαλμένη (βλ. σκέψη 43 ανωτέρω), δεν μπορεί να υποστηρίξει βασίμως ότι το Κοινοβούλιο παραβίασε την αρχή της απαγορεύσεως των διακρίσεων επειδή δεν έλαβε υπόψη αυτή τη διαφορετική μεταχείριση. Πράγματι, βάσει της ισχύουσας κοινοτικής ρυθμίσεως, το Κοινοβούλιο δεν μπορεί να λαμβάνει υπόψη τις διαφορετικές δυνατότητες των επιχειρηματιών τις οποίες παρέχει το γαλλικό δίκαιο. Υποχρεούται να επιλέγει την πλέον συμφέρουσα οικονομικά προσφορά, με βάση τα κριτήρια της προκηρύξεως.

54 Επομένως, και ο δεύτερος λόγος πρέπει να απορριφθεί.

Επί του τρίτου λόγου ακυρώσεως, ο οποίος στηρίζεται σε παράβαση του όρου της προκηρύξεως που προέβλεπε ότι οι προσφέροντες έπρεπε να αποδεικνύουν τριετή δραστηριότητα στον οικείο τομέα

55 Κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση η προσφεύγουσα προέβαλε τον ισχυρισμό ότι το Κοινοβούλιο ενήργησε κατά παράβαση του όρου περί ασκήσεως της σχετικής δραστηριότητας επί τριετία, όπως προβλεπόταν στο σημείο 14 της προκηρύξεως (βλ. σκέψη 4 ανωτέρω), με την αιτιολογία ότι η Coopérative Taxi 13 συστάθηκε τον Οκτώβριο του 1998 και η εγγραφή της στα οικεία μητρώα άρχισε να ισχύει μόλις την 1η Δεκεμβρίου 1998.

56 Η προσφεύγουσα δικαιολόγησε την καθυστέρηση με την οποία προέβαλε τον λόγο αυτό με το γεγονός ότι μόνο μετά την ανάγνωση του υπομνήματος αντικρούσεως έλαβε γνώση του ότι η αναθέτουσα αρχή δεν τήρησε τον ως άνω όρο.

- 57 Κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση το Κοινοβούλιο παρατήρησε ότι το δικόγραφο της προσφυγής ουδεμία νύξη κάνει περί της προβαλλόμενης παρατυπίας της διαδικασίας προσκλήσεως προς υποβολή προσφορών για τον λόγο ότι οι προσφέροντες πρέπει να αποδεικνύουν τριετή δραστηριότητα στον οικείο τομέα. Εξ αυτού θεωρεί ότι ο ως άνω λόγος είναι απαράδεκτος.
- 58 Εν πάση περιπτώσει, διατείνεται ότι ο λόγος αυτός είναι αβάσιμος. Ναι μεν η Co-operative Taxi 13 συστάθηκε πρόσφατα, τα μέλη της όμως, που ασκούσαν τις δραστηριότητές τους στο πλαίσιο παλαιότερου συνεταιρισμού οδηγών ταξί, είχαν την απαραίτητη πείρα. Συναφώς, το Κοινοβούλιο εξήγησε ότι η απαιτούμενη από την προκήρυξη και το έντυπο συγγραφής υποχρεώσεων πείρα δεν πρέπει να εκτιμάται σε σχέση με την επιχείρηση, αλλά σε σχέση με τους οδηγούς που καλούνται να πραγματοποιήσουν τις σχετικές μεταφορές.

Εκτίμηση του Πρωτοδικείου

- 59 Από τον συνδυασμό των διατάξεων των άρθρων 44, παράγραφος 1, στοιχείο γ', και 48, παράγραφος 2, του Κανονισμού Διαδικασίας του Πρωτοδικείου προκύπτει ότι το δικόγραφο της προσφυγής πρέπει να περιλαμβάνει το αντικείμενο της διαφοράς και συνοπτική έκθεση των προβαλλόμενων λόγων και ότι απαγορεύεται η προβολή νέων ισχυρισμών κατά τη διάρκεια της δίκης, εκτός αν στηρίζονται σε νομικά και πραγματικά στοιχεία που ανέκλυψαν κατά τη διαδικασία (βλ. μεταξύ άλλων την απόφαση του Δικαστηρίου της 19ης Μαΐου 1983, 306/81, Βέρρος κατά Κοινοβουλίου, Συλλογή 1983, σ. 1755, σκέψη 9, και τις αποφάσεις του Πρωτοδικείου της 5ης Φεβρουαρίου 1997, T-207/95, Ibarra Gil κατά Επιτροπής, Συλλογή Υπ.Υπ. 1997, σ. I-A-13 και II-31, σκέψη 51, και της 17ης Δεκεμβρίου 1997, T-217/95, Passera κατά Επιτροπής, Συλλογή Υπ.Υπ. 1997, σ. I-A-413 και II-1109, σκέψη 87).

- 60 Ο ως άνω λόγος δεν προβλήθηκε ούτε ρητώς ούτε σιωπηρώς με το δικόγραφο της προσφυγής και δεν έχει άμεση σχέση με τους άλλους λόγους που προβάλλονται με αυτήν. Επομένως, αποτελεί νέο ισχυρισμό, όπως παραδέχεται η ίδια η προσφεύγουσα. Κατά συνέπεια, είναι απαράδεκτος, εκτός αν στηρίζεται σε νομικά και πραγματικά στοιχεία που ανέκλυψαν κατά τη διαδικασία.
- 61 Η προσφεύγουσα διατείνεται ότι μόνο μετά την ανάγνωση του υπομνήματος αντικρούσεως έλαβε γνώση του ότι η Coopérative Taxi 13 δεν τηρούσε τον όρο κατά τον οποίο οι υποβάλλοντες προσφορά έπρεπε να αποδεικνύουν τριετή δραστηριότητα στον οικείο τομέα.
- 62 Συναφώς, πρέπει να σημειωθεί ότι το γεγονός ότι η προσφεύγουσα έλαβε γνώση ενός πραγματικού στοιχείου κατά την ενώπιον του Πρωτοδικείου διαδικασία δεν σημαίνει ότι το στοιχείο αυτό ανέκλυψε κατά τη διαδικασία. Πρέπει ακόμη η προσφεύγουσα να μην ήταν σε θέση να το πληροφορηθεί προηγουμένως (βλ. την απόφαση του Πρωτοδικείου της 28ης Σεπτεμβρίου 1999, T-141/97, Yasse κατά ΕΤΕ, Συλλογή Υπ.Υπ. 1999, σ. II-929, σκέψεις 126 έως 128).
- 63 Όμως, όπως προκύπτει από τη δικογραφία, η προσφεύγουσα ήταν σαφώς σε θέση να εξακριβώσει, πριν από την άσκηση της προσφυγής, τις συνθήκες υπό τις οποίες συστάθηκε η Coopérative Taxi 13. Πράγματι, με το από 15 Απριλίου 1999 έγγραφό της προς το Κοινοβούλιο δήλωσε ότι, αν είχε αντιληφθεί σωστά, το Κοινοβούλιο θα ανανέωνε τη σύμβαση που είχε συναφθεί με την «ένωση (ή τον συνεταιρισμό) οδηγών αυτοκινήτων ταξί». Με το ίδιο έγγραφο, επιπλέον, ανέφερε ότι, έστω και αν η προσφορά των «επαγγελματιών οδηγών αυτοκινήτων ταξί του Στρασβούργου» μπορούσε να θεωρηθεί ως οικονομικά συμφερότερη, ωστόσο οι σχετικές υπηρεσίες θα παρέχονταν εκτός του προβλεπόμενου νομικού πλαισίου, σε αντίθεση με τα οριζόμενα στην πρόσκληση προς υποβολή προσφορών.

- 64 Απαντώντας στους ισχυρισμούς αυτούς ο γενικός διευθυντής της γενικής διεύθυνσης Διοικήσεως του Κοινοβουλίου δήλωσε σαφώς, με το από 11 Μαΐου 1999 έγγραφό του, ότι ανάδοχος είχε ανακηρυχθεί η Coopérative Taxi 13 (βλ. σκέψη 18 ανωτέρω). Κατά συνέπεια, όταν η προσφεύγουσα κατέθεσε την προσφυγή της, στις 8 Ιουνίου 1999, είχε πλήρως πληροφορηθεί ότι η σύμβαση η οποία αποτελούσε το αντικείμενο της προσκλήσεως προς υποβολή προσφορών θα συνάπτονταν με την Coopérative Taxi 13. Επομένως, μπορούσε να λάβει πληροφορίες από την αρμόδια αρχή περί της ημερομηνίας συστάσεως της Coopérative Taxi 13.
- 65 Συνεπώς, και αν ακόμα υποτεθεί ότι μόνον κατόπιν της αναγνώσεως του υπομνήματος αντικρούσεως η προσφεύγουσα συνειδητοποίησε ότι μπορούσε να υφίσταται ασυμβίβαστο μεταξύ της αποδοχής της προσφοράς της Coopérative Taxi 13 και του όρου κατά τον οποίο οι προσφέροντες έπρεπε να αποδεικνύουν τριετή δραστηριότητα στον οικείο τομέα, δεν μπορεί βασίμως να υποστηρίξει ότι δεν της ήταν δυνατό να επικαλεστεί με το δικόγραφο της προσφυγής της το ασυμβίβαστο αυτό.
- 66 Επομένως, δεδομένου ότι η προσφεύγουσα είχε τη δυνατότητα να επικαλεστεί τον λόγο που στηρίζεται σε παράβαση του προαναφερθέντος όρου με το δικόγραφο της προσφυγής, κατά το άρθρο 48, παράγραφος 2, του Κανονισμού Διαδικασίας δεν μπορεί να τον επικαλεστεί στο στάδιο της επ' ακρόατηρίου συζητήσεως (βλ. την απόφαση του Πρωτοδικείου της 20ής Απριλίου 1999, T-305/94, T-306/94, T-307/94, T-313/94, T-314/94, T-315/94, T-316/94, T-318/94, T-325/94, T-328/94, T-329/94 και T-335/94, Limburgse Vinyl Maatschappij κ.λπ. κατά Επιτροπής, Συλλογή 1999, σ. II-931, σκέψη 63).
- 67 Ενόψει των ανωτέρω σκέψεων επιβάλλεται η διαπίστωση ότι ο προαναφερόμενος λόγος, ο οποίος προβλήθηκε για πρώτη φορά κατά την επ' ακρόατηρίου συζήτηση, δεν στηρίζεται σε νομικά ή πραγματικά στοιχεία που ανέκλυψαν κατά τη διαδικασία και, επομένως, πρέπει να κηρυχθεί απαράδεκτος.

Επί της αγωγής αποζημιώσεως

- 68 Η στοιχειοθέτηση εξωσυμβατικής ευθύνης της Κοινότητας βάσει του άρθρου 288, δεύτερο εδάφιο, ΕΚ και των γενικών αρχών στις οποίες η διάταξη αυτή παραπέμπει προϋποθέτει τη σύμπτωση ενός συνόλου προϋποθέσεων όσον αφορά τον παράνομο χαρακτήρα της προσαπτομένης στο κοινοτικό όργανο ενέργειας, το υποστατό της ζημίας και την ύπαρξη αιτιώδους συναφείας μεταξύ ενέργειας και προβαλλομένης ζημίας (βλ. την απόφαση του Πρωτοδικείου της 16ης Οκτωβρίου 1996, T-336/94, Efisol κατά Επιτροπής, Συλλογή 1996, σ. II-1343, σκέψη 30).
- 69 Δεδομένου ότι με τους προεκτεθέντες λόγους και επιχειρήματα η προσφεύγουσα δεν απέδειξε ότι η συμπεριφορά του Κοινοβουλίου ήταν παράνομη, η αγωγή αποζημιώσεως πρέπει να απορριφθεί.
- 70 Από το σύνολο των ανωτέρω σκέψεων προκύπτει ότι η προσφυγή-αγωγή πρέπει να απορριφθεί στο σύνολό της.

Επί των δικαστικών εξόδων

- 71 Κατά το άρθρο 87, παράγραφος 2, του Κανονισμού Διαδικασίας, ο ηττηθείς διάδικος καταδικάζεται στα δικαστικά έξοδα, εφόσον υπήρξε σχετικό αίτημα. Δεδομένου ότι η προσφεύγουσα-ενάγουσα ηττήθηκε, πρέπει να καταδικαστεί στα δικαστικά έξοδα, σύμφωνα με το αίτημα του Κοινοβουλίου.

Για τους λόγους αυτούς,

ΤΟ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟ (πέμπτο τμήμα)

αποφασίζει:

- 1) **Απορρίπτει την προσφυγή-αγωγή.**
- 2) **Η προσφεύγουσα-ενάγουσα φέρει τα δικαστικά της έξοδα, καθώς και αυτά του Κοινοβουλίου.**

García-Valdecasas

Lindh

Cooke

Δημοσιεύθηκε σε δημόσια συνεδρίαση στο Λουξεμβούργο στις 6 Ιουλίου 2000.

Ο Γραμματέας

Ο Πρόεδρος

H. Jung

R. García-Valdecasas