

SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE PRIMERA INSTANCIA (Sala Quinta)  
de 6 de julio de 2000 \*

En el asunto T-139/99,

Alsace International Car Services (AICS), con domicilio social en Estrasburgo (Francia), representada por M<sup>es</sup> C. Imbach y A. Dissler, Abogados de Estrasburgo, que designa como domicilio en Luxemburgo el despacho de M<sup>e</sup> P. Schiltz, 4, rue Béatrix de Bourbon,

parte demandante,

contra

Parlamento Europeo, representado por los Sres. P. Runge Nielsen y O. Caisou-Rousseau, miembros del Servicio Jurídico, en calidad de Agentes, que designa como domicilio en Luxemburgo la Secretaría General del Parlamento Europeo, Kirchberg,

parte demandada,

\* Lengua de procedimiento: francés.

que tiene por objeto, por una parte, una petición de anulación de la decisión del Parlamento de no seleccionar la oferta de la demandante en el marco de la licitación nº 99/S 18-8765/FR, relativa a un contrato de transporte de personas en vehículos con conductor durante las sesiones parlamentarias en Estrasburgo y, por otra parte, una petición de indemnización de los daños supuestamente sufridos por la demandante como consecuencia de dicha decisión,

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

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

Secretario: Sr. G. Herzig, administrador;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos y celebrada la vista el 14 de marzo de 2000;

dicta la siguiente

## Sentencia

## Hechos que originaron el recurso

- 1 El 27 de enero de 1999, el Parlamento Europeo publicó en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas*, con arreglo a la Directiva 92/50/CEE del Consejo, de 18 de junio de 1992, sobre coordinación de los procedimientos de adjudicación de los contratos públicos de servicios (DO L 209, p. 1), un anuncio de adjudicación (DO S 18, p. 28; en lo sucesivo, «anuncio»), conforme al procedimiento abierto, de un contrato de transporte de personas en vehículos con conductor (licitación n° 99/S 18-8765/FR; en lo sucesivo, «licitación»). Las condiciones en las que se podían presentar ofertas se indicaban en el anuncio, en el pliego de cláusulas administrativas particulares, que contenía condiciones administrativas y condiciones técnicas, y en el proyecto de contrato-marco.
- 2 El anuncio precisaba, en el punto 2, que el contrato revestiría la forma de un contrato-marco con una sociedad prestadora de servicios y se llevaría a cabo sobre la base de bonos de pedido específicos por cada operación. El lugar de ejecución de las prestaciones era Estrasburgo (punto 3). Conforme al punto 5, el contrato estaba dividido en dos lotes. El lote n° 1 se refería al alquiler de automóviles y minibuses con conductor, mientras que el lote n° 2 tenía por objeto el alquiler de autobuses con conductor. El presente recurso versa únicamente sobre la adjudicación del lote n° 1 del contrato.
- 3 Con arreglo al punto 13 del anuncio, los licitadores podían ser sociedades, contratistas individuales y agrupaciones de sociedades o de contratistas individuales.
- 4 En el punto 14 del anuncio se precisaba: «Prestadores del servicio: Los prestadores (o el personal dirigente de los mismos) deberán justificar una

actividad durante 3 años en el sector. Deberán igualmente justificar un volumen de negocios anual mínimo de 2.000.000 de FRF para el lote 1) y de 68.750 FRF para el lote 2)».

- 5 El anuncio indicaba, en el punto 16, como criterios de adjudicación del contrato, que sería considerada la oferta más ventajosa desde el punto de vista económico, teniendo en cuenta el precio ofrecido y el valor técnico de la propuesta.
  
- 6 El artículo 1, apartado 1.3, del pliego de cláusulas administrativas particulares (condiciones administrativas) preveía que las necesidades aproximadas del Parlamento eran, como media, entre 25 y 60 automóviles y entre 2 y 4 minibuses para servicios diarios que incluían entre seis y doce horas de trabajo. Los horarios se precisaban en el punto 5 del pliego de cláusulas administrativas particulares (condiciones técnicas), a tenor del cual los servicios se iniciaban a las 7.30 y finalizaban al término de las actividades parlamentarias (entre las 22 y las 24 horas, dependiendo de los días). En este mismo punto se indicaba además:

«Dado que los picos de actividad se registran entre las 7.30 y las 9 horas y entre las 20 y las 22 horas, la empresa se comprometerá, en su oferta, a poder hacer frente a una petición de refuerzos en caso de que sea necesario. La duración mínima del servicio es de dos horas seguidas.»

- 7 En el punto 2.1 del pliego de cláusulas administrativas particulares (condiciones técnicas), el Parlamento había precisado también que los transportes de que se trata debían llevarse a cabo en vehículos sin distintivos.

- 8 El artículo 6, último párrafo, del pliego de cláusulas administrativas particulares (condiciones administrativas) preveía:

«La oferta y la prestación de los servicios deben ajustarse a las normativas vigentes.»

- 9 Igualmente, el proyecto de contrato-marco anexo a la licitación (artículo VI, párrafo segundo) indicaba:

«Por otra parte, el contratista velará por la aplicación rigurosa de las normativas nacionales y locales vigentes en el marco de la prestación de los servicios que se le hayan encargado.»

- 10 El 10 de febrero de 1999, la demandante presentó su oferta al Parlamento. Estaba redactada en los siguientes términos:

«[...]

Presentamos nuestra oferta para el lote nº 1 en la franja diaria excluidas las horas punta, conforme a las tarifas horarias presentadas en el anexo 1.

Podemos poner a disposición del Parlamento treinta vehículos con conductor [...] de lunes a viernes durante las sesiones del Parlamento en Estrasburgo.

Sin embargo, no podemos asumir las horas punta [...], es decir, los períodos comprendidos entre las 7 y las 9 horas y entre las 19 y las 22 horas.

La prestación de estos servicios durante las horas punta es imposible desde el punto de vista técnico y financiero.

Nuestra sociedad no es capaz de asumir la puesta a disposición de tantos vehículos durante dichas horas punta. Por otra parte, ninguna empresa de la región podría hacerlo sin subcontratar con taxistas que trabajen incumpliendo la legislación.

[...]»

- 11 Como anexo 2 a su oferta, la demandante adjuntó un documento titulado «La acción civil por competencia desleal» en el que recordaba que se había iniciado un procedimiento civil y, posteriormente, un proceso penal en relación con las actividades de la Association centrale des autos taxis de la communauté urbaine de Strasbourg (Asociación central de taxis del área metropolitana de Estrasburgo; en lo sucesivo, «ACATS TAXI 13»), la cual llevaba a cabo, por cuenta del Parlamento, en el marco de un contrato de alquiler de vehículos con conductor, el transporte de funcionarios y de parlamentarios europeos en vehículos sin distintivos. La demandante destacaba que sólo la actividad de alquiler de vehículos con conductor (servicio limusina — automóvil con conductor) permitía responder a las exigencias del Parlamento respetando la normativa aplicable al sector del transporte de personas a título oneroso. La demandante explicó su postura en dicho documento.
- 12 El 24 de febrero de 1999, el Parlamento solicitó a los licitadores que le dieran a conocer el número de vehículos de que disponían en dicha fecha, así como el número de vehículos de que pensaban disponer en caso de que se celebrara un contrato con la Institución.

- 13 Respondiendo a esta petición, la demandante comunicó que poseía cinco vehículos de alquiler con conductor y que estaba en curso la compra de otros tres vehículos. Además indicaba:

«Podemos poner a su disposición de lunes a viernes (excepto en horas punta), durante cada sesión parlamentaria, sesenta vehículos conformes a las condiciones técnicas de la licitación.»

- 14 El Parlamento decidió aceptar la oferta de la Coopérative Taxi 13, otro de los licitadores, por ser la más ventajosa habida cuenta de los criterios de atribución que figuraban en el anuncio.

- 15 Mediante escrito de 7 de abril de 1999, comunicó a la demandante que su oferta no había sido seleccionada debido a la diferencia de precio entre dicha oferta y la de la sociedad con la que había suscrito el contrato adjudicado (en lo sucesivo, «decisión impugnada»).

- 16 Mediante escrito de 15 de abril de 1999, la demandante señaló al Parlamento que había creído entender que éste renovaba el convenio que se había celebrado con «la asociación (o cooperativa) de taxistas». Expresó una vez más sus dudas sobre la legalidad de dicho contrato a la luz del Derecho francés. A este respecto, insistió particularmente en la imposibilidad legal de que los taxis efectuaran el transporte de parlamentarios y funcionarios europeos en las condiciones previstas en la licitación (vehículo sin distintivos). Preciso que, aunque la oferta presentada por los «taxistas de Estrasburgo» podía ser más favorable desde el punto de vista económico, los servicios se prestarían, no obstante, fuera de todo marco legal, en contradicción con la licitación. Recordó también que no contaba con las numerosas ventajas fiscales concedidas a los taxis y que, por consiguiente, el afán por respetar las leyes y normativas vigentes no le permitía presentar una oferta a

un precio competitivo. Así, afirmaba, se encontraba en una situación de competencia desleal. Finalmente, pidió al Parlamento que se pronunciara sobre estos argumentos.

17 Mediante escrito de 19 de abril de 1999, la demandante envió, como complemento a su escrito de 15 de abril del mismo año, un informe de fecha de marzo de 1992 del Ministerio del Interior, Inspección General de la Administración, sobre la actividad de los taxis en el área metropolitana de Estrasburgo y el aeropuerto de Estrasburgo-Entzheim.

18 Mediante escrito de 11 de mayo de 1999, el Sr. Rieffel, director general de la Dirección General de Administración del Parlamento, respondió:

«Sus escritos de 15 y 19 de abril de 1999, en los que nos han comunicado una serie de datos relativos a la legislación francesa aplicable a la actividad de los taxis y han solicitado igualmente que el Parlamento se pronuncie sobre los comentarios que han expresado respecto a la adecuación entre las prestaciones de la Coopérative Taxi 13 y dicha legislación, suscitan las siguientes observaciones por mi parte.

Con objeto de evitar en el futuro cualquier controversia, el Parlamento Europeo estableció, en su licitación n° 99/S 18-8765/FR, la obligación según la cual “el contratista velará por la aplicación rigurosa de las normativas nacionales y locales vigentes en el marco de la prestación de los servicios que se le hayan encargado” (véase el artículo VI, párrafo segundo, del proyecto de contrato). A este respecto, quiero destacar que no corresponde al Parlamento Europeo, sino a las instancias jurisdiccionales francesas competentes en la materia, interpretar la legislación.

Por su parte, por lo que respecta a la citada licitación, el Parlamento Europeo respetó todas las normativas y procedimientos relativos a la contratación pública y, en primer lugar, la Directiva [...] 92/50 [...].

Respecto a la prestación de los servicios, no dispongo de información alguna que me lleve a pensar que la Coopérative Taxi 13 no respete las condiciones de la licitación. Por otra parte, a día de hoy ninguna autoridad administrativa o jurisdiccional se ha dirigido al Parlamento Europeo para impugnar las condiciones de ejecución del contrato.

[...]»

- 19 En estas circunstancias, mediante demanda presentada en la Secretaría del Tribunal de Primera Instancia el 8 de junio de 1999, la demandante interpuso el presente recurso.
- 20 Como la demandante no presentó un escrito de réplica dentro del plazo señalado, la fase escrita se dio por concluida el 20 de septiembre de 1999.
- 21 Mediante escrito de 20 de enero de 2000, la demandante presentó una solicitud de reapertura de la fase escrita con arreglo al artículo 42, párrafo segundo, del Estatuto CE del Tribunal de Justicia, aplicable al procedimiento ante el Tribunal de Primera Instancia conforme al artículo 46 del mismo Estatuto.
- 22 Dicha solicitud se desestimó mediante decisión del Presidente de la Sala Quinta de 31 de enero de 2000.

- 23 Visto el informe del Juez Ponente, el Tribunal de Primera Instancia decidió iniciar la fase oral. Los informes orales de las partes, así como sus respuestas a las preguntas formuladas por el Tribunal de Primera Instancia, se oyeron durante la vista de 14 de marzo de 2000.

### **Pretensiones de las partes**

- 24 La demandante solicita al Tribunal de Primera Instancia que:

— Anule la decisión impugnada.

— Condene al Parlamento a pagarle 1 millón de FRF en concepto de indemnización del daño sufrido, de conformidad con el artículo 288 CE.

- 25 La parte demandada solicita al Tribunal de Primera Instancia que:

— Desestime el recurso.

— Condene en costas a la demandante.

## Sobre la admisibilidad

### *Alegaciones de las partes*

- 26 Sin proponer formalmente una excepción de inadmisibilidad, el Parlamento alega que la demandante no tiene interés en interponer el presente recurso puesto que presentó una oferta que en ningún caso podía ser aceptada. En efecto, considera que la demandante no podía prestar los servicios que el Parlamento había solicitado tal como se indicaban en el pliego de cláusulas administrativas particulares.
- 27 Durante la vista, la demandante replicó que, si bien es cierto que no podía llevar a cabo los transportes durante las horas punta (véase el apartado 6 *supra*), ello se debía a que tales servicios eran de imposible realización y que, por lo tanto, como había precisado al Parlamento en el marco del procedimiento de licitación, ninguna empresa de alquiler de vehículos con conductor podía efectuarlos sin subcontratar con taxistas que trabajaran incumpliendo la legislación.

### *Apreciación del Tribunal de Primera Instancia*

- 28 Según jurisprudencia reiterada, la admisibilidad de un recurso interpuesto por una persona física o jurídica depende del requisito de que ésta justifique un interés en ejercitar la acción (véanse la sentencia del Tribunal de Primera Instancia de

30 de enero de 1997, Corman/Comisión, T-117/95, Rec. p. II-95, apartado 83, y el auto del Tribunal de Primera Instancia de 10 de febrero de 2000, Andriotis/Comisión y Cedefop, T-5/99, Rec. p. II-235, apartado 36).

29 Es cierto que la demandante se limitó a solicitar al Tribunal de Primera Instancia que anulase la decisión de no seleccionar su oferta. Es igualmente exacto que la demandante declaró que no podía cumplir todas las condiciones indicadas por el Parlamento en el pliego de cláusulas administrativas particulares.

30 No obstante, en su oferta, la demandante precisó que la presentaba para el « lote n° 1 en la franja diaria excepto las horas punta ». Expuso que no podía realizar los transportes durante las horas punta, es decir, entre las 7 y las 9 horas y entre las 19 y las 22 horas, debido a que la prestación de estos servicios era imposible desde el punto de vista técnico y financiero. A este respecto, la demandante destacó que ninguna empresa podía asumir la puesta a disposición de tantos vehículos durante las horas punta sin subcontratar con taxistas que trabajaran incumpliendo la legislación. En el documento que acompaña como anexo 2 a su propuesta, afirmó, en particular, que la utilización de taxis para el transporte de personas en vehículos sin distintivos en el marco del contrato con el Parlamento vulneraba la legislación francesa, ya que esta última prohibía la utilización de los taxis a título oneroso sin sus signos distintivos (véase el apartado 11 *supra*).

31 Mediante escrito de 11 de mayo de 1999, el Parlamento respondió que no le correspondía a él, sino a las autoridades jurisdiccionales francesas competentes en la materia, interpretar la legislación francesa. Pues bien, afirmó que no disponía de información alguna que le hiciera pensar que la Coopérative Taxi 13 no respetaba las condiciones de la licitación. Por otra parte, el Parlamento indicó que ninguna autoridad administrativa o jurisdiccional había impugnado ante él las condiciones de ejecución del contrato de que se trata (véase el apartado 18 *supra*).

- 32 De ello resulta que el presente litigio se refiere, sobre todo, a la cuestión de si el Parlamento tenía razones fundadas para considerar que la Coopérative Taxi 13 podía cumplir las condiciones de ejecución del contrato de que se trata conforme a la legislación francesa.
- 33 Por consiguiente, el Parlamento no puede afirmar que la demandante carece de interés para interponer su recurso porque presentó una oferta que en ningún caso podía ser aceptada. En efecto, en la medida en que la anulación de la decisión impugnada, por no autorizar la legislación francesa la utilización de taxis en el marco del contrato de que se trata, daría lugar a que volviera a iniciarse el procedimiento de licitación, la demandante sí tiene interés en la interposición del presente recurso para poder presentar una nueva propuesta sin tener que hacer frente a la competencia de las sociedades constituidas por los taxistas.
- 34 En consecuencia, debe desestimarse la impugnación de la admisibilidad del presente recurso por parte del Parlamento.

### Sobre las pretensiones de anulación

- 35 En su demanda, la demandante invoca dos motivos basados, en primer lugar, en un incumplimiento del Derecho francés aplicable a la actividad de los taxis y del pliego de cláusulas administrativas particulares y, en segundo lugar, en una vulneración del principio de no discriminación debido a que, según afirma, el Parlamento no tuvo en cuenta la legislación francesa cuando hizo pública la licitación. Durante la vista, la demandante invocó un tercer motivo basado en un incumplimiento de la condición incluida en el anuncio que exigía que los prestadores justificaran tres años de actividad en el sector.

*Sobre el primer motivo, basado en un incumplimiento del Derecho francés aplicable a la actividad de los taxis y del pliego de cláusulas administrativas particulares*

### Alegaciones de las partes

- 36 La demandante considera que la celebración del contrato de que se trata con la Coopérative Taxi 13 o con cualquier otra sociedad de taxis da lugar a un incumplimiento de la legislación francesa aplicable a la actividad de los taxis. Según afirma, esta legislación prohíbe la utilización de los taxis como vehículos sin distintivos para el transporte de personas a título oneroso. En efecto, los taxis cuentan con determinadas exenciones que no pueden extenderse a otras actividades. Así, al celebrar el contrato de que se trata con la Coopérative Taxi 13, el Parlamento no tuvo en cuenta, según la demandante, la condición incluida en el artículo 6 del pliego de cláusulas administrativas particulares (condiciones administrativas) a tenor del cual la oferta y la ejecución de las prestaciones deben ajustarse a las normativas vigentes.
- 37 El Parlamento señala que la normativa francesa aplicable a las actividades correspondientes a la licitación está integrada por la Ley n° 82-1153, de 30 de diciembre de 1982, de orientación de los transportes interiores (JORF de 31 de diciembre de 1982) y por el Decreto n° 87-242, de 7 de abril de 1987, relativo a la definición y a las condiciones de prestación de los servicios privados de transporte no urbano de personas por carretera (JORF de 8 de abril de 1987, p. 3980). Según el Parlamento, esta legislación no prevé ninguna prohibición de prestación de los servicios que son objeto de la licitación. Por el contrario, el artículo 3 del Decreto n° 87-242 obliga a las empresas que proporcionan vehículos con conductor a inscribirse en el registro de empresas de transporte público de personas por carretera. Pues bien, afirma, la Coopérative Taxi 13 comunicó, junto con su oferta, un certificado de inscripción en dicho registro, que le permitía prestar el servicio de alquiler de automóviles para el transporte de personas en vehículos sin distintivos.
- 38 Por otra parte, el Parlamento considera que la demandante no está legitimada para interponer un recurso mediante el cual se impugna la adjudicación del

contrato de que se trata sobre la base del artículo 6 del pliego de cláusulas administrativas particulares (condiciones administrativas). En efecto, alega, esta disposición tiene por objeto proteger los derechos del Parlamento, permitiendo que éste resuelva el contrato adjudicado en caso de incumplimiento por parte del adjudicatario de la obligación de observar la normativa vigente. Así pues, dicha obligación no puede ser invocada por los licitadores cuyas ofertas no hayan sido seleccionadas contra la decisión por la que se adjudica el contrato.

### Apreciación del Tribunal de Primera Instancia

- 39 Debe precisarse que, al igual que las demás Instituciones, el Parlamento dispone de una amplia facultad de apreciación respecto a los elementos que deben tomarse en consideración para adoptar una decisión de adjudicación de un contrato mediante licitación y que el control del Tribunal de Primera Instancia debe limitarse a comprobar que no existe ningún error grave y manifiesto (véanse las sentencias del Tribunal de Justicia de 23 de noviembre de 1978, *Agence européenne d'intérims/Comisión*, 56/77, Rec. p. 2215, apartado 20, y del Tribunal de Primera Instancia de 8 de mayo de 1996, *Adia Intérim/Comisión*, T-19/95, Rec. p. II-321, apartado 49, y de 17 de diciembre de 1998, *Embassy Limousines & Services/Parlamento*, T-203/96, Rec. p. II-4239, apartado 56).
- 40 Es necesario precisar además que, conforme al artículo 230 CE, apartado 2, el Tribunal de Primera Instancia es competente, en el marco de un recurso de anulación, para pronunciarse sobre los recursos por incompetencia, vicios sustanciales de forma, violación del Tratado CE o de cualquier norma jurídica relativa a su ejecución, o desviación de poder. De ello resulta que el Tribunal de Primera Instancia no puede tratar el supuesto incumplimiento de la legislación francesa como una cuestión de Derecho que exija un control jurídico ilimitado. En efecto, dicho control corresponde únicamente a las autoridades francesas.
- 41 No obstante, en virtud de los principios de buena administración y de cooperación leal entre las Instituciones comunitarias y los Estados miembros,

las Instituciones están obligadas a garantizar que las condiciones previstas en una licitación no inciten a los licitadores potenciales a infringir la legislación nacional aplicable a su actividad.

42 En el presente asunto, el Parlamento afirmó que la legislación francesa no prohibía la realización de los servicios de transporte que constituían el objeto de la licitación en taxis sin distintivos, siempre y cuando dichos servicios estuvieran cubiertos por una inscripción en el registro de empresas de transporte público de personas por carretera. Pues bien, ha de señalarse que la demandante no demostró que esta afirmación del Parlamento fuera manifiestamente errónea. En efecto, la demandante se limitó a invocar la legislación francesa aplicable a las actividades de los taxis, sin demostrar que la relativa a los servicios privados de transporte no urbano de personas por carretera no pudiera aplicarse a los taxistas cuando éstos prestasen los servicios previstos en la licitación. Además, no se discute que la Coopérative Taxi 13 presentó un certificado que acreditaba que está inscrita en el registro de empresas de transporte público de personas por carretera. Pues bien, el Parlamento ha demostrado que la legislación francesa relativa a los servicios privados de transporte, antes citada, exigía dicha inscripción, lo que da credibilidad a su tesis.

43 En tales circunstancias, la demandante no ha demostrado que el Parlamento haya cometido un error manifiesto en su interpretación de la legislación francesa.

44 Por otra parte, la demandante no puede invocar la cláusula del proyecto de contrato marco según la cual la prestación de los servicios debe ajustarse a la normativa vigente. En efecto, dicha cláusula no puede interpretarse en el sentido de que obliga al Parlamento a comprobar, además de la inscripción en el registro antes mencionada, que el adjudicatario ejecute el contrato de que se trate de conformidad con la legislación francesa. Como ha declarado claramente el Parlamento, en virtud de esta cláusula, el adjudicatario debe garantizar que ejerce sus actividades de conformidad con la legislación francesa y, por consiguiente, debe atenerse a las consecuencias de un incumplimiento de dicha obligación.

- 45 Ha de añadirse que el Parlamento afirmó durante la vista que si su interpretación de la legislación francesa resultara ser inexacta, se vería obligado a resolver el contrato de que se trata en virtud de dicha cláusula.
- 46 De las consideraciones anteriores resulta que procede desestimar el primer motivo, basado en un incumplimiento de la legislación francesa aplicable a la actividad de los taxis, así como del pliego de cláusulas administrativas particulares.

*Sobre el segundo motivo, basado en una violación del principio de no discriminación*

#### Alegaciones de las partes

- 47 La demandante alega que, al igual que los demás titulares de empresas de alquiler de vehículos con conductor que habían presentado ofertas en el marco de la licitación, fue objeto de una discriminación por razones económicas.
- 48 Destaca que, de conformidad con la normativa francesa, los taxistas no deben pagar el distintivo correspondiente al impuesto sobre vehículos y disfrutan de una bonificación fiscal sobre el carburante. Además, están exentos del pago del impuesto profesional.

- 49 Así, la demandante considera que, a pesar de no haber sido el causante de esta discriminación, el Parlamento vulneró de hecho el principio de no discriminación.
- 50 El Parlamento señala que este motivo se refiere en realidad a las decisiones legislativas de un Estado miembro en relación con dos actividades económicas distintas. Considera, por lo tanto, que no corresponde a los órganos jurisdiccionales comunitarios apreciar la validez de la legislación nacional en el marco de un recurso de anulación, puesto que dicha competencia no se deduce del artículo 230 CE, apartado 2.
- 51 Con carácter subsidiario, el Parlamento afirma que no vulneró el principio de no discriminación en el caso de autos. En efecto, aun suponiendo que existiera en Derecho francés una diferencia de trato entre las empresas de taxis y los titulares de empresas de alquiler de vehículos con conductor, el procedimiento de contratación pública que han de respetar las Instituciones comunitarias no permitiría tenerla en cuenta.

#### Apreciación del Tribunal de Primera Instancia

- 52 Procede observar, en primer lugar, que la demandante no afirma que el Parlamento haya sido el causante de la supuesta discriminación entre los titulares de empresas de alquiler de vehículos con conductor y las empresas de taxis. En efecto, la demandante reconoce que dicha discriminación se debe exclusivamente a la diferencia de trato que el Derecho francés efectúa entre estas dos categorías profesionales.
- 53 Pues bien, dado que la demandante no ha demostrado que la interpretación que el Parlamento Europeo hizo de la legislación francesa aplicable a los servicios que

son objeto de la licitación fuera manifiestamente errónea (véase el apartado 43 *supra*), tampoco tiene razones fundadas para afirmar que el Parlamento vulneró el principio de no discriminación por no tener en cuenta esta diferencia de trato. En efecto, sobre la base de la normativa comunitaria vigente, el Parlamento no puede tomar en consideración las diferencias de oportunidades en el mercado creadas por el Derecho francés. Está obligado a aceptar la oferta que sea más ventajosa desde el punto de vista económico, habida cuenta de los criterios formulados en el anuncio.

- 54 De ello resulta que el segundo motivo ha de ser igualmente desestimado.

*Sobre el tercer motivo, basado en un incumplimiento de la condición del anuncio según la cual los prestadores debían justificar tres años de actividad en el sector*

- 55 Durante la vista, la demandante alegó que el Parlamento había pasado por alto la condición de tres años de antigüedad en el sector de actividad, exigida en el punto 14 del anuncio (véase el apartado 4 *supra*), debido a que la Coopérative Taxi 13 fue creada en octubre de 1998 y su inscripción en el registro no produjo efectos hasta el 1 de diciembre de 1998.
- 56 La demandante justificó el retraso en invocar este motivo afirmando que hasta que leyó la contestación a la demanda no se enteró de que el adjudicatario no cumplía esta condición.

57 Durante la vista, el Parlamento señaló que, en la demanda, no se hace ninguna referencia a la supuesta irregularidad del procedimiento de licitación basada en que los prestadores debían justificar tres años de actividad en el sector. Por esta razón, considera que este motivo no puede admitirse.

58 En cualquier caso, afirmó que este motivo carece de fundamento. Aunque es verdad que la Coopérative Taxi 13 ha sido creada recientemente, no es menos cierto que sus miembros, que ejercían su actividad en el marco de la antigua cooperativa de taxis, contaban con la experiencia exigida. A este respecto, el Parlamento explicó que la experiencia exigida en el anuncio y en el pliego de cláusulas administrativas particulares no debe apreciarse respecto a la empresa, sino respecto a los conductores que vayan a efectuar los transportes de que se trata.

#### Apreciación del Tribunal de Primera Instancia

59 Del artículo 44, apartado 1, letra c), en relación con el artículo 48, apartado 2, del Reglamento de Procedimiento del Tribunal de Primera Instancia se desprende que el escrito de interposición del recurso debe contener la cuestión objeto del litigio y la exposición sumaria de los motivos invocados, y que se prohíbe invocar motivos nuevos en el curso del proceso, a menos que se funden en elementos de Derecho y de hecho que hayan aparecido durante el procedimiento (véanse, en particular, la sentencia del Tribunal de Justicia de 19 de mayo de 1983, Verros/Parlamento, 306/81, Rec. p. 1755, apartado 9, y las sentencias del Tribunal de Primera Instancia de 5 de febrero de 1997, Ibarra Gil/Comisión, T-207/95, RecFP pp. I-A-13 y II-31, apartado 51, y de 17 de diciembre de 1997, Passera/Comisión, T-217/95, RecFP pp. I-A-413 y II-1109, apartado 87).

- 60 El presente motivo no fue invocado directa ni implícitamente en la demanda y no presenta una relación estrecha con los demás motivos invocados en ella. Así pues, constituye un motivo nuevo, tal como reconoce la propia demandante. De ello resulta que no puede admitirse a menos que se base en elementos de Derecho y de hecho que hayan aparecido durante el procedimiento.
- 61 La demandante ha alegado que hasta que leyó la contestación a la demanda no se enteró de que la Coopérative Taxi 13 no cumplía la condición según la cual los prestadores debían justificar tres años de actividad en el sector.
- 62 A este respecto, debe señalarse que el hecho de que la demandante haya tenido conocimiento de un dato fáctico durante el procedimiento ante el Tribunal de Primera Instancia no significa que este dato constituya un elemento de hecho que haya aparecido durante el procedimiento. Es necesario además que la demandante no haya podido conocer dicho dato con anterioridad (véase la sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 28 de septiembre de 1999, Yasse/BEI, T-141/97, RecFP p. II-929, apartados 126 a 128).
- 63 Pues bien, como resulta de los autos, la demandante pudo perfectamente comprobar, antes de presentar la demanda, las circunstancias en las que se creó la Coopérative Taxi 13. En efecto, afirmó, en su escrito dirigido al Parlamento de fecha 15 de abril de 1999, que había creído entender que éste renovaba el convenio que se había celebrado con «la asociación (o cooperativa) de taxistas». En este mismo escrito afirmó, además, que, aunque la oferta presentada por los «taxistas de Estrasburgo» podía ser más favorable desde el punto de vista económico, las prestaciones se efectuarían fuera de todo marco legal, en contradicción con la licitación.

- 64 Respondiendo a estas alegaciones, el director general de la Dirección General de Administración del Parlamento expresó claramente, en su escrito de 11 de mayo de 1999, que el adjudicatario era la Coopérative Taxi 13 (véase el apartado 18 *supra*). En consecuencia, cuando presentó su demanda, el 8 de junio de 1999, la demandante estaba perfectamente informada de que la Coopérative Taxi 13 había obtenido el contrato que era objeto de la licitación. Así pues, habría podido solicitar a la autoridad competente información sobre la fecha de creación de la Coopérative Taxi 13.
- 65 En consecuencia, aun suponiendo que, hasta que leyó la contestación a la demanda, la demandante no hubiese prestado atención a la posible existencia de una incompatibilidad entre la admisión de la oferta de la Coopérative Taxi 13 y la condición del anuncio según la cual los prestadores debían justificar tres años de actividad en el sector, no tiene razones para afirmar que no le había sido posible invocar dicha incompatibilidad en su demanda.
- 66 Por consiguiente, puesto que la demandante tuvo la posibilidad de invocar en su demanda inicial el motivo basado en el incumplimiento de la condición antes mencionada, no puede formularlo en la fase de la vista, conforme al artículo 48, apartado 2, del Reglamento de Procedimiento (véase la sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 20 de abril de 1999, Limburgse Vinyl Maatschappij NV y otros/Comisión, asuntos acumulados T-305/94, T-306/94, T-307/94, T-313/94 a T-316/94, T-318/94, T-325/94, T-328/94, T-329/94 y T-335/94, Rec. p. II-931, apartado 63).
- 67 Habida cuenta de las consideraciones anteriores, es preciso señalar que el motivo antes citado, expuesto por primera vez durante la vista, no está basado en elementos de Derecho o de hecho que hayan aparecido durante el procedimiento y, por consiguiente, procede declarar su inadmisibilidad.

## Sobre la petición de indemnización

- 68 La generación de la responsabilidad extracontractual de la Comunidad en virtud del artículo 288 CE, párrafo segundo, y de los principios generales a los que se remite esta disposición exige la concurrencia de un conjunto de requisitos en lo relativo al carácter ilegal del comportamiento imputado a la Institución, la realidad del perjuicio, así como la existencia de una relación de causalidad entre aquel comportamiento y el perjuicio que se alega (véase la sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 16 de octubre de 1996, Efisol/Comisión, T-336/94, Rec. p. II-1343, apartado 30).
- 69 Puesto que la demandante no ha demostrado, a través de los motivos y alegaciones anteriormente expuestos, que el comportamiento del Parlamento fuera ilegal, procede desestimar su petición de indemnización.
- 70 De las consideraciones anteriores resulta que el recurso ha de ser desestimado en su totalidad.

## Costas

- 71 A tenor del artículo 87, apartado 2, del Reglamento de Procedimiento, la parte que pierda el proceso será condenada en costas, si así lo hubiera solicitado la otra parte. Por haber sido desestimados los motivos formulados por la parte demandante, procede condenarla en costas, según ha solicitado la Comisión.

En virtud de todo lo expuesto,

EL TRIBUNAL DE PRIMERA INSTANCIA (Sala Quinta)

decide:

- 1) Desestimar el recurso.
- 2) La demandante cargará con sus propias costas, así como con las del Parlamento.

García-Valdecasas

Lindh

Cooke

Pronunciada en audiencia pública en Luxemburgo, a 6 de julio de 2000.

El Secretario

El Presidente

H. Jung

R. García-Valdecasas