ΔΙΑΤΑΞΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (τέταρτο τμήμα)
της 21ης Ιουνίου 2001 *

Στην υπόθεση C-330/00 P,

Alsace International Car Services SARL (AICS), με έδρα το Στρασβούργο (Γαλλία), εκπροσωπούμενη από τον J.-C. Fourgoux, avocat, με τόπο επιδόσεων στο Λουξεμβούργο,

αναιρεσείουσα,

που έχει ως αντικείμενο αίτηση αναιρέσεως κατά της αποφάσεως που εξέδωσε στις 6 Ιουνίου 2000 το Πρωτοδικείο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (πέμπτο τμήμα) στην υπόθεση T-139/99, AICS κατά Κοινοβουλίου (Συλλογή 2000, σ. II-2849), με την οποία ζητείται η εξαφάνιση της αποφάσεως αυτής και να γίνουν δεκτά τα αιτήματα που είχε υποβάλει η νυν αναιρεσείουσα στην ενώπιον του Πρωτοδικείου δίκη,

όπου ο έτερος διάδικος είναι το

Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, εκπροσωπούμενο από τον O. Caisou-Rousseau και A. Neergaard, με τόπο επιδόσεων στο Λουξεμβούργο,

καθού πρωτοδίκως,

* Γλώσσα διαδικασίας: η γαλλική.

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (τέταρτο τμήμα),

συγκείμενο από τους A. La Pergola, πρόεδρο τμήματος, D. A. O. Edward και C. W. A. Timmermans (εισηγητή), δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: J. Mischo
γραμματέας: R. Grass

αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα,

εκδίδει την ακόλουθη

Διάταξη

1 Με δικόγραφο που κατέθεσε στη Γραμματεία του Δικαστηρίου στις 11 Σεπτεμβρίου 2000, η Alsace International Car Services SARL (στο εξής: AICS) άσκησε, δυνάμει του άρθρου 49 του Οργανισμού ΕΚ του Δικαστηρίου, αναίρεση κατά της αποφάσεως του Πρωτοδικείου της 6ης Ιουλίου 2000 στην υπόθεση T-139/99, AICS κατά Κοινοβουλίου (Συλλογή 2000, σ. II-2849, στο εξής: αναιρεσιβαλλόμενη απόφαση), με την οποία το Πρωτοδικείο απέρριψε, αφενός, την προσφυγή της AICS περί ακυρώσεως της αποφάσεως του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου να μη δεχθεί την προσφορά της αναιρεσείουσας 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 (στο εξής: επίδικη απόφαση), και, αφετέρου, την αγωγή αποζημιώσεως προς αποκατάσταση των ζημιών που υπέστη η αναιρεσείουσα εξαιτίας της αποφάσεως αυτής.

Τα πραγματικά περιστατικά της υποθέσεως

2 Τα πραγματικά περιστατικά που οδήγησαν στην προσφυγή-αγωγή ενώπιον του Πρωτοδικείου εκτίθενται στην αναιρεσιβαλλόμενη απόφαση ως ακολούθως:

«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 προκηρύξεως, οι προσφέροντες μπορούσαν να είναι εταιρίες, μεμονωμένοι επιχειρηματίες και κοινοπραξίες εταιριών ή/και επιχειρηματιών.

4 Στο σημείο 14 της προκηρύξεως 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-πλαισίου που επισυναπτόταν στην πρόσκληση προς υποβολή προσφορών (άρθρο VI, δεύτερο εδάφιο), ανέφερε τα ακόλουθα:

"Εξάλλου, ο αντισυμβαλλόμενος θα φροντίζει για την αυστηρή τήρηση των ισχυουσών 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 ενώσεως 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 ανακύψεως 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.

[...]".»

3 Υπ'αυτές τις συνθήκες η AICS άσκησε στις 8 Ιουνίου 1999 προσφυγή-αγωγή ενώπιον του Πρωτοδικείου.

Η αναιρεσιβαλλόμενη απόφαση

4 Με την αναιρεσιβαλλόμενη απόφαση, το Πρωτοδικείο απέρριψε την προσφυγή-αγωγή της AICS στο σύνολό της.

5 Πρώτον, το Πρωτοδικείο, με τις σκέψεις 28 έως 34 της αναιρεσιβαλλομένης αποφάσεως, απέρριψε την εκ μέρους του Κοινοβουλίου αμφισβήτηση του παραδεκτού της προσφυγής της προσφεύγουσας.

6 Δεύτερον, επί της ουσίας, το Πρωτοδικείο, με τις σκέψεις 39 έως 46 της αναιρεσιβαλλομένης αποφάσεως, απέρριψε τον πρώτο λόγο ακυρώσεως της προσφεύγουσας, ο οποίος στηριζόταν σε παράβαση της γαλλικής νομοθεσίας περί της δραστηριότητας των αυτοκινήτων ταξί, καθώς και της συγγραφής υποχρεώσεων.

7 Συναφώς, το Πρωτοδικείο στηρίχθηκε στο ακόλουθο σκεπτικό:

«40 Πρέπει να διευκρινιστεί ακόμη ότι, δυνάμει του άρθρου 230, παράγραφος 2, ΕΚ, το Πρωτοδικείο είναι αρμόδιο να αποφαίνεται, 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 απεριόριστο 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 υποχρεούνται 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 πρόδηλο 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.»

8 Τρίτον, το Πρωτοδικείο απέρριψε, με τις σκέψεις 52 έως 54 της αναιρεσιβαλλομένης αποφάσεως, τον δεύτερο λόγο ακυρώσεως, ο οποίος στηριζόταν σε παραβίαση της αρχής της απαγορεύσεως των διακρίσεων.

9 Συναφώς, το Πρωτοδικείο, αφού σημείωσε στη σκέψη 52 ότι η προσφεύγουσα αναγνώρισε ότι η διάκριση αυτή οφειλόταν αποκλειστικά στην κατά το γαλλικό

δίκαιο διαφορετική μεταχείριση των επιχειρήσεων εκμισθώσεως αυτοκινήτων και των επιχειρήσεων αυτοκινήτων ταξί, συνέχισε στη σκέψη 53 ως ακολούθως:

«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 [της αναιρεσιβαλλόμενης αποφάσεως]), δεν μπορεί να υποστηρίζει 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 [...]».

10 Τέταρτον, το Πρωτοδικείο, με τις σκέψεις 59 έως 67 της αναιρεσιβαλλομένης αποφάσεως, κήρυξε απαράδεκτο τον τρίτο λόγο ακυρώσεως της προσφεύγουσας, ο οποίος στηριζόταν σε παράβαση του υποχρεωτικού όρου της προκηρύξεως που προέβλεπε ότι οι προσφέροντες έπρεπε να αποδεικνύουν τριετή δραστηριότητα στον τομέα, διότι ο λόγος αυτός, ο οποίος προβλήθηκε για πρώτη φορά κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση, δεν στηριζόταν σε νομικά ή πραγματικά στοιχεία που ανέκυψαν κατά τη διαδικασία.

11 Πέμπτον, όσον αφορά την αγωγή αποζημιώσεως της AICS, το Πρωτοδικείο, στη σκέψη 68 της αναιρεσιβαλλομένης αποφάσεως, έκρινε ότι «[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, Τ-336/94, Efisol κατά Επιτροπής, Συλλογή 1996, σ. II-1343, σκέψη 30)».

12 Το Πρωτοδικείο, κρίνοντας στη σκέψη 69 της αναιρεσιβαλλομένης αποφάσεως ότι η προσφεύγουσα δεν απέδειξε ότι η συμπεριφορά του Κοινοβουλίου ήταν παράνομη, απέρριψε την αγωγή αποζημιώσεως.

Η αίτηση αναιρέσεως

13 Με την αίτηση αναιρέσεως, η AICS ζητεί από το Δικαστήριο:

— να αναιρέσει την αναιρεσιβαλλόμενη απόφαση·

— να κρίνει, εφόσον η υπόθεση είναι ώριμη προς εκδίκαση, «την προσφυγή περί ακυρώσεως της αποφάσεως της 7ης Απριλίου 1999 περί απορρίψεως της AICS και περί συνάψεως της συμβάσεως με την Taxi 13, καθώς και την αγωγή αποζημιώσεως ύψους 2 190 000 γαλλικών φράγκων (FRF), υπό την επιφύλαξη επακριβέστερου επί της ιδίας βάσεως προσδιορισμού κατά την ημέρα εκδόσεως της αποφάσεως»·

— να καταδικάσει το Κοινοβούλιο στα δικαστικά έξοδα.

14 Το Κοινοβούλιο ζητεί από το Δικαστήριο:

— να απορρίψει την αίτηση αναιρέσεως·

— να καταδικάσει την AICS στα δικαστικά έξοδα.

15 Προς στήριξη της αιτήσεώς της αναιρέσεως, η AICS επικαλείται πέντε λόγους που στηρίζονται, ο πρώτος, σε πρόδηλη πραγματική και νομική πλάνη εκτιμήσεως του Πρωτοδικείου, ο δεύτερος, σε παραβίαση της Συνθήκης ΕΚ και του ουσιώδους τύπου σχετικά με την αιτιολογία της αναιρεσιβαλλομένης αποφάσεως, ο τρίτος, σε παραβίαση της αρχής της απαγορεύσεως των διακρίσεων, ο τέταρτος, σε παράβαση του απαιτούμενου όρου τριών ετών προϋπηρεσίας της αναδόχου επιχειρήσεως της συμβάσεως που αποτέλεσε αντικείμενο προσκλήσεως προς υποβολή προσφορών και, ο τελευταίος, σε αβάσιμη απόρριψη της αγωγής αποζημιώσεως της αναιρεσείουσας.

16 Εκ προοιμίου, πρέπει να υπομνησθεί ότι, κατά το άρθρο 119 του Κανονισμού Διαδικασίας, το Δικαστήριο μπορεί, κατά πάσα στιγμή της δίκης, να απορρίψει, με αιτιολογημένη διάταξη, την αίτηση αναιρέσεως, όταν η αίτηση αυτή είναι προδήλως απαράδεκτη ή προδήλως αβάσιμη.

Επί του πρώτου λόγου αναιρέσεως

Επί του πρώτου σκέλους

17 Με το πρώτο σκέλος του πρώτου λόγου αναιρέσεως, η αναιρεσείσουσα ισχυρίζεται ότι το Πρωτοδικείο υπέπεσε σε πρόδηλη πραγματική και νομική πλάνη εκτιμήσεως κρίνοντας, στη σκέψη 42 της αναιρεσιβαλλομένης αποφάσεως, ότι ήταν «αξιόπιστος» ο ισχυρισμός του Κοινοβουλίου ότι μπορούσε να συνάψει σύμβαση με τους επαγγελματίες οδηγούς αυτοκινήτων ταξί, χωρίς αυτοί να παραβιάζουν τη γαλλική νομοθεσία.

18 Συναφώς, επιβάλλεται να υπενθυμιστεί ότι, κατά πάγια νομολογία, όπως προκύπτει από τα άρθρα 225 ΕΚ, 51, πρώτο εδάφιο, του Οργανισμού ΕΚ του Δικαστηρίου και

112, παράγραφος 1, στοιχείο γ', του Κανονισμού Διαδικασίας, η αίτηση αναιρέσεως πρέπει να παραθέτει επ' ακριβώς τα επικρινόμενα σημεία της αποφάσεως της οποίας ζητείται η αναίρεση, καθώς και τα νομικά επιχειρήματα που στηρίζουν κατά τρόπο συγκεκριμένο το αίτημα αυτό (βλ., μεταξύ άλλων, απόφαση της 4ης Ιουλίου 2000, C-352/98 P, Bergaderm και Goupil κατά Επιτροπής, Συλλογή 2000, σ. I-5291, σκέψη 34).

19 Δεν πληροί την επιταγή αυτή η αίτηση αναιρέσεως η οποία, χωρίς να περιέχει επιχειρηματολογία αποσκοπούσα ειδικώς στον προσδιορισμό της πλάνης περί το δίκαιο την οποία ενέχει η αναιρεσιβαλλόμενη απόφαση, περιορίζεται στην επανάληψη των λόγων και των επιχειρημάτων που έχουν ήδη προβληθεί ενώπιον του Πρωτοδικείου. Συγκεκριμένα, μια τέτοια αίτηση αναιρέσεως αποτελεί στην πραγματικότητα αίτηση για απλή επανεξέταση της ασκηθείσας ενώπιον του Πρωτοδικείου προσφυγής, πράγμα που δεν εμπίπτει στην αρμοδιότητα του Δικαστηρίου (βλ., μεταξύ άλλων, την προπαρατεθείσα απόφαση Bergaderm και Goupil κατά Επιτροπής, σκέψη 35).

20 Στην παρούσα υπόθεση, η αναιρεσείουσα ισχυρίζεται ότι το Πρωτοδικείο υπέπεσε σε πρόδηλη πραγματική και νομική πλάνη εκτιμήσεως στη σκέψη 42 της αναιρεσιβαλλομένης αποφάσεως. Ωστόσο, δεν προέβαλε καμία επιχειρηματολογία αποσκοπούσα ειδικώς στον προσδιορισμό της πλάνης περί το δίκαιο που ενέχει η συλλογιστική που ακολούθησε το Πρωτοδικείο, ιδίως στη σκέψη 42 της αναιρεσιβαλλομένης αποφάσεως, για να καταλήξει στο συμπέρασμα ότι το Κοινοβούλιο δεν υπέπεσε σε πλάνη περί το δίκαιο κατά την ερμηνεία της γαλλικής νομοθεσίας και συνεπώς δεν παρέβη την απορρέουσα από το κοινοτικό δίκαιο υποχρέωσή του να μην παρακινεί όσους προτίθενται ενδεχομένως να υποβάλουν προσφορά να παραβούν την εφαρμοστέα εθνική νομοθεσία.

21 Συγκεκριμένα, η αναιρεσείουσα περιορίζεται στην ουσία στην επανάληψη των επιχειρημάτων που είχαν ήδη προβληθεί ενώπιον του Πρωτοδικείου, ιδίως όσον αφορά τη σαφήνεια των εφαρμοστέων γαλλικών νόμων και διαταγμάτων, την κίνηση ποινικής διαδικασίας κατά των μελών του ACATS TAXI 13 ενώπιον του Tribunal correctionnel de Strasbourg (Γαλλία), καθώς και την από το Μάρτιο 1992 έκθεση του Γάλλου Υπουργού Εσωτερικών, που τόνιζαν τον παράνομο χαρακτήρα των παροχών των οδηγών ταξί για το Κοινοβούλιο, και απλώς επαναλαμβάνει ότι το Κοινοβούλιο είχε πλήρη γνώση του παράνομου χαρακτήρα της συνάψεως της

συμβάσεως που αποτέλεσε αντικείμενο της προσκλήσεως προς υποβολή προσφορών με την Coopérative Taxi 13. Το σκέλος αυτό του πρώτου λόγου αναιρέσεως, στον βαθμό που στηρίζεται μόνο σ'αυτά τα επιχειρήματα, είναι προδήλως απαράδεκτο στο πλαίσιο αιτήσεως αναιρέσεως.

22 Προς στήριξη του σκέλους αυτού του πρώτου λόγου αναιρέσεως, η αναιρεσείουσα προβάλλει ένα νέο επιχείρημα, που στηρίζεται στην καταδίκη διαφόρων μελών της ACATS TAXI 13 για παράνομη εργασία με απόφαση του Tribunal correctionnel de Strasbourg της 7ης Απριλίου 2000. Εφόσον όμως η απόφαση αυτή εκδόθηκε μετά τη λήξη της προφορικής διαδικασίας ενώπιον του Πρωτοδικείου και συνεπώς μετά την ημερομηνία εκδόσεως της επίδικης αποφάσεως, δεν μπορεί να γίνει επίκλησή της προς αμφισβήτηση της εκ μέρους του Κοινοβουλίου ερμηνείας του γαλλικού δικαίου κατά τη σύναψη της συμβάσεως. Συνεπώς, δεν μπορεί να γίνει επίκληση της αποφάσεως αυτής για να αμφισβητηθεί η διαπίστωση του Πρωτοδικείου σχετικά με τον αξιόπιστο χαρακτήρα της εκ μέρους του Κοινοβουλίου ερμηνείας του γαλλικού δικαίου. Συνεπώς, και αυτό το επιχείρημα πρέπει να απορριφθεί ως προδήλως απαράδεκτο.

23 Εξάλλου, η αναιρεσείουσα ισχυρίζεται ότι το Πρωτοδικείο, διαπιστώντας το αξιόπιστο της εκ μέρους του Κοινοβουλίου ερμηνείας του γαλλικού δικαίου, υπέπεσε όχι μόνο σε νομική πλάνη, αλλά και σε πρόδηλη πλάνη εκτιμήσεως των πραγματικών περιστατικών, εφόσον το Κοινοβούλιο είχε λάβει γνώση του παρανόμου, από πλευράς γαλλικής νομοθεσίας, των δραστηριοτήτων που αποτελούσαν αντικείμενο της προσκλήσεως προς υποβολή προσφορών.

24 Το επιχείρημα αυτό δεν μπορεί να γίνει δεκτό.

25 Συγκεκριμένα, επιβάλλεται να υπενθυμιστεί ότι το Πρωτοδικείο είναι το μόνο αρμόδιο για την εξακρίβωση των πραγματικών περιστατικών (βλ., μεταξύ άλλων, την απόφαση της 28ης Μαΐου 1998, C-7/95 P, Deere κατά Επιτροπής, Συλλογή 1998,

σ. I-3111, σκέψη 21). Επιβάλλεται ωστόσο η διαπίστωση ότι η αναιρεσείουσα δεν απέδειξε ούτε με την επιχειρηματολογία της ούτε με τα έγγραφά της ότι το Πρωτοδικείο αλλοίωσε τη φύση των πραγματικών περιστατικών διαπιστώνοντας, στη σκέψη 42 της αναιρεσιβαλλομένης αποφάσεως, ότι η ερμηνεία εκ μέρους του Κοινοβουλίου της γαλλικής νομοθεσίας ήταν αξιόπιστη.

26 Συνεπώς, το πρώτο σκέλος του πρώτου λόγου αναιρέσεως είναι προδήλως απαράδεκτο.

Επί του δεύτερου σκέλους

27 Με το δεύτερο σκέλος του πρώτου λόγου αναιρέσεως, η αναιρεσείουσα ισχυρίζεται ότι το Πρωτοδικείο υπέπεσε σε πρόδηλη νομική πλάνη, παραλείποντας να διαπιστώσει μια αντίφαση στη θέση του Κοινοβουλίου. Ισχυρίζεται ότι το Κοινοβούλιο, μολονότι βεβαίωσε, με το μνημονευόμενο στη σκέψη 18 της αναιρεσιβαλλομένης αποφάσεως έγγραφο της 11ης Μαΐου 1999, ότι «η ερμηνεία της [γαλλικής] νομοθεσίας δεν εναπόκειται στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, αλλά στα αρμόδια γαλλικά δικαιοδοτικά όργανα», προέβη κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση ενώπιον του Πρωτοδικείου σε ερμηνεία της εν λόγω νομοθεσίας. Η αναιρεσείουσα ισχυρίζεται συνεπώς ότι κακώς το Πρωτοδικείο δέχθηκε, με τη σκέψη 53 της αναιρεσιβαλλομένης αποφάσεως, «την εκ μέρους του Κοινοβουλίου ερμηνεία της γαλλικής νομοθεσίας περί των παροχών».

28 Συναφώς, πρέπει να υπομνηστεί, πρώτον, ότι ακόμη και αν είχε αποδειχθεί η αντίφαση αυτή στη θέση του Κοινοβουλίου, η αναιρεσείουσα δεν διευκρινίζει σε ποιον βαθμό το γεγονός αυτό θίγει τη συλλογιστική του Πρωτοδικείου.

29 Δεύτερον, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι δεν υπάρχει αντίφαση μεταξύ, αφενός, του ισχυρισμού του Κοινοβουλίου ότι εναπόκειται στις γαλλικές αρχές να ερμηνεύσουν

και να εφαρμόσουν τη γαλλική νομοθεσία και, αφετέρου, του γεγονότος ότι το Κοινοβούλιο εξήγησε, απαντώντας στις ερωτήσεις του Πρωτοδικείου κατά την επ'ακροατηρίου συζήτηση, του λόγους για τους οποίους φρονούσε ότι ενήργησε σύμφωνα με τη γαλλική νομοθεσία κατά τη σύναψη της συμβάσεως που είχε αποτελέσει αντικείμενο της προσκλήσεως προς υποβολή προσφορών.

30 Το δεύτερο σκέλος του πρώτου λόγου αναιρέσεως πρέπει συνεπώς να απορριφθεί ως προδήλως αβάσιμο.

31 Συνεπώς, ο πρώτος λόγος αναιρέσεως πρέπει να απορριφθεί στο σύνολό του ως εν μέρει προδήλως απαράδεκτος και εν μέρει προδήλως αβάσιμος.

Επί του δεύτερου λόγου αναιρέσεως

32 Με τον δεύτερο λόγο αναιρέσεως, η αναιρεσείουσα ισχυρίζεται ότι το Πρωτοδικείο δεν αιτιολόγησε επαρκώς την αναιρεσιβαλλόμενη απόφαση.

33 Η ανεπάρκεια της αιτιολογίας προκύπτει, πρώτον, από την κατά προσέγγιση εκτίμηση της θέσεως του Κοινοβουλίου σχετικά με το περιεχόμενο της γαλλικής νομοθεσίας, την οποία το Πρωτοδικείο χαρακτήρισε απλώς «αξιόπιστη», χωρίς να αναλύσει τα αποδεικτικά στοιχεία που είχε προσκομίσει η προσφεύγουσα. Συναφώς, η αναιρεσείουσα επικαλείται ιδίως τη μνημονευόμενη στη σκέψη 17 της αναιρεσιβαλλομένης αποφάσεως έκθεση του γαλλικού Υπουργείου Εσωτερικών, η οποία χαρακτηρίζει παράνομη τη χρήση αυτοκινήτων ταξί χωρίς ιδιαίτερα διακριτικά

γνωρίσματα από το Κοινοβούλιο, καθώς και τη βεβαίωση του Κοινοβουλίου, με το υπόμνημά του αντικρούσεως ενώπιον του Πρωτοδικείου, ότι από το 1998 είχε ειδοποιηθεί από τις γαλλικές δικαστικές και αστυνομικές αρχές για τη διεξαγωγή ποινικής ανακρίσεως κατά των οδηγών αυτοκινήτων ταξί, λόγω παράνομης εργασίας για λογαριασμό του Κοινοβουλίου.

34 Δεύτερον, το Πρωτοδικείο δεν αιτιολόγησε επαρκώς τους λόγους για τους οποίους έκρινε ότι το Κοινοβούλιο μπορούσε να ερμηνεύσει τη γαλλική νομοθεσία, ενώ το ίδιο το Κοινοβούλιο πληροφόρησε την AICS, με έγγραφο της 11ης Μαΐου 1999, ότι δεν μπορούσε να ερμηνεύσει την εν λόγω νομοθεσία, ούτε εξήγησε γιατί η ερμηνεία αυτή έπρεπε να θεωρηθεί, εν αμφιβολία, ορθή.

35 Συναφώς, επιβάλλεται να υπομνησθεί, αφενός, ότι το Πρωτοδικείο εξέθεσε, στη σκέψη 42 της αναιρεσιβαλλομένης αποφάσεως που επαναλαμβάνεται στη σκέψη 7 της παρούσας διατάξεως, τους λόγους για τους οποίους εκτίμησε ότι η προσφεύγουσα δεν απέδειξε ότι το Κοινοβούλιο ερμήνευσε προδήλως πεπλανημένα τη γαλλική νομοθεσία. Η αιτιολογία αυτή φαίνεται να έχει λογική συνοχή και αρκεί για την κατανόηση των λόγων για τους οποίους το Πρωτοδικείο αποφάνθηκε υπ' αυτήν την έννοια. Η αναιρεσείουσα δεν προέβαλε κανένα ειδικό επιχείρημα προς απόδειξη του αντιθέτου.

36 Όσον αφορά τον ισχυρισμό της αναιρεσείουσας ότι η ανάλυση του Πρωτοδικείου δεν έλαβε υπόψη τα αποδεικτικά στοιχεία που προσκόμισε η ίδια, επιβάλλεται να υπομνησθεί ότι, κατά πάγια νομολογία, το Πρωτοδικείο και μόνον είναι αρμόδιο να εκτιμήσει την αξία που πρέπει να προσδοθεί στα στοιχεία που του έχουν υποβληθεί (βλ. αποφάσεις της 1ης Ιουνίου 1994, C-136/92 P, Επιτροπή κατά Brazzelli Lualdi κ.λπ., Συλλογή 1994, σ. I-1981, σκέψη 66, και της 16ης Σεπτεμβρίου 1997, C-362/95 P, Blackspur DIY κ.λπ. κατά Συμβουλίου και Επιτροπής, Συλλογή 1997, σ. I-4775, σκέψη 29).

37 Το Πρωτοδικείο δεν μπορεί, υπό την επιφύλαξη της υποχρεώσεως τηρήσεως των γενικών αρχών και των δικονομικών κανόνων περί του βάρους και της διεξαγωγής των αποδείξεων και της υποχρεώσεως μη αλλοιώσεως των αποδεικτικών στοιχείων, να θεωρηθεί ότι υποχρεούται να αιτιολογεί ρητώς τις εκτιμήσεις του όσον αφορά την αποδεικτική αξία κάθε αποδεικτικού στοιχείου που του έχει υποβληθεί, ιδίως όταν θεωρεί ότι τα στοιχεία αυτά δεν παρουσιάζουν ενδιαφέρον ή είναι απρόσφορα για την επίλυση της διαφοράς (βλ. απόφαση 15ης Ιουνίου 2000, C-237/98 P, Dorsch Consult κατά Συμβουλίου και Επιτροπής, Συλλογή 2000, σ. I-4549, σκέψη 51).

38 Επομένως, δεν μπορεί να γίνει δεκτό το επιχείρημα της αναιρεσείουσας ότι η αναιρεσιβαλλόμενη απόφαση είναι ανεπαρκώς αιτιολογημένη, καθόσον διευκρινίζει ότι η εκ μέρους του Κοινοβουλίου ερμηνεία της γαλλικής νομοθεσίας μπορούσε να θεωρηθεί αξιόπιστη.

39 Εξάλλου, όσον αφορά την ανεπάρκεια της αιτιολογίας σχετικά με την ευχέρεια που διαθέτει ή όχι το Κοινοβούλιο να ερμηνεύσει τη γαλλική νομοθεσία, αρκεί η διαπίστωση ότι το επιχείρημα αυτό συγχέεται στην ουσία με το δεύτερο σκέλος του πρώτου λόγου αναιρέσεως και πρέπει να απορριφθεί για τους ίδιους λόγους.

40 Συνεπώς ο δεύτερος λόγος αναιρέσεως πρέπει να απορριφθεί ως προδήλως αβάσιμος.

Επί του τρίτου λόγου αναιρέσεως

41 Με τον τρίτο λόγο αναιρέσεως, η αναιρεσείουσα ισχυρίζεται ότι το Πρωτοδικείο υπέπεσε σε πρόδηλη πλάνη εκτιμήσεως του λόγου ακυρώσεως που του είχε προβληθεί, ο οποίος στηριζόταν στην αρχή της απαγορεύσεως των διακρίσεων, δεχθέν κακώς το επιχείρημα του Κοινοβουλίου ότι δεν υπήρχε διακριτική μεταχείριση και

κρίνοντας συναφώς ότι για τη διακριτική μεταχείριση ευθυνόταν όχι το κοινοτικό όργανο, αλλά το κράτος μέλος που εισήγαγε το καθεστώς των αυτοκινήτων ταξί και παρέσχε στους οδηγούς τους πλεονεκτήματα σε σχέση με τους λοιπούς μεταφορείς και ιδίως με τις επιχειρήσεις εκμισθώσεως αυτοκινήτων.

42 Συναφώς, πρέπει να υπομνησθεί ότι η αναιρεσείουσα, παρότι στην ουσία προσάπτει στο Πρωτοδικείο ότι αγνόησε την αρχή της απαγορεύσεως των διακρίσεων, δεν προβάλλει καμία επιχειρηματολογία αποσκοπούσα ειδικώς στον προσδιορισμό της πλάνης περί το δίκαιο την οποία ενέχει η αναιρεσιβαλλόμενη απόφαση και περιορίζεται στην επανάληψη των επιχειρημάτων που είχαν ήδη προβληθεί ενώπιον του Πρωτοδικείου.

43 Επομένως, σύμφωνα με πάγια νομολογία ήδη προπαρατεθείσα στις σκέψεις 18 και 19 της παρούσας διατάξεως, επιβάλλεται η απόρριψη του τρίτου λόγου αναιρέσεως ως προδήλως απαράδεκτου.

Επί του τετάρτου λόγου αναιρέσεως

44 Με τον τέταρτο λόγο αναιρέσεως, η αναιρεσείουσα ισχυρίζεται ότι το Πρωτοδικείο εσφαλμένα έκρινε, στη σκέψη 67 της αναιρεσιβαλλομένης αποφάσεως, ότι ο λόγος ακυρώσεως που στηριζόταν στη μη τήρηση του όρου που απαιτούσε τριετή προϋπηρεσία εκ μέρους της αναδόχου επιχειρήσεως της συμβάσεως ήταν απαράδεκτος, διότι δεν στηριζόταν σε νομικά ή πραγματικά στοιχεία που ανέκυψαν κατά τη διαδικασία και προβλήθηκε εκπροθέσμως. Η αναιρεσείουσα ισχυρίζεται, μεταξύ άλλων, ότι στις 15 Απριλίου 1999 θεωρούσε, αν είχε αντιληφθεί σωστά, ότι η υπάρχουσα σύμβαση με την «ένωση (ή τον συνεταιρισμό) οδηγών αυτοκινήτων ταξί» είχε ανανεωθεί και ότι μόλις με το υπόμνημα αντικρούσεως του Κοινοβουλίου ενώπιον του Δικαστηρίου πληροφορήθηκε ότι τούτο δεν συνέτρεχε, διότι η ACATS TAXI 13 αντικατέστησε την Coopérative Taxi 13.

45 Συναφώς, αρκεί εκ νέου η διαπίστωση ότι η αναιρεσείουσα, αντί να προσδιορίσει σε τι συνίσταται το ελάττωμα της συλλογιστικής του Πρωτοδικείου, απλώς επαναλαμβάνει με την αίτησή της αναιρέσεως την επιχειρηματολογία που είχε ήδη προβάλει πρωτοδίκως. Υπ' αυτές τις συνθήκες, σύμφωνα με τη παρατιθέμενη στις σκέψεις 18 και 19 της παρούσας διατάξεως πάγια νομολογία, ο τέταρτος λόγος αναιρέσεως πρέπει επίσης να κηρυχθεί προδήλως απαράδεκτος.

Επί του πέμπτου λόγου αναιρέσεως

46 Η αναιρεσείουσα, φρονώντας ότι απέδειξε ότι το Κοινοβούλιο εισήγαγε παράνομο εργασιακό καθεστώς υπέρ των οδηγών αυτοκινήτων ταξί και σε βάρος της AICS, ισχυρίζεται, με τον πέμπτο λόγο αναιρέσεως, ότι έχει αποδείξει τις προϋποθέσεις στοιχειοθετήσεως της εξωσυμβατικής ευθύνης του κοινοτικού οργάνου και της αποζημιώσεως του ζημιωθέντος ιδιώτη.

47 Αρκεί ωστόσο η διαπίστωση ότι, εφόσον κανένας λόγος αναιρέσεως δεν έγινε δεκτός, ορθώς το Πρωτοδικείο έκρινε με την αναιρεσιβαλλόμενη απόφαση ότι το παράνομο της συμπεριφοράς του Κοινοβουλίου δεν αποδείχθηκε και ως εκ τούτου απέρριψε την αγωγή αποζημιώσεως. Επομένως, ο πέμπτος λόγος αναιρέσεως της αναιρεσείουσας πρέπει να απορριφθεί ως προδήλως αβάσιμος.

48 Από το σύνολο των προεκτεθέντων προκύπτει ότι η αίτηση αναιρέσεως πρέπει να απορριφθεί στο σύνολό της ως εν μέρει προδήλως απαράδεκτη και εν μέρει προδήλως αβάσιμη.

Επί των δικαστικών εξόδων

49 Κατά το άρθρο 69, παράγραφος 2, του Κανονισμού Διαδικασίας, που εφαρμόζεται στη διαδικασία αιτήσεως αναιρέσεως βάσει του άρθρου 118 του ίδιου κανονισμού, ο ηττηθείς διάδικος καταδικάζεται στα δικαστικά έξοδα, εφόσον υπήρχε σχετικό αίτημα του αντιδίκου. Δεδομένου ότι το Κοινοβούλιο ζήτησε την καταδίκη της αναιρεσείουσας και η τελευταία ηττήθηκε, πρέπει να καταδικαστεί στα δικαστικά έξοδα.

Για τους λόγους αυτούς,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (τέταρτο τμήμα)

διατάσσει:

1) Απορρίπτει την αίτηση αναιρέσεως.

2) Καταδικάζει την Alsace International Car Services SARL (AICS) στα δικαστικά έξοδα.

Λουξεμβούργο, 21 Ιουνίου 2001.

Ο Γραμματέας

R. Grass

Ο Πρόεδρος του τετάρτου τμήματος

A. La Pergola