ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (πέμπτο τμήμα)
της 25ης Απριλίου 1996 *

Στην υπόθεση C-87/94,

Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, εκπροσωπουμένη από τον Hendrik van Lier, νομικό σύμβουλο, με αντίκλητο στο Λουξεμβούργο τον Carlos Gómez de la Cruz, μέλος της Νομικής Υπηρεσίας, Centre Wagner, Kirchberg,

προσφεύγουσα,

κατά

Βασιλείου του Βελγίου, εκπροσωπουμένου από τον Jan Devadder, διευθυντή στο Υπουργείο Εξωτερικών, Εξωτερικού Εμπορίου και Συνεργασίας με τις Αναπτυσσόμενες Χώρες, επικουρούμενο από τους Michel Waelbroeck και Denis Waelbroeck, δικηγόρους Βρυξελλών, με τόπο επιδόσεων στο Λουξεμβούργο την Πρεσβεία του Βελγίου, 4, rue des Girondins,

καθού,

που έχει ως αντικείμενο να αναγνωριστεί ότι το Βασίλειο του Βελγίου, λαμβάνοντας υπόψη, στο πλαίσιο προκηρύξεως διαγωνισμού κρατικών προμηθειών διοργανωθέντος από τη Société régionale wallonne du transport, τροποποιήσεις μιας από τις προσφορές οι οποίες έγιναν μετά την αποσφράγιση αυτών, επιτρέποντας τη συμμετοχή στη διαδικασία του διαγωνισμού σε προσφέροντα ο οποίος δεν πληρούσε τα κριτήρια επιλογής με βάση τη συγγραφή υποχρεώσεων, επιλέγοντας μια προσφορά που δεν ανταποκρινόταν προς τα κριτήρια αναθέσεως σύμφωνα με τη συγγραφή υποχρεώσεων, παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από την οδηγία 90/531/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 17ης Σεπτεμβρίου

* Γλώσσα διαδικασίας: η γαλλική.

1990, σχετικά με τις διαδικασίες συνάψεως συμβάσεως στους τομείς του ύδατος, της ενέργειας, των μεταφορών και των τηλεπικοινωνιών (ΕΕ L 297, σ. 1), και παραβίασε την αρχή της ισότητας η οποία αποτελεί τη βάση κάθε ρυθμίσεως των διαδικασιών διαγωνισμών σχετικά με κρατικές προμήθειες και δημόσια έργα,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (πέμπτο τμήμα),

συγκείμενο από τους D. A. O. Edward (εισηγητή), πρόεδρο τμήματος, J. C. Moitinho de Almeida, C. Gulmann, P. Jann και L. Sevón, δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: C. O. Lenz
γραμματέας: H. A. Rühl, κύριος υπάλληλος διοικήσεως,

έχοντας υπόψη την έκθεση ακροατηρίου,

αφού άκουσε τις αγορεύσεις των διαδίκων κατά τη συνεδρίαση της 13ης Ιουλίου 1995,

αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα που ανέπτυξε τις προτάσεις του κατά τη συνεδρίαση της 12ης Σεπτεμβρίου 1995,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

1 Με δικόγραφο που κατέθεσε στη Γραμματεία του Δικαστηρίου στις 11 Μαρτίου 1994, η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων άσκησε προσφυγή, δυνάμει του άρθρου 169 της Συνθήκης ΕΚ, ζητώντας να αναγνωριστεί ότι το Βασίλειο του Βελγίου, λαμβάνοντας υπόψη, στο πλαίσιο προκηρύξεως διαγωνισμού κρατικών προμηθειών διοργανωθέντος από τη Société régionale wallonne

du transport (περιφερειακό οργανισμό συγκοινωνιών της Βαλωνίας, στο εξής: SRWT), τροποποιήσεις μιας από τις προσφορές οι οποίες έγιναν μετά την αποσφράγιση αυτών, επιτρέποντας τη συμμετοχή στη διαδικασία του διαγωνισμού σε προσφέροντα ο οποίος δεν πληρούσε τα κριτήρια επιλογής με βάση τη συγγραφή υποχρεώσεων, επιλέγοντας μια προσφορά που δεν ανταποκρινόταν προς τα κριτήρια αναθέσεως σύμφωνα με τη συγγραφή υποχρεώσεων, παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από την οδηγία 90/531/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 17ης Σεπτεμβρίου 1990, σχετικά με τις διαδικασίες συνάψεως συμβάσεως στους τομείς του ύδατος, της ενέργειας, των μεταφορών και των τηλεπικοινωνιών (ΕΕ L 297, σ. 1, στο εξής: οδηγία), και παραβίασε την αρχή της ισότητας η οποία αποτελεί τη βάση κάθε ρυθμίσεως των διαδικασιών διαγωνισμών σχετικά με κρατικές προμήθειες και δημόσια έργα.

Η οδηγία

2 Στην τριακοστή δεύτερη και την τριακοστή τρίτη αιτιολογική σκέψη της οδηγίας εκτίθεται, αφενός, ότι οι κανόνες τους οποίους οφείλουν να ακολουθούν οι ενδιαφερόμενοι φορείς πρέπει να αποτελούν πλαίσιο για θεμιτές εμπορικές πρακτικές και να επιτρέπουν τη μέγιστη δυνατή ευελιξία και, αφετέρου, ότι, σε αντιστάθμισμα της ευελιξίας αυτής και χάριν της αμοιβαίας εμπιστοσύνης, πρέπει να εξασφαλίζεται ένας ελάχιστος βαθμός διαφάνειας.

3 Το άρθρο 2 της οδηγίας παραθέτει, μεταξύ των αναθετόντων φορέων στους οποίους εφαρμόζεται η οδηγία, τις δημόσιες επιχειρήσεις οι οποίες εκμεταλλεύονται δίκτυο σχεδιασμένο για να παρέχει στο κοινό υπηρεσίες στον τομέα των μεταφορών με λεωφορεία. Στο δεύτερο εδάφιο της παραγράφου 2, στοιχείο γ', του άρθρου αυτού διευκρινίζεται ότι ένα τέτοιο δίκτυο θεωρείται ότι υφίσταται όταν η υπηρεσία παρέχεται υπό τους όρους που ορίζονται από την αρμόδια αρχή ενός κράτους μέλους, όπως οι όροι που αφορούν τις ακολουθητέες διαδρομές, τη διαθέσιμη μεταφορική ικανότητα ή τη συχνότητα παροχής της υπηρεσίας.

4 Το άρθρο 4, παράγραφος 1, της οδηγίας επιτάσσει όπως οι αναθέτοντες φορείς, όταν συνάπτουν συμβάσεις κρατικών προμηθειών και δημοσίων έργων, εφαρμόζουν διαδικασίες σύμφωνες προς τις διατάξεις της οδηγίας.

5 Κατά το άρθρο 4, παράγραφος 2, της οδηγίας, οι αναθέτοντες φορείς μεριμνούν ώστε να μη γίνονται διακρίσεις μεταξύ προμηθευτών ή εργοληπτών.

6 Το άρθρο 27, παράγραφος 2, της οδηγίας προβλέπει ότι, στην περίπτωση που προκρίνεται η πιο συμφέρουσα από οικονομική άποψη προσφορά, «οι αναθέτοντες φορείς αναφέρουν, στη συγγραφή υποχρεώσεων ή στην προκήρυξη της σύμβασης, όλα τα κριτήρια κατακύρωσης που προβλέπουν ότι θα εφαρμοστούν, ει δυνατόν κατά φθίνουσα τάξη σπουδαιότητας».

7 Τέλος, το άρθρο 27 παράγραφος 3, ορίζει:

«Όταν η κατακύρωση γίνεται με κριτήριο την οικονομικώς πιο συμφέρουσα προσφορά, οι αναθέτοντες φορείς μπορούν να λαμβάνουν υπόψη τις διάφορες εναλλακτικές προσφορές που παρουσιάζει ένας προσφέρων εφόσον οι προσφορές αυτές ανταποκρίνονται στις ελάχιστες απαιτήσεις που επιβάλλει ο αναθέτων φορέας. Στη συγγραφή υποχρεώσεων, οι αναθέτοντες φορείς αναφέρουν τις ελάχιστες προϋποθέσεις που πρέπει οπωσδήποτε να πληρούν οι εναλλακτικές προσφορές καθώς και τι απαιτείται για την υποβολή τους στα πλαίσια προσφοράς. Οι αναθέτοντες φορείς αναφέρουν στη συγγραφή υποχρεώσεων κατά πόσον επιτρέπονται οι εναλλακτικές προσφορές.»

8 Σε μια κοινή δήλωση του Συμβουλίου και της Επιτροπής ως προς το άρθρο 15 της οδηγίας (ΕΕ 1990, L 297, σ. 48) ορίζονται τα ακόλουθα:

«*Το Συμβούλιο και η Επιτροπή* δηλώνουν ότι στις ανοιχτές ή κλειστές διαδικασίες αποκλείεται οποιαδήποτε διαπραγμάτευση με τους υποψηφίους ή τους προσφέροντες όσον αφορά βασικά στοιχεία των συμβάσεων η τροποποίηση των οποίων θα μπορούσε να δημιουργήσει προϋποθέσεις αθέμιτου ανταγωνισμού, ιδίως στο θέμα των τιμών. Δεν μπορούν να υπάρξουν συζητήσεις με τους υποψηφίους ή τους προσφέροντες παρά μόνο προκειμένου να διευκρινιστεί ή να συμπληρωθεί η προσφορά τους, καθώς και οι απαιτήσεις των αναθετουσών αρχών και μόνον εφόσον οι συζητήσεις αυτές δεν καταλήγουν σε διακρίσεις.»

Τα πραγματικά περιστατικά

9 Η SRWT, εδρεύουσα στη Namur (Βέλγιο), προκήρυξε διαγωνισμό με ανοικτή διαδικασία για τη σύναψη συμβάσεως προμηθείας περίπου 307 συνήθων λεωφορείων με δημοσίευση της σχετικής προκηρύξεως στο συμπλήρωμα της *Επίσημης Εφημερίδας των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων* της 22ας Απριλίου 1993 (ΕΕ S 78, σ. 76). Η προμήθεια αυτή, εκτιμωμένου ύψους άνω των 2 δισεκατομμυρίων βελγικών φράγκων (BFR) (χωρίς ΦΠΑ), έπρεπε να εκτελεστεί κατά τη διάρκεια περιόδου τριών ετών.

10 Η συγγραφή υποχρεώσεων της προμηθείας περιελάμβανε, αφενός, τη βασική συγγραφή υποχρεώσεων υπ' αριθ. 1 (στο εξής: βασική συγγραφή υποχρεώσεων) και, αφετέρου, την ιδιαίτερη συγγραφή υποχρεώσεων υπ' αριθ. 545 (στο εξής: ιδιαίτερη συγγραφή υποχρεώσεων), η οποία τροποποιούσε ορισμένους όρους της βασικής συγγραφής υποχρεώσεων.

11 Η ιδιαίτερη συγγραφή υποχρεώσεων προέβλεπε, στο σημείο 20.2, ότι η προμήθεια θα κατακυρωνόταν στην οικονομικώς πιο συμφέρουσα προσφορά. Η επιλογή της προσφοράς αυτής θα βασιζόταν σε αξιολόγηση των προσφορών σε σχέση με τα κριτήρια αναθέσεως, οι τίτλοι των οποίων παρατίθενται στο σημείο 59 των προτάσεων του γενικού εισαγγελέα. Πρόκειται ιδίως για αξιολόγηση της βασικής τιμής των λεωφορείων, προσαυξημένης κατά την αξία των εναλλακτικών προσφορών που λαμβάνονται υπόψη, διορθουμένης στη συνέχεια σε συνάρτηση με τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματα που απορρέουν από την εφαρμογή των δέκα τεχνικών κριτηρίων εκτιμήσεως (στο εξής: τεχνικά κριτήρια).

12 Η SRWT κάλεσε ρητά τους ενδεχόμενους προσφέροντες να προτείνουν ορισμένες εναλλακτικές προσφορές σχετικά με την οικονομική πλευρά της συμβάσεως, όπως η τμηματική πληρωμή, η χρηματοδοτική μίσθωση και η μίσθωση αυτοκινήτων.

13 Όσον αφορά τα τεχνικά κριτήρια, η ιδιαίτερη συγγραφή υποχρεώσεων προέβλεπε, για κάθε ένα από αυτά, όρο παρέχοντα τη δυνατότητα στην SRWT να

υπολογίσει ένα πλασματικό χρηματικό ποσό («francs fictifs»), προσθέτοντας ή αφαιρώντας το σε συνάρτηση με ορισμένα τεχνικά χαρακτηριστικά των προσφερόμενων λεωφορείων, ανάλογα με τα στοιχεία της σχετικής προσφοράς. Το ποσό αυτό θα προσετίθετο στη βασική τιμή ή θα αφαιρείτο από αυτήν.

14 Κατόπιν της αποστολής της συγγραφής υποχρεώσεων στους ενδιαφερομένους, η SRWT τους απηύθυνε τρία διορθωτικά της σχετικής προκηρύξεως του διαγωνισμού με ημερομηνίες 30 Απριλίου 1993, 5 και 28 Μαΐου 1993, αντίστοιχα, περιλαμβάνοντα ορισμένες διορθώσεις και διευκρινίσεις στη συγγραφή υποχρεώσεων. Με το δεύτερο διορθωτικό της προκηρύξεως του διαγωνισμού, η SRWT διευκρίνισε ορισμένες πλευρές της συγγραφής υποχρεώσεων που αφορούσαν τον απαραίτητο αριθμό θέσεων καθημένων, τον συνολικό επιθυμητό αριθμό θέσεων, το μέγιστο ύψος του πατώματος και τον τρόπο υπολογισμού των προς αφαίρεση πλασματικών ποσών. Βάσει καθενός από τα διορθωτικά, οι προσφέροντες έπρεπε να εκθέσουν σαφώς στις προσφορές τους αν παρέλαβαν τα διορθωτικά αυτά και αν τα έλαβαν υπόψη.

15 Στις 7 Ιουνίου 1993, ημερομηνία την οποία η προκήρυξη του διαγωνισμού όριζε τόσο ως χρονικό όριο για την παραλαβή των προσφορών όσο και ως ημερομηνία αποσφραγίσεώς τους, είχαν υποβληθεί οι προσφορές των εξής πέντε εταιριών: EMI (Aubange), Van Hool (Koningshooikt), Mercedes-Belgium (Βρυξέλλες), Berkhof (Roeselaere) και Jonckheere (Roeselaere).

16 Η SRWT εξέτασε λεπτομερώς τις προσφορές τον Ιούνιο και τον Ιούλιο του 1993. Σ' ένα σημείωμα της 24ης Αυγούστου 1993, που συντάχθηκε για τη συνεδρίαση του διοικητικού συμβουλίου της 2ας Σεπτεμβρίου 1993, προτάθηκε να συναφθεί η σύμβαση ως προς το μέρος 1 με την εταιρία Jonckheere και ως προς τα μέρη 2 έως 6 με την εταιρία Van Hool.

17 Στο μεταξύ, η εταιρία EMI υπέβαλε στον αναθέτοντα φορέα τρία «συμπληρωματικά» σημειώματα στις 3, τις 23 και τις 24 Αυγούστου 1993, με τα οποία σχολίασε ορισμένα σημεία της προσφοράς της, ιδίως ως προς την κατανάλωση καυσίμων, τη συχνότητα της αντικαταστάσεως κινητήρων και κιβωτίων ταχυτήτων, καθώς και διάφορα στοιχεία σχετικά με την ποιότητα, από τεχνικής απόψεως, του προσφερόμενου υλικού.

18 Μετά από αναλυτική εξέταση των τριών αυτών συμπληρωματικών σημειωμάτων, η τεχνική υπηρεσία του αναθέτοντος φορέα συνέταξε στις 31 Αυγούστου 1993 ένα σημείωμα, στο οποίο υποστήριξε την άποψη ότι τα εν λόγω συμπληρωματικά σημειώματα της EMI αποτελούσαν τροποποιήσεις της αρχικής προσφοράς και, επομένως, δεν μπορούσαν να ληφθούν υπόψη. Κατά συνέπεια, η πρόταση όσον αφορά την κατακύρωση που περιλαμβανόταν στο σημείωμα που συντάχθηκε για τη συνεδρίαση της 2ας Σεπτεμβρίου 1993 εξακολουθούσε να ισχύει.

19 Κατά τη συνεδρίασή του της 2ας Σεπτεμβρίου 1993, το διοικητικό συμβούλιο θεώρησε ότι δεν είχε στη διάθεσή του επαρκή στοιχεία για να λάβει οριστική απόφαση. Διερωτήθηκε ιδίως αν μπορούσε να λάβει υπόψη τα τρία συμπληρωματικά σημειώματα της EMI και αποφάσισε να ζητήσει τη νομική γνωμοδότηση του Υπουργού Συγκοινωνιών της Βαλωνίας επί του ζητήματος αυτού.

20 Με έγγραφο της 14ης Σεπτεμβρίου 1993, ο Υπουργός Συγκοινωνιών της Βαλωνίας απάντησε ότι η συνεκτίμηση των τριών αυτών συμπληρωματικών σημειωμάτων της EMI δεν δημιουργούσε κανένα νομικό πρόβλημα όσον αφορά τα περισσότερα από τα ζητήματα στα οποία αυτά αναφέρονται. Ο Υπουργός πρότεινε στο διοικητικό συμβούλιο να προβεί σε νέα εξέταση του φακέλου, λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις του.

21 Στις 28 Σεπτεμβρίου 1993, η SRWT ζήτησε από την EMI να της επιβεβαιώσει την κατανάλωση καυσίμων που εμφαινόταν στο συμπληρωματικό σημείωμα της 24ης Αυγούστου 1993, καθώς και τη συχνότητα αντικαταστάσεως κινητήρων και κιβωτίων ταχυτήτων που μνημονευόταν στο συμπληρωματικό σημείωμα της 23ης Αυγούστου 1993. Με έγγραφο της 29ης Σεπτεμβρίου 1993, η EMI επιβεβαίωσε την ακρίβεια των στοιχείων τα οποία είχε παράσχει.

22 Κατόπιν της επιβεβαιώσεως αυτής, η SRWT προέβη σε νέα σύγκριση των προσφορών, λαμβάνοντας υπόψη τα στοιχεία των τριών συμπληρωματικών σημειωμάτων. Συντάχθηκε ένα νέο σημείωμα για τη συνεδρίαση του διοικητικού συμβουλίου της 6ης Οκτωβρίου 1993, με το οποίο προτεινόταν η σύναψη της συμβάσεως ως προς το μέρος 1 με την εταιρία Jonckheere και ως προς τα μέρη 2 έως 6 με την EMI.

23 Κατά τη συνεδρίασή του της 6ης Οκτωβρίου 1993, το διοικητικό συμβούλιο αποφάσισε, αφενός, να δεχθεί τις προτάσεις αυτές και, επομένως, να συνάψει τη σύμβαση ως προς το μέρος 1 με την εταιρία Jonckheere και ως προς τα μέρη 2 έως 6 με την EMI και, αφετέρου, να αναβάλει για το 1996 την παραγγελία 30 λεωφορείων.

24 Την ίδια ημέρα η εταιρία Van Hool υπέβαλε ενώπιον του βελγικού Conseil d'État αίτηση αναστολής εκτελέσεως της αποφάσεως λόγω εξαιρετικά επείγουσας περιπτώσεως. Η αίτηση απορρίφθηκε με απόφαση της 17ης Νοεμβρίου 1993.

25 Η Επιτροπή, στην οποία η Van Hool υπέβαλε επίσης σχετική καταγγελία, απηύθυνε στη Βελγική Κυβέρνηση στις 30 Νοεμβρίου 1993 έγγραφο οχλήσεως κατά την έννοια του άρθρου 169 της Συνθήκης. Με έγγραφο της 15ης Δεκεμβρίου 1993, η Βελγική Κυβέρνηση απάντησε ότι η αιτίαση σχετικά με την προβαλλόμενη παράβαση εκ μέρους της είναι αβάσιμη. Θεωρώντας ότι η απάντηση αυτή δεν ήταν πειστική, η Επιτροπή απηύθυνε στη Βελγική Κυβέρνηση αιτιολογημένη γνώμη, ζητώντας της να παρέμβει στις αρμόδιες αρχές προκειμένου να ανασταλούν οι νομικές συνέπειες της συμβάσεως μεταξύ της SRWT και της EMI. Απαντώντας στην αιτιολογημένη γνώμη, η Βελγική Κυβέρνηση ενέμεινε στον ισχυρισμό της ότι η Επιτροπή δεν απέδειξε τη διάπραξη παραβάσεως.

26 Στις 11 Μαρτίου 1994, η Επιτροπή άσκησε την παρούσα προσφυγή και υπέβαλε αίτηση λήψεως ασφαλιστικών μέτρων, ζητώντας την αναστολή της αποφάσεως της SRWT περί κατακυρώσεως του διαγωνισμού καθώς και των μέτρων εκτελέσεώς της. Η εν λόγω αίτηση λήψεως ασφαλιστικών μέτρων απορρίφθηκε με διάταξη της 22ας Απριλίου 1994.

27 Με δικόγραφο της 9ης Ιουνίου 1995, η Επιτροπή παραιτήθηκε από τον δεύτερο λόγο της προσφυγής, με τον οποίο προσήπτε στο Βασίλειο του Βελγίου ότι δέχθηκε την προσφορά της EMI που δεν πληρούσε τα κριτήρια επιλογής τα οποία διαλαμβάνονταν στη συγγραφή υποχρεώσεων.

28 Με την κατ' αυτό τον τρόπο τροποποιηθείσα προσφυγή ζητείται να αναγνωριστεί ότι το Βασίλειο του Βελγίου παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από την οδηγία, καθώς και από την αρχή της ίσης μεταχειρίσεως των προσφερόντων, η οποία αποτελεί τη βάση κάθε ρυθμίσεως των διαδικασιών συνάψεως των συμβάσεων δημοσίων έργων και κρατικών προμηθειών, καθόσον, στο πλαίσιο διαγωνισμού κρατικών προμηθειών προκηρυχθέντος από την SRWT,

— έλαβε υπόψη τροποποιήσεις μιας των προσφορών μετά την αποσφράγιση των τελευταίων και

— επέλεξε προσφορά που δεν ανταποκρινόταν προς τα κριτήρια αναθέσεως κατά τη συγγραφή υποχρεώσεων.

29 Πριν εξεταστούν αναλυτικά οι αιτιάσεις αυτές, πρέπει να εξετασθεί καταρχάς ο ισχυρισμός της Βελγικής Κυβερνήσεως ότι η οδηγία δεν έχει εφαρμογή στην προκειμένη υπόθεση.

Επί της δυνατότητας εφαρμογής του κοινοτικού δικαίου

30 Διαπιστώνεται ότι η SRWT είναι δημόσια επιχείρηση η οποία εκμεταλλεύεται δίκτυο που παρέχει υπηρεσία στο κοινό στον τομέα των μεταφορών με λεωφορεία, κατά την έννοια του άρθρου 2 της οδηγίας, και ότι, επομένως, ήταν υποχρεωμένη να τηρήσει, σύμφωνα με το άρθρο 4, τους κανόνες της οδηγίας όταν συνήψε την υποδιαιρούμενη σε οκτώ μέρη σύμβαση προμηθείας λεωφορείων η οποία οδήγησε στην άσκηση της παρούσας ποσφυγής.

31 Εντούτοις, δεδομένου ότι όλοι οι προσφέροντες είναι βελγικές επιχειρήσεις, η Βελγική Κυβέρνηση διατείνεται ότι η υπόθεση αφορά μια καθαρά εσωτερική κατάσταση, στην οποία δεν έχει εφαρμογή το κοινοτικό δίκαιο.

32 Ο ισχυρισμός αυτός δεν μπορεί να γίνει δεκτός.

33 Πράγματι, η υποχρέωση που επιβάλλεται στους αναθέτοντες φορείς βάσει του άρθρου 4, παράγραφος 1, της οδηγίας δεν εξαρτάται από καμία προϋπόθεση σχετική με την ιθαγένεια ή τον τόπο εγκαταστάσεως των προσφερόντων. Επιπλέον, όπως ο γενικός εισαγγελέας υπογράμμισε στο σημείο 24 των προτάσεών του, η σύναψη συμβάσεως κρατικών προμηθειών μπορεί κάλλιστα να αφορά, άμεσα ή έμμεσα, επιχειρήσεις εγκατεστημένες σε άλλα κράτη μέλη. Επομένως, η διαδικασία που προβλέπει η οδηγία πρέπει να ακολουθείται ανεξάρτητα από την ιθαγένεια ή τον τόπο εγκαταστάσεως των προσφερόντων.

34 Κατά τη διάρκεια της διαδικασίας, η Βελγική Κυβέρνηση προέβαλε ακόμη τον ισχυρισμό ότι ο αναθέτων φορέας δεν ήταν υποχρεωμένος να συνάψει τη σύμβαση με βάση την ανοικτή διαδικασία. Θα μπορούσε να επιλέξει διαδικασία με διαπραγματεύσεις, διαδικασία προς την οποία είναι σύμφωνες οι ενέργειές της.

35 Επ' αυτού αρκεί να σημειωθεί ότι, ναι μεν κατά το άρθρο 15, παράγραφος 1, της οδηγίας οι αναθέτοντες φορείς που υποχρεούνται να ακολουθούν τις διαδικασίες της οδηγίας έχουν μια σχετική ευχέρεια όσον αφορά την επιλογή της εφαρμοστέας διαδικασίας για σύναψη συμβάσεως, οι φορείς αυτοί όμως, εφόσον προκήρυξαν σχετικό διαγωνισμό βάσει συγκεκριμένης διαδικασίας, δεσμεύονται να τηρούν τους κανόνες που τη διέπουν μέχρι την οριστική κατακύρωσή του.

Επί των αιτιάσεων

36 Η Επιτροπή φρονεί ότι η SRWT, λαμβάνοντας υπόψη στοιχεία τα οποία περιλαμβάνονταν στα τρία συμπληρωματικά σημειώματα της EMI που αφορούσαν, ειδικότερα, την κατανάλωση καυσίμων, τη συχνότητα αντικαταστάσεως

κινητήρων και κιβωτίων ταχυτήτων, καθώς και ορισμένα στοιχεία σχετικά με την ποιότητα από τεχνικής απόψεως του προσφερόμενου υλικού, παραβίασε την αρχή της ίσης μεταχειρίσεως των προσφερόντων.

37 Όσον αφορά την κατανάλωση καυσίμων, η Επιτροπή προσάπτει στο Βασίλειο του Βελγίου ότι έλαβε υπόψη, κατά την αξιολόγηση των προσφορών, μια νέα κατανάλωση την οποία η EMI γνωστοποίησε στην SRWT μετά την αποσφράγιση των προσφορών και η οποία είναι διαφορετική από την περιλαμβανόμενη στις αρχικές προσφορές.

38 Όσον αφορά τη συχνότητα αντικαταστάσεως κινητήρων και κιβωτίων ταχυτήτων, η Επιτροπή προσάπτει στο Βασίλειο του Βελγίου ότι έλαβε υπόψη στοιχεία τα οποία παρέσχε η EMI μετά την αποσφράγιση των προσφορών, τα οποία, αφενός, αποτελούν τροποποίηση των αρχικών προσφορών της και, αφετέρου, δεν αντιστοιχούν προς τα απαιτούμενα της συγγραφής υποχρεώσεων.

39 Όσον αφορά τα στοιχεία σχετικά με την ποιότητα από τεχνικής απόψεως του προσφερόμενου υλικού, η Επιτροπή θεωρεί ότι η SRWT κακώς έλαβε υπόψη, κατά την αξιολόγηση των προσφορών της EMI, στοιχεία τα οποία δεν περιλαμβάνονταν μεταξύ των κριτηρίων αναθέσεως.

Επί της καταναλώσεως καυσίμων

40 Το σημείο 20.2.2.1 της συγγραφής υποχρεώσεων αναφέρει:

«20.2.2.1. Κατανάλωση καυσίμων

Κατά τη σύγκριση των προσφορών θα προσμετρηθεί στην οικεία προσφορά ένα πλασματικό πλεονέκτημα ίσο με την αξία 6 000 λίτρων πετρελαίου για κάθε σύνηθες λεωφορείο (επίσημη τιμή κατά την ημερομηνία αποσφραγίσεως των προσφορών) για κάθε ολόκληρη μονάδα διαφοράς καταναλώσεως 1 λίτρου ανά 100 χλμ. μεταξύ της εγγυημένης στην προσφορά καταναλώσεως καυσίμων (της προσεγγίσεως περιλαμβανομένης), με βάση τον κύκλο δοκιμών που περιγράφεται στο παράρτημα 10 της παρούσας συγγραφής υποχρεώσεων, και της μεγαλύτερης από τις καταναλώσεις των προσφερόμενων λεωφορείων.»

41 Σύμφωνα με τους όρους του παραρτήματος αυτού, η δοκιμή πρέπει να γίνεται με όχημα μεταφέρον φορτίο αντίστοιχο προς το βάρος του ελάχιστου αριθμού επιβατών.

42 Στις αρχικές προσφορές, η EMI δήλωσε, για τα μέρη 2 έως 6, κατανάλωση καυσίμων 54 λίτρων ανά 100 χλμ. Εντούτοις, με το σημείωμα υπ' αριθ. 1 (στο εξής: σημείωμα 1) που συνάπτεται στις προσφορές της, η EMI ισχυρίζεται ότι — δεδομένου ότι η κατανάλωση 54 λίτρων ανά 100 χλμ. μετρήθηκε ύστερα από δοκιμές με όχημα το οποίο δεν ήταν ούτε κυλινδρισμένο (ρονταρισμένο) ούτε ειδικά ρυθμισμένο — η κατανάλωση που θα είχε ένα όχημα κυλινδρισμένο και βελτιωμένο θα μπορούσε να είναι μειωμένη κατά 5 έως 8 % σε σχέση με την προβλεπόμενη στις προσφορές.

43 Η EMI επιβεβαίωσε επίσης στις αρχικές της προσφορές ότι είχε παραλάβει τα τρία διορθωτικά της προκηρύξεως του διαγωνισμού και ότι τα έλαβε υπόψη.

44 Η SRWT προέβη σε μια πρώτη αξιολόγηση των προσφορών βάσει της καταναλώσεως καυσίμων, την οποία η EMI ανέφερε στις αρχικές της προσφορές, ήτοι 54 λίτρα ανά 100 χλμ. Δεδομένου ότι αυτή ήταν η μεγαλύτερη απ' όλες τις προσφορές που υποβλήθηκαν για τα μέρη αυτά, κατά τη μέθοδο υπολογισμού που προσδιοριζόταν στην ιδιαίτερη συγγραφή υποχρεώσεων, η εν λόγω κατανάλωση έπρεπε να αποτελέσει βάση για την εκτίμηση των πλασματικών πλεονεκτημάτων των άλλων προσφορών. Από τα παραρτήματα 5 και 6 του σημειώματος που συντάχθηκε για τη συνεδρίαση της 2ας Σεπτεμβρίου 1993 προκύπτει ότι, κατά την εκτίμηση αυτή, δεν υπολογίστηκε κανένα πλασματικό πλεονέκτημα όσον αφορά τις προσφορές της EMI σχετικά με την κατανάλωση καυσίμων, ενώ υπολογίστηκαν τέτοια πλεονεκτήματα για όλους τους άλλους προσφέροντες σε σχέση με την αναφερόμενη από την EMI κατανάλωση.

45 Με το πρώτο συμπληρωματικό της σημείωμα της 3ης Αυγούστου 1993, η EMI γνωστοποίησε στην SRWT την εκ μέρους της ερμηνεία του δεύτερου διορθωτικού της προκηρύξεως του διαγωνισμού. Κατά την EMI, το διορθωτικό αυτό σήμαινε ότι έπαυε να αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση για τη σύναψη της συμβάσεως ο συνολικός αριθμός θέσεων ο οποίος διαλαμβανόταν στην ιδιαίτερη συγγραφή υποχρεώσεων. Το γεγονός αυτό είχε επίπτωση επί του υπολογισμού της καταναλώσεως καυσίμων, καθόσον η λογική της ίσης μεταχειρίσεως των προσφερόντων προϋπέθετε ότι ο υπολογισμός αυτός πρέπει να γίνεται με βάση το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος. Επομένως, θεώρησε ότι, για να γίνει σύγκριση των στοιχείων που υπέβαλε με εκείνα των άλλων προσφερόντων, ήταν οπωσδήποτε σημαντικό να ληφθεί υπόψη η εκτιθέμενη στις αρχικές προσφορές κατανάλωση, μειωμένη κατά 8 %.

46 Στη συνέχεια, αφού υπενθύμισε το περιεχόμενο του σημειώματος 1, η EMI πληροφόρησε την SRWT, με το συμπληρωματικό σημείωμα της 24ης Αυγούστου 1993, ότι είχε προβεί σε περαιτέρω δοκιμές, τη φορά αυτή υπό άριστες συνθήκες, και ότι, κατόπιν των δοκιμών αυτών, προέκυψε ότι η κατανάλωση καυσίμων, όσον αφορά τις προσφορές της σχετικά με τα μέρη 2 έως 6, ήταν 45 λίτρα ανά 100 χλμ., ήτοι μειωμένη κατά 16,7 % σε σχέση με την κατανάλωση των 54 λίτρων ανά 100 χλμ. Η EMI ζήτησε από την SRWT να λάβει υπόψη αυτή τη νέα κατανάλωση για την αξιολόγηση των προσφορών της.

47 Η Βελγική Κυβέρνηση επιβεβαίωσε ότι η SRWT έλαβε υπόψη τη νέα αυτή κατανάλωση συνάπτοντας τη σύμβαση με την EMI.

48 Πράγματι, δεδομένου ότι η τελευταία αυτή κατανάλωση δεν ήταν πλέον η υψηλότερη, η SRWT προέβη σε νέα εκτίμηση των πλασματικών πλεονεκτημάτων που υπολογίστηκαν για όλους τους προσφέροντες. Από τα παραρτήματα 1 και 2 του σημειώματος που συντάχθηκε για τη συνεδρίαση της 6ης Οκτωβρίου 1993 προκύπτει ότι, κατά τη δεύτερη αυτή εκτίμηση, τα πλασματικά πλεονεκτήματα των άλλων προσφερόντων, εκτός της EMI, μειώθηκαν σε σχέση με εκείνα τα οποία είχαν υπολογιστεί κατά την πρώτη εκτίμηση, κατά τρόπον ώστε να μηδενιστούν τα πλεονεκτήματα της Jonckheere, ενώ υπολογίστηκε πλασματικό πλεονέκτημα υπέρ της EMI.

49 Η Επιτροπή θεωρεί ότι, λαμβάνοντας υπόψη, για την κατακύρωση του διαγωνισμού, τα στοιχεία που παρέσχε η EMI με το συμπληρωματικό σημείωμά της

της 24ης Αυγούστου 1993, που τροποποίησαν, μετά την αποσφράγιση των προσφορών, την αρχικώς αναφερθείσα από την εταιρία αυτή κατανάλωση, η SRWT παραβίασε την αρχή της ίσης μεταχειρίσεως των προσφερόντων.

50 Η Βελγική Κυβέρνηση ισχυρίζεται, καταρχάς, ότι η αρχή της ίσης μεταχειρίσεως επέτασσε ακριβώς να ληφθεί υπόψη η εκ μέρους της EMI διόρθωση της καταναλώσεως για την κατακύρωση του διαγωνισμού, καθόσον οι άλλοι προσφέροντες είχαν ήδη ανακοινώσει, με τις αρχικές τους προσφορές, τις βελτιωμένες καταναλώσεις. Στη συνέχεια, υπογραμμίζει ότι η κατανάλωση καυσίμων έχει αντικειμενικό χαρακτήρα και είναι εξακριβώσιμη, οπότε δεν πρόκειται για ηθελημένη τροποποίηση ή για μεταβολή που επήλθε μετά από διαπραγματεύσεις με τον αναθέτοντα φορέα. Τέλος, η αλλαγή αυτή δεν επηρέασε τα τεχνικά χαρακτηριστικά ούτε του οχήματος ούτε του κινητήρα και, συνεπώς, οι αρχικές προσφορές της EMI δεν τροποποιήθηκαν.

51 Πρέπει να υπομνησθεί, εκ προοιμίου, ότι, με την απόφαση της 22ας Ιουνίου 1993, αποκαλούμενη «Storebaelt», C-243/89, Επιτροπή κατά Δανίας (Συλλογή 1993, σ. I-3353, σκέψη 33), το Δικαστήριο έκρινε ότι το καθήκον τηρήσεως της αρχής της ίσης μεταχειρίσεως ανταποκρίνεται στην ίδια την ουσία της οδηγίας 71/305/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 26ης Ιουλίου 1971, περί συντονισμού των διαδικασιών για τη σύναψη συμβάσεων δημοσίων έργων (ΕΕ ειδ. έκδ. 17/001, σ. 7).

52 Το ίδιο ισχύει για την οδηγία την οποία αφορά η υπό κρίση υπόθεση, όπως προκύπτει από το άρθρο 4, παράγραφος 2, της οδηγίας αυτής.

53 Επιπλέον, από την τριακοστή τρίτη αιτιολογική της σκέψη συνάγεται ότι η οδηγία αποσκοπεί στην εξασφάλιση ενός ελάχιστου επιπέδου διαφάνειας όσον αφορά τη σύναψη των συμβάσεων στις οποίες εφαρμόζεται.

54 Επομένως, κατά τη διαδικασία συγκρίσεως των προσφορών έπρεπε να τηρηθεί, σε όλα τα στάδιά της, τόσο η αρχή της ίσης μεταχειρίσεως των προσφερόντων όσο και η αρχή της διαφάνειας, ώστε όλοι οι προσφέροντες να έχουν ίσες ευκαιρίες όταν υποβάλλουν τις προσφορές τους.

55 Όταν ένας αναθέτων φορέας επιλέγει, όπως στην προκειμένη υπόθεση, την ανοικτή διαδικασία, αυτή η ισότητα ευκαιριών εξασφαλίζεται με την υποχρέωση του αναθέτοντος φορέα, την οποία του επιβάλλει το άρθρο 16, παράγραφος 1, στοιχείο α', της οδηγίας, να ενεργεί σύμφωνα με το παράρτημα XII, τίτλος Α, της οδηγίας αυτής. Έτσι, ο εν λόγω φορέας υποχρεούται να προσδιορίζει, αφενός, ένα χρονικό όριο για την υποβολή των προσφορών ώστε όλοι οι προσφέροντες να διαθέτουν το ίδιο χρονικό διάστημα μετά τη δημοσίευση της προκηρύξεως του διαγωνισμού προς προετοιμασία των προσφορών τους, και, αφετέρου, την ημερομηνία, την ώρα και τον τόπο της αποσφραγίσεώς τους, πράγμα το οποίο συμβάλλει επίσης στην αύξηση της διαφάνειας της διαδικασίας, δεδομένου ότι το περιεχόμενο όλων των κατατεθεισών προσφορών αποκαλύπτεται ταυτοχρόνως.

56 Επιβάλλεται η διαπίστωση ότι, όταν ο αναθέτων φορέας λαμβάνει υπόψη τροποποίηση των αρχικών προσφορών ενός μόνον από τους προσφερόντες, αυτός περιέρχεται σε πλεονεκτική θέση σε σχέση με τους ανταγωνιστές του, πράγμα το οποίο προσβάλλει την αρχή της ίσης μεταχειρίσεως των προσφερόντων και θίγει τη διαφάνεια της διαδικασίας.

57 Εν προκειμένω, δεν αμφισβητείται, αφενός, ότι η μείωση της καταναλώσεως την οποία γνωστοποίησε η EMI με το συμπληρωματικό σημείωμα της 24ης Αυγούστου 1993 υπερέβη σαφώς το όριο του 8 % το οποίο προέβλεπε η EMI στο σημείωμα 1 που συναπτόταν στις αρχικές της προσφορές και, αφετέρου, ότι η SRWT έλαβε υπόψη, κατά την τελική σύγκριση των προσφορών, αυτή την τελευταία κατανάλωση.

58 Από την υπέρβαση αυτή προκύπτει, χωρίς να απαιτείται να αποφανθεί το Δικαστήριο επί του αν η SRWT μπορούσε να λάβει υπόψη τη νέα κατανάλωση που ανέφερε η EMI με το συμπληρωματικό της σημείωμα της 3ης Αυγούστου 1993, η οποία ήταν εντός του προβλεπόμενου στην προσφορά της ορίου του 8 %, ότι η νέα κατανάλωση των 45 λίτρων ανά 100 χλμ. αποτελούσε τροποποίηση των αρχικών προσφορών της EMI. Πράγματι, η τελευταία ανέφερε, με

τα συμπληρωματικά σημειώματά της, στοιχεία προκύπτοντα από τα διορθωτικά της προκηρύξεως του διαγωνισμού τα οποία, κατά δήλωσή της, έλαβε υπόψη στην αρχική της προσφορά και δεν εξήγησε τους λόγους για τους οποίους οι νέες αυτές δοκιμές δεν μπορούσαν να πραγματοποιηθούν πριν από το χρονικό όριο που είχε καθοριστεί για την υποβολή των προσφορών. Συνεπώς, η κατανάλωση των 45 λίτρων ανά 100 χλμ. δεν έπρεπε να ληφθεί υπόψη σε καμία περίπτωση.

59 Εξάλλου, πρέπει να σημειωθεί ότι η συνεκτίμηση των στοιχείων αυτών μετέβαλε, σε βάρος των άλλων προσφερόντων, το ποσό των πλασματικών πλεονεκτημάτων που προέκυπταν από την πρώτη σύγκριση των προσφορών, οπότε επηρεάστηκε η κατάταξη των προσφερόντων.

60 Επομένως, πρέπει να γίνει δεκτό ότι το Βασίλειο του Βελγίου, λαμβάνοντας υπόψη τα στοιχεία σχετικά με την κατανάλωση καυσίμων τα οποία η EMI γνωστοποίησε με το συμπληρωματικό της σημείωμα της 24ης Αυγούστου 1993, ήτοι μετά την αποσφράγιση των προσφορών, παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από την οδηγία.

Επί της συχνότητας αντικαταστάσεων των κινητήρων και των κιβωτίων ταχυτήτων

61 Το σημείο 20.2.2.2 της συγγραφής υποχρεώσεων ορίζει:

«20.2.2.2. Χρόνος συναρμολογήσεως και αποσυναρμολογήσεως, αξία των ανταλλακτικών

Οι προσφέροντες θα γνωστοποιήσουν την αξία των ανταλλακτικών και τον χρόνο συναρμολογήσεως και αποσυναρμολογήσεως των οργάνων που διαλαμβάνονται στο παράρτημα 23.

Όλες οι προσφορές θα επιβαρυνθούν αυτεπάγγελτα με ένα πλασματικό ποσό για να ληφθούν υπόψη τα έξοδα συντηρήσεως, σύμφωνα με τους πίνακες του παραρτήματος 23.»

62 Από τους πίνακες του παραρτήματος 23 προκύπτει ότι επρόκειτο να προσμετρηθεί επιβάρυνση με ένα πλασματικό ποσό για έξοδα συντηρήσεως μόνον 45 οργάνων του λεωφορείου. Ο υπολογισμός του ποσού αυτού θα γινόταν, για καθένα από τα αναφερόμενα όργανα, με έναν μαθηματικό τύπο, στοιχεία του οποίου ήταν ο αριθμός των όμοιων μονάδων του οργάνου αυτού στο λεωφορείο, ο χρόνος αποσυναρμολογήσεως, ο χρόνος συναρμολογήσεως, η αξία και ο αριθμός των προβλεπόμενων αντικαταστάσεων του οργάνου.

63 Εντούτοις, προς υπολογισμό του πλασματικού ποσού της επιβαρύνσεως, το παράρτημα 23 της ιδιαίτερης συγγραφής υποχρεώσεων επέβαλλε στους προσφέροντες να υποβάλουν προτάσεις μόνο για τα τρία πρώτα στοιχεία του μαθηματικού τύπου. Όσον αφορά τις προβλεπόμενες αντικαταστάσεις, το παράρτημα 23 όριζε, βάσει της πείρας της SRWT, συγκεκριμένο αριθμό για κάθε όργανο. Για τον κινητήρα και το κιβώτιο ταχυτήτων προβλέπονταν δύο και τρεις αντικαταστάσεις, αντιστοίχως. Επομένως, οι ενδεχόμενοι προσφέροντες δεν καλούνταν να προσδιορίσουν τον αριθμό των προβλεπόμενων αντικαταστάσεων αυτών των δύο οργάνων.

64 Σύμφωνα με τα οριζόμενα στο παράρτημα 23, όταν συμπλήρωσε τον σχετικό πίνακα, η EMI δεν διατύπωσε καμία πρόταση σχετικά με τον αριθμό των προβλεπόμενων αντικαταστάσεων των αναφερόμενων οργάνων. Εντούτοις, στο συμπληρωματικό της σημείωμα της 23ης Αυγούστου 1993 υπογράμμισε στην SRWT ότι προβλεπόταν μία μόνον αλλαγή κινητήρα και 1,25 αλλαγή κιβωτίου ταχυτήτων για τα λεωφορεία της και, επομένως, δεν έπρεπε να ληφθούν υπόψη όσον αφορά τις προσφορές της οι αριθμοί προβλεπόμενων αντικαταστάσεων τους οποίους καθόρισε η SRWT στο παράρτημα 23.

65 Η Βελγική Κυβέρνηση δέχεται ότι, όταν η SRWT υπολόγισε το πλασματικό ποσό με το οποίο θα επιβαρύνονταν οι προσφορές της EMI, ο εν λόγω οργανισμός έλαβε υπόψη αυτά τα νέα στοιχεία αντί εκείνων που διαλαμβάνονταν στους πίνακες τους παραρτήματος 23, ενώ, για τον υπολογισμό των πλασματικών ποσών για όλες τις άλλες προσφορές έλαβε υπόψη αυτά τα τελευταία στοιχεία.

66 Η Επιτροπή διατείνεται ότι η ενέργεια αυτή συνιστά διπλή παραβίαση της αρχής της ίσης μεταχειρίσεως των προσφερόντων. Πρώτον, λαμβάνοντας υπόψη τα εν λόγω στοιχεία για την κατακύρωση του διαγωνισμού, η SRWT επέτρεψε σε έναν από τους προσφέροντες να τροποποιήσει τις αρχικές του προσφορές μετά την αποσφράγισή τους. Δεύτερον, εφόσον αυτά τα νέα στοιχεία δεν ήταν σύμφωνα με όσα ορίζονταν στους πίνακες του παραρτήματος 23, η SRWT συνήψε τη σχετική σύμβαση με έναν από τους προσφέροντες χωρίς να τηρήσει τα κριτήρια τα οποία η ίδια προέβλεψε στην ιδιαίτερη συγγραφή υποχρεώσεων.

67 Όσον αφορά την πρώτη από τις δύο αυτές αιτιάσεις, η Επιτροπή υποστηρίζει ότι, αν η SRWT πίστευε, ύστερα από τις παρατηρήσεις που διατύπωσε η EMI, ενόψει των κατατεθεισών προσφορών, ότι τα κριτήρια που είχε θέσει ήταν εσφαλμένα, μπορούσε να τα τροποποιήσει παρέχοντας στους άλλους προσφέροντες την ίδια δυνατότητα να αποδεσμευθούν από αυτά. Ωστόσο, εφόσον παρέσχε μια τέτοια δυνατότητα μόνο στην EMI, παραβίασε την αρχή της ίσης μεταχειρίσεως των προσφερόντων.

68 Η Βελγική Κυβέρνηση φρονεί ότι η EMI δεν τροποποίησε τις αρχικές προσφορές της, δεδομένου ότι δεν έγινε καμία απολύτως μεταβολή σχετικά με το προσφερόμενο υλικό. Υπογραμμίζει ότι όλοι οι άλλοι προσφέροντες μπορούσαν επίσης να πληροφορήσουν την SRWT ότι τα λεωφορεία τους είχαν καλύτερες επιδόσεις σε σχέση με εκείνες που απαιτούνταν από το παράρτημα 23. Καταλήγει ότι, αν η SRWT δεν μπορούσε να λάβει υπόψη τα εν λόγω στοιχεία, θα εμποδιζόταν να συνυπολογίσει πλεονεκτήματα οχημάτων νεότερης τεχνολογίας.

69 Πρέπει να υπομνησθεί ότι το παράρτημα 23 της ιδιαίτερης συγγραφής υποχρεώσεων δεν επέβαλε στους προσφέροντες να προσδιορίσουν τη συχνότητα αντικαταστάσεων των εξαρτημάτων των λεωφορείων τους. Αντίθετα, όσον αφορά το στοιχείο αυτό, η SRWT είχε καθορίσει στους οικείους πίνακες έναν αριθμό αντικαταστάσεων για κάθε όργανο. Εξάλλου, στο σημείο 20.2.2.2 της ιδιαίτερης συγγραφής υποχρεώσεων η SRWT προέβλεπε ότι θα υπολογιζόταν σε βάρος όλων των προσφορών ένα πλασματικό ποσό «σύμφωνα με τον πίνακα του παραρτήματος 23». Επομένως, οι αριθμοί που προβλέπονται σ' αυτό πρέπει να θεωρηθούν ως όροι της ιδιαίτερης συγγραφής υποχρεώσεων.

70 Επ' αυτού, το Δικαστήριο έχει κρίνει, με την προαναφερθείσα απόφαση Storebaelt, σκέψη 37, ότι, όταν ο αναθέτων φορέας έχει καθορίσει τους οικείους όρους στη συγγραφή υποχρεώσεων, η τήρηση της αρχής της ίσης μεταχειρίσεως των προσφερόντων απαιτεί όπως όλες οι προσφορές είναι σύμφωνες προς τις προδιαγραφές της συγγραφής υποχρεώσεων ώστε να διασφαλίζεται η αντικειμενική σύγκριση των προσφορών.

71 Από αυτό προκύπτει ότι οι όροι του παραρτήματος 23 εξακολουθούσαν να ισχύουν για όλες τις προσφορές, οι οποίες, συνεπώς, έπρεπε να ανταποκρίνονται προς τους όρους αυτούς. Επομένως, πρέπει να γίνει δεκτό, αφενός, ότι η EMI δεν μπόρεσε να «τροποποιήσει» το περιεχόμενο των αρχικών της προσφορών όσον αφορά τους όρους αυτούς και, αφετέρου, ότι δεν επιτρεπόταν στην SRWT να υπολογίσει τα πλασματικά ποσά της EMI με βάση τα νέα στοιχεία τα οποία δεν ανταποκρίνονταν προς τους όρους της συγγραφής ειδικών υποχρεώσεων.

72 Συναφώς, πρέπει να σημειωθεί ότι η συνεκτίμηση των νέων στοιχείων οδήγησε κατ' ανάγκη στην παροχή ενός πλεονεκτήματος στην EMI κατά τη σύγκριση των προσφορών. Κατά το παράρτημα 23, ο αριθμός που αντιπροσωπεύει τη συχνότητα αντικαταστάσεως εξαρτημάτων επηρεάζει τον υπολογισμό του πλασματικού ποσού ως συντελεστής ο οποίος πολλαπλασιάζεται με τα άλλα στοιχεία τα οποία παρέχουν οι προσφέροντες σχετικά με το κόστος των λεωφορείων. Όσον αφορά τον υπολογισμό του πλασματικού ποσού σε βάρος της EMI, η SRWT έλαβε υπόψη έναν αριθμό σχετικά με τις αντικαταστάσεις ο οποίος ήταν μικρότερος από τον οριζόμενο στο παράρτημα 23 και, επομένως, από εκείνους που ελήφθησαν υπόψη για τους υπολογισμούς που αφορούσαν τις άλλες προσφορές. Συνεπώς, το πλασματικό ποσό σχετικά με τη συντήρηση των ως άνω οργάνων των λεωφορείων της EMI υπολογίστηκε ευνοϊκότερα με βάση μικρότερο συντελεστή.

73 Εφόσον η SRWT επέτρεψε μόνο στην EMI να αποκλίνει από τους ως άνω όρους, δεν είναι αναγκαίο να αποφανθεί το Δικαστήριο αν ορθώς η Επιτροπή θεωρεί ότι η SRWT μπορούσε να τροποποιήσει τους όρους της συγγραφής υποχρεώσεων μετά την αποσφράγιση των προσφορών, παρέχοντας σε όλους τους προσφέροντες τη δυνατότητα να μην τους τηρήσουν.

74 Κατά συνέπεια, όσον αφορά αυτό το μέρος της αιτιάσεως, συνάγεται ότι η SRWT, συνάπτοντας τη σύμβαση με την EMI βάσει στοιχείων που δεν ανταποκρίνονταν προς τους όρους του παραρτήματος 23 της ιδιαίτερης συγγραφής

υποχρεώσεων για τον υπολογισμό των πλασματικών ποσών σε βάρος της εταιρίας αυτής σχετικά με τα έξοδα συντηρήσεως που αφορούσαν την αντικατάσταση του κινητήρα και του κιβωτίου ταχυτήτων, παρέβη τα κριτήρια αναθέσεως που ορίζονταν στην ιδιαίτερη συγγραφή υποχρεώσεων, καθώς και την αρχή της ίσης μεταχειρίσεως των προσφερόντων. Επομένως, το Βασίλειο του Βελγίου παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει επ' αυτού από την οδηγία.

Επί των στοιχείων της ποιότητας από τεχνικής απόψεως του προσφερόμενου υλικού

75 Με το συμπληρωματικό σημείωμα της 3ης Αυγούστου 1993 η EMI ισχυρίστηκε ότι «η ημερήσια λειτουργία» των λεωφορείων που προσέφερε «καθιστά δυνατή την πραγματοποίηση σημαντικών οικονομιών» σε όφελος της επιχειρήσεως που τα χρησιμοποιεί. Η EMI συνέταξε δύο πίνακες των στοιχείων των λεωφορείων που καθιστούν δυνατή την πραγματοποίηση αυτών των οικονομιών (στο εξής: στοιχεία σχετικά με τις οικονομίες).

76 Ο πρώτος πίνακας, τιτλοφορούμενος «Αριθμητικά στοιχεία», αφορά τα προτεινόμενα καθίσματα τύπου «cantilever», έναν μηχανισμό για την αποφυγή του θαμπώματος των πλευρικών υαλοπινάκων και ένα ιδιαίτερο σύστημα συναρμολογήσεως αυτοτελών εξαρτημάτων. Για καθένα από τα μέρη αυτά η EMI προσδιόρισε το ύψος του χρηματικού ποσού που θα εξοικονομείτο ανά λεωφορείο κατά τη διάρκεια του χρόνου ζωής του, ήτοι, αντιστοίχως, 480 000 BFR, 240 000 BFR και 100 000 BFR.

77 Ο δεύτερος πίνακας, με τον τίτλο «Μη αριθμητικά στοιχεία», περιελάμβανε οκτώ στοιχεία που θα συνέβαλλαν στην πραγματοποίηση «οικονομιών», αν και η EMI δεν είχε προβεί σε εκτίμησή τους ούτε στις αρχικές της προσφορές ούτε στο συμπληρωματικό της σημείωμα της 3ης Αυγούστου 1993.

78 Η Επιτροπή ισχυρίζεται ότι η SRWT έλαβε υπόψη αυτά τα στοιχεία σχετικά με τις οικονομίες αποφασίζοντας να συνάψει τη σύμβαση με την EMI, ενώ αυτά δεν περιλαμβάνονταν ούτε στα κριτήρια αναθέσεως της προκηρύξεως του διαγωνισμού ούτε στη συγγραφή υποχρεώσεων. Όμως, κατά το άρθρο 27, παράγραφος 2, της οδηγίας, η οποία έχει εφαρμογή εν προκειμένω, η SRWT έπρεπε

να λάβει υπόψη για την κατακύρωση του διαγωνισμού μόνον τα κριτήρια που εκτίθενται στην προκήρυξη του διαγωνισμού ή στη συγγραφή υποχρεώσεων. Επιπλέον, η SRWT έλαβε υπόψη τα στοιχεία αυτά αποκλειστικά κατά την εκτίμηση των προσφορών της EMI, ενώ, για τις άλλες προσφορές ακολούθησε αυστηρά τα κριτήρια του σημείου 20.2 της ιδιαίτερης συγγραφής υποχρεώσεων. Επομένως, η ενέργεια αυτή οδήγησε, για μία ακόμη φορά, σε παραβίαση της αρχής της ισότητας.

79 Στο σημείωμα που συντάχθηκε για τη συνεδρίαση της 6ης Οκτωβρίου 1993, η διοίκηση της SRWT επικαλέστηκε το σύνολο των στοιχείων σχετικά με τις οικονομίες για να συστήσει τη σύναψη της συμβάσεως ως προς τα μέρη 2 έως 6 με την EMI. Στην έκθεση των αιτιολογιών της συστάσεως σχετικά με το μέρος 2, η SRWT θεώρησε ότι τα στοιχεία σχετικά με τις οικονομίες είχαν «ουχί αμελητέες οικονομικές επιπτώσεις», οπότε ήταν «ικανά να επηρεάσουν ευνοϊκά το κόστος χρήσεως του οχήματος, σε σαφώς μεγαλύτερο βαθμό σε σχέση με τη χρηματική διαφορά που παρατηρείται με βάση μόνον τα κριτήρια που ελήφθησαν υπόψη για τη σχετική εκτίμηση».

80 Από τη δικογραφία προκύπτει ότι, όσον αφορά τα μέρη 4, 5 και 6, η σύγκριση των προσφορών, με βάση μόνον τα κριτήρια αναθέσεως που προβλέπονταν στο σημείο 20.2 της ιδιαίτερης συγγραφής υποχρεώσεων, είχε ως αποτέλεσμα να καταταγεί μία από τις προσφορές της Van Hool στην πρώτη θέση, ενώ μία από τις προσφορές της EMI, ακόμα και λαμβανομένων υπόψη των στοιχείων που η εταιρία αυτή είχε παραθέσει με τα συμπληρωματικά της σημειώματα όσον αφορά την κατανάλωση καυσίμων και τις αντικαταστάσεις του κινητήρα και του κιβωτίου ταχυτήτων, κατατάχθηκε στη δεύτερη θέση. Οι διαφορές μεταξύ των καλύτερων προσφορών της Van Hool και των προσφορών της EMI που κατατάχθηκαν στη δεύτερη θέση ανέρχονταν σε 294 799 BFR, 471 513 BFR και 185 897, αντιστοίχως, για τα τρία αυτά μέρη. Εντούτοις, αφού ελήφθησαν υπόψη τα στοιχεία σχετικά με τις οικονομίες, αυτή η πρώτη κατάταξη αντιστράφηκε, οπότε μία από τις προσφορές της EMI, παρά τις εν λόγω διαφορές, έλαβε τη θέση της προσφοράς της Van Hool ως προτιμητέα προσφορά για τα μέρη αυτά.

81 Η Βελγική Κυβέρνηση δέχθηκε ρητά ότι όλα τα στοιχεία σχετικά με τις οικονομίες ελήφθησαν υπόψη προκειμένου να αποφασιστεί σε ποιον θα κατακυρωνόταν ο διαγωνισμός και ότι το γεγονός αυτό είχε αποφασιστική επίπτωση επί της επιλογής της EMI ως προμηθευτή για τα μέρη 2 έως 6.

82 Η Βελγική Κυβέρνηση σημειώνει ότι η ιδιαίτερη συγγραφή υποχρεώσεων επέτρεπε ρητά στην SRWT, στο σημείο 20.2.1, να λάβει υπόψη ενδεχόμενες προτάσεις ή υποδείξεις, όπως τα στοιχεία σχετικά με τις οικονομίες. Επιπλέον, υπενθυμίζει ότι, δυνάμει του άρθρου 27, παράγραφος 3, της οδηγίας, η SRWT μπορούσε επίσης να λάβει υπόψη τέτοιες προτάσεις ή υποδείξεις, εφόσον αυτές πληρούσαν τις ελάχιστες απαιτούμενες προϋποθέσεις.

83 Ακόμη, υπογραμμίζει ότι τα στοιχεία σχετικά με τις οικονομίες, τα οποία ήταν σύμφωνα προς τις ελάχιστες προϋποθέσεις της ιδιαίτερης συγγραφής υποχρεώσεων, δεν εξετάστηκαν κατά τη σύγκριση των προσφορών, αλλά ελήφθησαν υπόψη ως μη αριθμητικά στοιχεία σχετικά με την άνεση και την ποιότητα, βάσει των οποίων συνάγεται το συμπέρασμα ότι, εξεταζόμενη στο σύνολό της, η προσφορά της EMI ήταν οικονομικά η πλέον συμφέρουσα. Επιπλέον, τόσο στη προκήρυξη του διαγωνισμού όσο και στην ιδιαίτερη συγγραφή υποχρεώσεων γινόταν λόγος για στοιχεία τεχνικής ποιότητας του προσφερόμενου υλικού ως κριτηρίων αναθέσεως. Κατά την ως άνω κυβέρνηση, εξ αυτού προκύπτει ότι η SRWT μπορούσε να λάβει υπόψη τα επίμαχα στοιχεία σχετικά με τις οικονομίες.

84 Η Επιτροπή δέχεται ότι οι προσφέροντες έχουν την ευχέρεια να υποβάλλουν εναλλακτικές προσφορές και ότι ο αναθέτων φορέας μπορεί να τις λαμβάνει υπόψη, υπό την προϋπόθεση ωστόσο ότι τηρείται η αρχή της ισότητας. Κατά την Επιτροπή, τούτο δεν συνέβη στην υπό κρίση υπόθεση, καθόσον η παρέκκλιση από τα κριτήρια τα οποία προέβλεπε η ιδιαίτερη συγγραφή υποχρεώσεων είχε ως αποτέλεσμα να δοθεί ένα πλεονέκτημα αποκλειστικά στην EMI.

85 Καταρχάς, διαπιστώνεται ότι τα στοιχεία σχετικά με τις οικονομίες δεν περιλαμβάνονταν μεταξύ των κριτηρίων αναθέσεως που καθόρισε η SRWT για την κατακύρωση του διαγωνισμού.

86 Ασφαλώς, τα κριτήρια αναθέσεως που διαλαμβάνονται στο σημείο 20.2 της ιδιαίτερης συγγραφής υποχρεώσεων θα μπορούσαν να ληφθούν υπόψη — υπό την επιφύλαξη των διευκρινίσεων που ακολουθούν — υπό την ευρεία έννοιά τους (βλ. για παράδειγμα, στο σημείο 20.2.2.4 της ιδιαίτερης συγγραφής υποχρεώσεων, τα επτά τεχνικά κριτήρια υπό τον τίτλο «Ποιότητα από τεχνικής απόψεως του προσφερόμενου υλικού»), οπότε, όπως διατείνεται η Βελγική Κυβέρνηση, όλα τα χαρακτηριστικά σχετικά με την ποιότητα από τεχνικής απόψεως έχουν σημασία για τη σύγκριση των προσφορών.

87 Εντούτοις, πρέπει να υπομνησθεί ότι η ίδια η SRWT καθόρισε όλα τα τεχνικά κριτήρια με σχετική συγκεκριμένη αναφορά κάτω από κάθε θέση του οικείου πίνακα (βλ. σκέψη 13 της παρούσας απόφασεως). Από αυτό προκύπτει ότι η έκταση των τεχνικών κριτηρίων, ό,τι και αν διαλαμβάνεται στις σχετικές θέσεις των πινάκων, περιοριζόταν από όσα η SRWT ανέφερε γι' αυτά προσδιορίζοντάς τα.

88 Πρέπει να υπογραμμιστεί ότι η υποχρέωση την οποία το άρθρο 27, παράγραφος 2, της οδηγίας επιβάλλει στους αναθέτοντες φορείς να αναφέρουν, «στη συγγραφή υποχρεώσεων ή στην προκήρυξη της σύμβασης, όλα τα κριτήρια κατακύρωσης που προβλέπουν ότι θα εφαρμοστούν, ει δυνατόν κατά φθίνουσα τάξη σπουδαιότητας», έχει ως σκοπό ακριβώς να καταστήσει γνωστό στους ενδεχόμενους προσφέροντες τα στοιχεία που θα ληφθούν υπόψη προς επιλογή της πλέον συμφέρουσας οικονομικά προσφοράς. Έτσι, όλοι οι προσφέροντες γνωρίζουν τα κριτήρια αναθέσεως προς τα οποία πρέπει να ανταποκρίνονται οι προσφορές τους, καθώς και τη σχετική τους σημασία. Εξ άλλου, η επιταγή αυτή εγγυάται την τήρηση των αρχών της ίσης μεταχειρίσεως των προσφερόντων και της διαφάνειας.

89 Εξάλλου, ναι μεν το άρθρο 27, παράγραφος 3, της οδηγίας επιτρέπει στους αναθέτοντες φορείς να λαμβάνουν υπόψη εναλλακτικές προσφορές, η διάταξη αυτή όμως πρέπει να εφαρμόζεται στο πλαίσιο τόσο των αρχών που αποτελούν τη βάση της οδηγίας όσο και της παραγράφου 2 του άρθρου αυτού. Έτσι, για να εξασφαλίζεται ότι η κατακύρωση του διαγωνισμού θα πραγματοποιηθεί βάσει κριτηρίων τα οποία είναι γνωστά σε όλους τους προσφέροντες πριν αυτοί ετοιμάσουν την προσφορά τους, οι αναθέτοντες φορείς δεν μπορούν να λαμβάνουν υπόψη εναλλακτικές προσφορές ως κριτήρια αναθέσεως παρά μόνον εφόσον αυτό προβλέπεται στη συγγραφή υποχρεώσεων ή στην προκήρυξη του οικείου διαγωνισμού.

90 Όσον αφορά το επιχείρημα της Βελγικής Κυβερνήσεως σχετικά με τη συνεκτίμηση των «προτάσεων ή υποδείξεων», αρκεί να παρατηρηθεί ότι το άρθρο 27, παράγραφος 3, της οδηγίας επιτρέπει να λαμβάνονται υπόψη εναλλακτικές προσφορές και όχι προτάσεις ή υποδείξεις. Επιπλέον, η οδηγία δεν κάνει καμία σχετική μνεία ώστε αυτές οι προτάσεις ή υποδείξεις να μπορούν να αποτελούν κριτήρια αναθέσεως και, επομένως, οι αναθέτοντες φορείς δεν μπορούν να τις λαμβάνουν υπόψη για την κατακύρωση του διαγωνισμού.

91 Χωρίς να απαιτείται να αποφανθεί το Δικαστήριο σχετικά με το αν ο κανόνας που θέτει άρθρο 27, παράγραφος 2, της οδηγίας αποκλείει τη δυνατότητα των αναθετόντων φορέων να μεταβάλλουν τα κριτήρια αναθέσεως κατά τη διάρκεια της διαδικασίας, υπό την προϋπόθεση της τηρήσεως των αρχών της ίσης μεταχειρίσεως των προσφερόντων και της διαφάνειας της διαδικασίας, αρκεί να σημειωθεί ότι, εν προκειμένω, οι αρχές αυτές δεν τηρήθηκαν.

92 Επιβάλλεται η διαπίστωση ότι, για τα μέρη 4 έως 6, η SRWT έλαβε υπόψη μόνο στην περίπτωση της EMI τα στοιχεία σχετικά με τις οικονομίες τα οποία η εταιρία αυτή πρότεινε προς αντιστάθμιση των οικονομικής φύσεως διαφορών, ανερχομένων σε 294 799 BFR, 471 513 BFR και 185 897 BFR, οι οποίες υπήρχαν μεταξύ των καταταγεισών στην πρώτη θέση προσφορών της Van Hool και εκείνων της EMI που κατατάχθηκαν στη δεύτερη θέση. Πράγματι, έστω και αν η SRWT δεν εκτίμησε με βάση συγκεκριμένο ποσό τα στοιχεία σχετικά με τις οικονομίες, όπως ισχυρίζεται η Βελγική Κυβέρνηση, η EMI της διαβίβασε πίνακα «Αριθμητικών στοιχείων» (βλ. τη σκέψη 76 της παρούσας αποφάσεως), το συνολικό ποσό των οποίων για κάθε μέρος (820 000 BFR) ήταν σαφώς αρκετό προς αντιστάθμιση των ως άνω διαφορών.

93 Αντιθέτως, για τα μέρη 2 και 3, από το σημείωμα που συντάχθηκε για τη συνεδρίαση της 6ης Οκτωβρίου 1993 προκύπτει ότι οι επίμαχες προσφορές της EMI κατατάχθηκαν στην πρώτη θέση πριν ακόμα η SRWT λάβει υπόψη τα στοιχεία σχετικά με τις οικονομίες. Επομένως, η SRWT δεν προσέδωσε καθοριστική σημασία στα στοιχεία σχετικά με τις οικονομίες τα οποία αφορούσαν αυτά τα μέρη, καθόσον οι προσφορές της EMI είχαν ήδη θεωρηθεί ως οι πιο συμφέρουσες οικονομικά. Συνεπώς, αυτό το μέρος της σχετικής αιτιάσεως δεν αποδείχθηκε.

94 Συνάγεται επομένως το συμπέρασμα ότι το Βασίλειο του Βελγίου, λαμβάνοντας υπόψη, κατά τη σύγκριση των προσφορών για τα μέρη 4 έως 6, στοιχεία σχετικά με οικονομίες τα οποία πρότεινε η EMI χωρίς να έχει γίνει μνεία τους στη συγγραφή υποχρεώσεων ή στην προκήρυξη του διαγωνισμού, χρησιμοποιώντας τα ως αντιστάθμισμα των χρηματικών διαφορών μεταξύ των προσφορών που κατατάχθηκαν στην πρώτη θέση και εκείνων της EMI που κατατάχθηκαν στη δεύτερη θέση, και προτιμώντας ορισμένες προσφορές της EMI με βάση τη συνεκτίμηση των στοιχείων αυτών, παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από την οδηγία.

95 Ενόψει των ανωτέρω, πρέπει να γίνει δεκτό ότι το Βασίλειο του Βελγίου,

— λαμβάνοντας υπόψη στοιχεία σχετικά με την κατανάλωση καυσίμων τα οποία η ΕΜΙ γνωστοποίησε με το συμπληρωματικό της σημείωμα της 24ης Αυγούστου 1993, ήτοι μετά την αποσφράγιση των προσφορών,

— συνάπτοντας τη σύμβαση με την ΕΜΙ βάσει στοιχείων που δεν ανταποκρίνονταν προς τους όρους του παραρτήματος 23 της ιδιαίτερης συγγραφής υποχρεώσεων για τον υπολογισμό των πλασματικών ποσών σε βάρος της εταιρίας αυτής σχετικά με τα έξοδα συντηρήσεως που αφορούσαν την αντικατάσταση του κινητήρα και του κιβωτίου ταχυτήτων,

— λαμβάνοντας υπόψη, κατά τη σύγκριση των προσφορών για τα μέρη 4 έως 6, στοιχεία σχετικά με οικονομίες τα οποία υπέβαλε η ΕΜΙ χωρίς έχει γίνει μνεία τους στη συγγραφή υποχρεώσεων ή στην προκήρυξη του διαγωνισμού, χρησιμοποιώντας τα ως αντιστάθμισμα των χρηματικών διαφορών μεταξύ των προσφορών που κατατάχθηκαν στην πρώτη θέση και εκείνων της ΕΜΙ που κατατάχθηκαν στη δεύτερη θέση, και προτιμώντας ορισμένες προσφορές της ΕΜΙ με βάση τη συνεκτίμηση των στοιχείων αυτών,

παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από την οδηγία.

Επί των δικαστικών εξόδων

6 Κατά το άρθρο 69, παράγραφος 2, του Κανονισμού Διαδικασίας, ο ηττηθείς διάδικος καταδικάζεται στα δικαστικά έξοδα εφόσον υπήρξε σχετικό αίτημα. Επειδή το Βασίλειο του Βελγίου ηττήθηκε και η Επιτροπή υπέβαλε τέτοιο αίτημα, πρέπει να καταδικαστεί στα δικαστικά έξοδα.

Για τους λόγους αυτούς,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (πέμπτο τμήμα)

αποφασίζει:

1) Το Βασίλειο του Βελγίου, λαμβάνοντας υπόψη, στο πλαίσιο διαγωνισμού κρατικών προμηθειών που προκήρυξε η Société régionale wallonne du transport, στοιχεία σχετικά με την κατανάλωση καυσίμων τα οποία η EMI γνωστοποίησε με το συμπληρωματικό της σημείωμα της 24ης Αυγούστου 1993, ήτοι μετά την αποσφράγιση των προσφορών, συνάπτοντας τη σύμβαση με την EMI βάσει στοιχείων που δεν ανταποκρίνονταν προς τους όρους του παραρτήματος 23 της ιδιαίτερης συγγραφής υποχρεώσεων για τον υπολογισμό των πλασματικών ποσών σε βάρος της εταιρίας αυτής σχετικά με τα έξοδα συντηρήσεως που αφορούσαν την αντικατάσταση του κινητήρα και του κιβωτίου ταχυτήτων, λαμβάνοντας υπόψη, κατά τη σύγκριση των προσφορών για τα μέρη 4 έως 6, στοιχεία σχετικά με οικονομίες τα οποία υπέβαλε η EMI χωρίς έχει γίνει μνεία τους στη συγγραφή υποχρεώσεων ή στην προκήρυξη του διαγωνισμού, χρησιμοποιώντας τα ως αντιστάθμισμα των χρηματικών διαφορών μεταξύ των προσφορών που κατατάχθηκαν στην πρώτη θέση και εκείνων της EMI που κατατάχθηκαν στη δεύτερη θέση, και προτιμώντας ορισμένες προσφορές της EMI με βάση τη συνεκτίμηση των στοιχείων αυτών, παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από την οδηγία 90/531/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 17ης Σεπτεμβρίου 1990, σχετικά με τις διαδικασίες συνάψεως συμβάσεως στους τομείς του ύδατος, της ενέργειας, των μεταφορών και των τηλεπικοινωνιών.

2) Καταδικάζει το Βασίλειο του Βελγίου στα δικαστικά έξοδα.

Edward Moitinho de Almeida Gulmann

Jann Sevón

Δημοσιεύθηκε σε δημόσια συνεδρίαση στο Λουξεμβούργο στις 25 Απριλίου 1996.

Ο Γραμματέας

R. Grass

Ο Πρόεδρος του πέμπτου τμήματος

D. A. O. Edward