RETTENS DOM (Femte Afdeling)

6. juli 2000 *

I sag T-139/99,

Alsace International Car Services (AICS), Strasbourg (Frankrig), ved advokaterne C. Imbach og A. Dissler, Strasbourg, og med valgt adresse i Luxembourg hos advokat P. Schiltz, 4, rue Béatrix de Bourbon,

sagsøger,

mod

Europa-Parlamentet ved P. Runge Nielsen og O. Caisou-Rousseau, begge Europa-Parlamentets Juridiske Tjeneste, som befuldmægtigede, og med valgt adresse i Luxembourg på Europa-Parlamentets Generalsekretariat, Kirchberg,

sagsøgt,

* Processprog: fransk.

angående en påstand dels om annullation af Europa-Parlamentets afgørelse om ikke at antage sagsøgerens bud i forbindelse med udbud nr. 99/S 18-8765/FR vedrørende en kontrakt om personbefordring i køretøjer med chauffør under plenarmøderne i Strasbourg, dels om erstatning af det tab, som sagsøgeren hævder at have lidt som følge af denne afgørelse,

har

DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABERS RET I FØRSTE INSTANS
(Femte Afdeling)

sammensat af afdelingsformanden, R. García-Valdecasas, og dommerne P. Lindh og J.D. Cooke,

justitssekretær: fuldmægtig G. Herzig,

på grundlag af den skriftlige forhandling og efter mundtlig forhandling den 14. marts 2000,

afsagt følgende

Dom

Sagens faktiske omstændigheder

1 Den 27. januar 1999 offentliggjorde Europa-Parlamentet i henhold til Rådets direktiv 92/50/EØF af 18. juni 1992 om samordning af fremgangsmåderne ved indgåelse af offentlige tjenesteydelsesaftaler (EFT L 209, s. 1) en udbudsbekendtgørelse i *De Europæiske Fællesskabers Tidende* (EFT S 18, s. 28, herefter »bekendtgørelsen«). Der var tale om et offentligt udbud af en kontrakt om personbefordring i køretøjer med chauffør (udbud nr. 99/S 18-8765/FR, herefter »udbuddet«). Betingelserne for afgivelse af bud var angivet i bekendtgørelsen, i udbudsmaterialet, som indeholdt de administrative bestemmelser og de tekniske specifikationer, og i udkastet til rammekontrakt.

2 Bekendtgørelsens punkt 2 præciserede, at kontrakten skulle indgås i form af en rammekontrakt med en servicevirksomhed, og at den skulle opfyldes på grundlag af særskilte bestillingssedler for hver kørsel. Udførelsesstedet skulle være Strasbourg (punkt 3). Det fulgte af punkt 5, at aftalen var opdelt i to partier. Parti nr. 1 vedrørte udlejning af biler og minibusser med chauffører, mens parti nr. 2 omhandlede udlejning af busser med chauffør. Denne sag vedrører kun tildelingen af kontrakten for parti nr. 1.

3 Ifølge bekendtgørelsens punkt 13 kunne tilbudsgiverne være virksomheder og enkeltmandsfirmaer såvel som sammenslutninger af virksomheder og/eller enkeltmandsfirmaer.

4 I bekendtgørelsens punkt 14 bestemtes det nærmere: »*Tjenesteydere*: Tjenesteyderne [eller dennes/deres leder/ledere] skal godtgøre, at de har tre års erfaring

inden for dette område. Endvidere skal de føre bevis for, at de har en årlig omsætning på mindst 2 000 000 [franske franc (FRF)] for parti nr. 1 og 68 750 FRF for parti nr. 2.«

5 Som kriterier for tildeling af kontrakten hed det i bekendtgørelsens punkt 16, at det økonomisk mest fordelagtige bud ville blive antaget under hensyntagen til de tilbudte priser og buddenes tekniske værdi.

6 Det blev i artikel 1, stk. 1.3, i udbudsmaterialet (administrative bestemmelser) oplyst, at Parlamentets omtrentlige behov i gennemsnit var 25 til 60 biler og 2 til 4 minibusser for de daglige ydelser, der omfattede mellem seks og tolv arbejdstimer. Køreplanen var angivet mere præcist i udbudsmaterialets punkt 5 (tekniske specifikationer), hvorefter kørslen skulle indledes kl. 7.30 og afsluttes samtidigt med den parlamentariske virksomheds ophør (mellem kl. 22 og 24, afhængigt af dagene). Det var i samme punkt også oplyst:

»Som følge af, at kørselsbehovet er størst mellem henholdsvis kl. 7.30 og 9 og kl. 20 og 22, skal virksomheden i sit tilbud forpligte sig til at kunne efterkomme en anmodning om forstærkning, hvis det bliver nødvendigt. Tjenesteydelsens korteste varighed er to sammenhængende timer.«

7 Parlamentet havde endvidere i punkt 2.1 i udbudsmaterialet (tekniske specifikationer) præciseret, at den omhandlede befordring skulle foretages i anonyme køretøjer.

8 Artikel 6, sidste stk. i udbudsmaterialet (administrative bestemmelser) bestemte:

»Tilbuddet og tjenesteydelsernes udførelse skal være i overensstemmelse med de gældende bestemmelser.«

9 Også i udkastet til rammekontrakt, der var vedlagt som bilag til udbuddet (artikel VI, stk. 2), bestemtes det:

»I øvrigt skal medkontrahenten sikre, at de gældende nationale og lokale bestemmelser overholdes strengt i forbindelse med udførelsen af de bestilte ydelser.«

10 Sagsøgeren afgav den 10. februar 1999 sit bud til Parlamentet. Det var udformet som følger:

»...

Vi afgiver bud på den del af parti nr. 1, der vedrører det daglige kørselsbehov uden for de perioder, hvor behovet er størst, til de timepriser, der er angivet i bilag 1.

Vi kan stille ca. 30 køretøjer med chauffører til rådighed for Parlamentet [...] fra mandag til fredag i løbet af Parlamentets mødeperioder i Strasbourg.

Vi kan imidlertid ikke påtage os de timer, hvor kørselsbehovet er størst [...] dvs. perioden fra kl. 7 til kl. 9 og fra kl. 19 til kl. 22.

Det er teknisk og økonomisk umuligt at levere ydelserne i løbet af de timer, hvor kørselsbehovet er størst.

Vores selskab kan derfor ikke påtage sig at stille det nævnte antal køretøjer til rådighed i løbet af disse timer. Ingen virksomhed i regionen vil i øvrigt kunne klare dette uden at give kørsel i underentreprise til vognmænd, der kører taxi uden at overholde lovgivningen herom.

...«

11 Som bilag 2 til sit bud vedlagde sagsøgeren, Alsace International Car Services (herefter »sagsøgeren« eller »AICS«), et dokument, der var benævnt »Civilt søgsmål vedrørende illoyal konkurrence«, hvori AICS oplyste, at der var blevet indledt en civil sag og senere en straffesag vedrørende den virksomhed, der blev udøvet af Association centrale des autos taxis de la communauté urbaine de Strasbourg [Centralsammenslutningen for taxier i byområdet Strasbourg] (herefter »ACATS TAXI 13«), som for Parlamentets regning varetog befordringen af Europa-Parlamentets tjenestemænd og medlemmer i anonyme køretøjer på grundlag af en kontrakt om udlejning af køretøjer med chauffører. Sagsøgeren gjorde opmærksom på, at kun virksomheder med limousinebevilling (limousinekørsel — limousinekøretøjer) kunne opfylde Parlamentets krav under overholdelse af de bestemmelser, der finder anvendelse inden for området for personbefordring mod betaling. Sagsøgeren redegjorde for sin stilling i det nævnte dokument.

12 Den 24. februar 1999 anmodede Parlamentet de bydende om at give oplysning om det antal køretøjer, som de havde rådighed over på denne dato, og om det antal køretøjer, som de forventede at have rådighed over, hvis der blev indgået en kontrakt med institutionen.

13 Sagsøgeren angav i sit svar, at AICS ejede fem limousinekøretøjer, og at det var i færd med at købe tre yderligere køretøjer. Endvidere oplyste AICS:

»Vi kan i dagene fra mandag til fredag (uden for de perioder, hvor kørselsbehovet er størst) stille cirka 60 køretøjer, der er i overensstemmelse med udbuddets tekniske specifikationer, til Deres rådighed under hver af Parlamentets mødeperioder.«

14 Parlamentet besluttede at acceptere et bud fra Coopérative Taxi 13, der ligeledes havde afgivet bud, idet dette bud var det mest fordelagtige under hensyntagen til de i bekendtgørelsen angivne tildelingskriterier.

15 Ved skrivelse af 7. april 1999 informerede Parlamentet sagsøgeren om sin afgørelse om ikke at acceptere sagsøgerens bud som følge af den prisforskel, der var mellem sagsøgerens bud og det bud, der var afgivet af det selskab, som Parlamentet havde indgået kontrakt med som følge af udbuddet (herefter »den anfægtede afgørelse«).

16 Ved skrivelse af 15. april 1999 anførte sagsøgeren over for Parlamentet, at AICS havde forstået, at Parlamentet fornyede den kontrakt, der var blevet indgået med »sammenslutningen (eller kooperativet) af taxivognmænd«. Sagsøgeren gav endnu engang udtryk for sin tvivl vedrørende en sådan kontrakts lovlighed efter fransk ret. Sagsøgeren fremhævede særligt, at det var retligt umuligt for taxier at udføre befordringen af medlemmer af Europa-Parlamentet og tjenestemænd på de i udbuddet fastsatte betingelser (anonyme køretøjer). Sagsøgeren præciserede, at selv om det af »taxivognmænd i Strasbourg« afgivne bud kunne være økonomisk mere fordelagtigt, ville ydelserne imidlertid — i strid med udbuddet — blive gennemført uden for enhver lovregulering. Endvidere henviste sagsøgeren til, at AICS ikke var omfattet af de mange skatte- og afgiftsfordele, der var givet til taxier, og at hensynet til at overholde gældende love og bestemmelser derfor ikke

gjorde det muligt for AICS at fremkomme med et bud med en konkurrencedygtig pris. Derfor var sagsøgeren stillet over for en illoyal konkurrence. Endelig anmodede sagsøgeren Parlamentet om at tage stilling til disse argumenter.

17 Ved skrivelse af 19. april 1999 fremsendte sagsøgeren i tillæg til sin skrivelse af 15. april 1999 en rapport af marts 1992 om taxikørsel i byområdet Strasbourg og i Strasbourg-Entzheim lufthavnen, som var udarbejdet af indenrigsministeriets inspektorat for administration.

18 Ved skrivelse af 11. maj 1999 svarede generaldirektøren for Parlamentets Generaldirektorat for Administration, N.-P. Rieffel:

»Deres skrivelser af 15. og 19. april 1999, hvori De har meddelt Parlamentet en række oplysninger vedrørende den franske lovgivning om taxivirksomhed og ligeledes anmodet Europa-Parlamentet om at tage stilling til de kommentarer, som De har fremsat om overensstemmelsen mellem Coopérative Taxi 13's ydelser og denne lovgivning, giver mig anledning til at fremkomme med følgende bemærkninger.

Med det formål at undgå enhver senere uoverensstemmelse foreskrev Europa-Parlamentet i sit udbud nr. 99/S 18-8765/FR en forpligtelse for medkontrahenten til at sikre, 'at de gældende nationale og lokale bestemmelser overholdes strengt i forbindelse med udførelsen af de bestilte ydelser' (jf. artikel VI, stk. 2, i udkastet til kontrakt). Jeg ønsker med hensyn hertil at understrege, at det ikke tilkommer Europa-Parlamentet, men de franske domstole, der har saglig kompetence inden for dette område, at fortolke lovgivningen.

Europa-Parlamentet har for sit vedkommende i relation til ovenfor nævnte udbud overholdt alle bestemmelser og procedurer om indgåelse af aftaler, som først og fremmest findes i direktiv... 92/50...

Med hensyn til udførelsen af ydelserne er jeg ikke i besiddelse af nogen oplysninger, der får mig til at tro, at Coopérative Taxi 13 ikke overholder udbudsbetingelserne. I øvrigt er Europa-Parlamentet ikke til dato blevet kontaktet af nogen administrative eller retlige myndigheder, der har bestridt betingelserne for kontraktens gennemførelse.

...«

19 Herefter har sagsøgeren ved stævning indleveret til Rettens Justitskontor den 8. juni 1999 anlagt nærværende sag.

20 Som følge af at sagsøgeren ikke indgav replik inden for den fastsatte frist, blev den skriftlige procedure afsluttet den 20. september 1999.

21 Ved skrivelse af 20. januar 2000 indgav sagsøgeren en anmodning om genåbning af den skriftlige procedure i henhold til artikel 42, stk. 2, i EF-statutten for Domstolen, der i overensstemmelse med artikel 46 i den samme statut også finder anvendelse på retsforhandlinger for Retten.

22 Ved afgørelse af 31. januar 2000 afviste formanden for Femte Afdeling denne anmodning.

23 På grundlag af den refererende dommers rapport har Retten besluttet at åbne den mundtlige forhandling. Parterne har afgivet mundtlige indlæg og besvaret spørgsmål fra Retten i det offentlige retsmøde, der blev afholdt den 14. marts 2000.

Parternes påstande

24 Sagsøgeren har nedlagt følgende påstande:

— Den anfægtede afgørelse annulleres.

— Europa-Parlamentet tilpligtes i henhold til artikel 288 EF at betale sagsøgeren 1 mio. FRF som erstatning for det lidte tab.

25 Europa-Parlamentet har nedlagt følgende påstande:

— Frifindelse.

— Sagsøgeren tilpligtes at betale sagens omkostninger.

Formaliteten

Parternes argumenter

26 Parlamentet har, uden formelt at rejse en formalitetsindsigelse, gjort gældende, at sagsøgeren ikke har nogen retlig interesse i at anlægge denne sag, idet selskabet afgav et bud, der under ingen omstændigheder kunne modtage tilslag. Sagsøgeren ville nemlig ikke være i stand til at sikre leveringen af de tjenesteydelser, som Parlamentet havde krævet, i overensstemmelse med beskrivelsen af ydelserne i udbudsmaterialet.

27 Sagsøgeren har under den mundtlige forhandling anført, at selv om det er rigtigt, at selskabet ikke kunne udføre befordringen i løbet af de timer, hvor kørselsbehovet er størst (jf. ovenfor i præmis 6), er begrundelsen herfor, at det var umuligt at levere disse ydelser, hvorfor ingen af regionens virksomheder med bevilling til udlejning af køretøjer, som anført af sagsøgeren over for Parlamentet under udbudsproceduren, kunne udføre ydelserne uden at give dem i underentreprise til taxivognmænd, der tilsidesætter loven, når de udfører denne befordring.

Rettens bemærkninger

28 Det følger af fast praksis, at spørgsmålet om, hvorvidt en sag anlagt af en fysisk eller juridisk person kan antages til realitetsbehandling, beror på, om personen godtgør at have en retlig interesse i søgsmålet (jf. Rettens dom af 30.1.1997, sag

T-117/95, Corman mod Kommissionen, Sml. II, s. 95, præmis 83, og Rettens kendelse af 10.2.2000, sag T-5/99, Andriotis mod Kommissionen og Cedefop, Sml. II, s. 235, præmis 36).

29 Det er korrekt, at sagsøgeren kun har nedlagt påstand om, at Retten skal annullere afgørelsen om ikke at acceptere sagsøgerens bud. Det er også korrekt, at sagsøgeren har erklæret, at selskabet ikke kunne opfylde samtlige de betingelser, der var angivet af Parlamentet i udbudsmaterialet.

30 Sagsøgeren præciserede dog i sit bud, at det afgav bud på »den del af parti nr. 1, der vedrører det daglige kørselsbehov uden for de perioder, hvor behovet er størst«. Sagsøgeren anførte, at selskabet ikke kunne udføre befordringen i løbet af de timer, hvor kørselsbehovet er størst, hvilket er fra kl. 7 til 9 og fra kl. 19 til 22, som følge af at det var teknisk og økonomisk umuligt at levere ydelserne i løbet af disse timer. Sagsøgeren understregede, at ingen virksomhed kunne påtage sig at stille så mange køretøjer til rådighed i løbet af de travle timer uden at give kørsel i underentreprise til taxivognmænd, der kører uden at overholde loven. I det dokument, som sagsøgeren havde vedlagt som bilag 2 til sit bud, anførte sagsøgeren bl.a., at benyttelse af taxier til personbefordring i anonyme biler i forbindelse med opfyldelsen af kontrakten med Parlamentet var i strid med fransk ret, som forbyder, at taxier benyttes mod betaling uden deres særlige taxiskilte (jf. præmis 11 ovenfor).

31 Ved skrivelse af 11. maj 1999 svarede Parlamentet, at det tilkom de franske domstole, der har saglig kompetence inden for dette område, og ikke Parlamentet at fortolke den franske lovgivning. Parlamentet anførte, at det ikke var i besiddelse af informationer, der gav det anledning til at tro, at Coopérative Taxi 13 ikke overholdt udbudsbetingelserne. Endvidere oplyste Parlamentet, at det ikke var blevet kontaktet af nogen administrative eller retlige myndigheder, der bestrider betingelserne for gennemførelsen af den omhandlede kontrakt (jf. præmis 18 ovenfor).

32 Det følger heraf, at sagen navnlig vedrører spørgsmålet om, hvorvidt Parlamentet var berettiget til at antage, at Coopérative Taxi 13 kunne overholde betingelserne for udførelsen af den omhandlede kontrakt uden at tilsidesætte den franske lovgivning.

33 Parlamentet kan derfor ikke gøre gældende, at sagsøgeren ikke har retlig interesse i søgsmålet som følge af at selskabet afgav et bud, der under ingen omstændigheder kunne accepteres. For så vidt den anfægtede afgørelse annulleres, som følge af, at det ikke i henhold til fransk ret er tilladt at benytte taxier til opfyldelse af den omhandlede kontrakt, og dette medfører en genåbning af udbudsproceduren, har sagsøgeren retlig interesse i at anlægge denne sag for at kunne indgive et nyt bud uden at være i konkurrence med virksomheder, der udgøres af taxivognmænd.

34 Som følge heraf skal Parlamentets formalitetsindsigelse forkastes.

Annullationspåstanden

35 Sagsøgeren har i sin stævning påberåbt sig to anbringender. Det første går ud på, at der er sket en tilsidesættelse af den franske lovgivning, der finder anvendelse på taxivirksomhed, såvel som af udbudsmaterialet. Det andet går ud på, at princippet om forbud mod forskelsbehandling er tilsidesat, som følge af at Parlamentet undlod at tage hensyn til overholdelsen af fransk ret, da det indledte udbudsforretningen. Sagsøgeren har under den mundtlige forhandling påberåbt sig et tredje anbringende, der går ud på, at der er sket en tilsidesættelse af bekendtgørelsens betingelse om, at tjenesteyderne skulle godtgøre, at de har tre års erfaring inden for det pågældende område.

Det første anbringende om, at der er sket en tilsidesættelse af den franske lovgivning, der finder anvendelse på taxivirksomhed, såvel som af udbudsmaterialet

Parternes argumenter

36 Sagsøgeren har gjort gældende, at indgåelsen af den omhandlede kontrakt med Coopérative Taxi 13 eller med enhver anden taxivirksomhed fører til en tilsidesættelse af den franske lovgivning, der finder anvendelse på taxikørsel. Denne lovgivning forbyder, at taxier benyttes som anonyme køretøjer til personbefordring mod betaling. Taxier omfattes af visse fritagelser, som ikke kan udvides til at omfatte andre virksomhedstyper. Derfor har Parlamentet ved at indgå kontrakt med Coopérative Taxi 13 tilsidesat den betingelse, der er indeholdt i artikel 6 i udbudsmaterialet (administrative bestemmelser), hvorefter buddet og leveringen af ydelserne skal være i overensstemmelse med de gældende bestemmelser.

37 Parlamentet har anført, at de franske bestemmelser, der finder anvendelse på den i udbuddet omhandlede virksomhed, er lov nr. 82-1153 af 30. december 1982 om udviklingen af den indenlandske transport (JORF af 31.12.1982) og dekret nr. 87-242 af 7. april 1987 vedrørende fastlæggelsen af og betingelserne for udførelse af private vejtransporttjenesteydelser af personer uden for byområder (JORF af 8.4.1987, s. 3980). Ifølge Parlamentet indeholder denne lovgivning ikke et forbud mod udførelse af de tjenesteydelser, der er omhandlet af udbuddet. Derimod er virksomheder, der udlejer køretøjer med chauffører, forpligtet til i henhold til artikel 3 i dekret nr. 87-242 at lade sig optage i registeret over virksomheder, der udøver offentlig vejtransport af personer. Coopérative Taxi 13 havde som bilag til sit bud forelagt en attest til dokumentation for, at det var optaget i dette register, hvilket giver selskabet ret til at tilbyde tjenesteydelser i form af udlejning af anonyme køretøjer til personbefordring.

38 Endvidere har Parlamentet gjort gældende, at sagsøgeren ikke er berettiget til at anlægge sag og bestride kontraktens tildeling på grundlag af artikel 6 i

udbudsmaterialet (administrative bestemmelser). Formålet med denne bestemmelse er at beskytte Parlamentets rettigheder og give dette mulighed for at opsige den kontrakt, der indgås på grundlag af tilslaget, såfremt tilslagsmodtageren tilsidesætter sin forpligtelse til at overholde de gældende bestemmelser. Denne forpligtelse kan derfor ikke påberåbes af de bydende, der ikke modtog tilslag, over for den afgørelse, hvorved kontrakten tildeltes.

Rettens bemærkninger

39 Der er grund til at fremhæve, at Parlamentet, som de andre institutioner, har et vidt skøn ved afgørelsen af, hvilke faktorer der skal tages i betragtning ved indgåelse af en aftale efter udbud, og at Rettens kontrol skal begrænse sig til en efterprøvelse af, om der foreligger en åbenbar og alvorlig vildfarelse (jf. Domstolens dom af 23.11.1978, sag 56/77, Agence européenne d'intérims mod Kommissionen, Sml. s. 2215, præmis 20, Rettens dom af 8.5.1996, sag T-19/95, Adia intérim mod Kommissionen, Sml. II, s. 321, præmis 49, og af 17.12.1998, sag T-203/96, Embassy Limousines & Services mod Parlamentet, Sml. II, s. 4239, præmis 56).

40 Det skal også fremhæves, at Retten i henhold til artikel 230, stk. 2, EF, i forbindelse med et annullationssøgsmål har kompetence til at udtale sig om klager, der indbringes under påberåbelse af inkompetence, væsentlige formelle mangler, overtrædelse af EF-traktaten eller af retsregler vedrørende dens gennemførelse samt af magtfordrejning. Det følger heraf, at Retten ikke kan behandle en påstået overtrædelse af den franske lovgivning som et retsspørgsmål, der forudsætter en uindskrænket juridisk kontrol. En sådan kontrol kan kun foretages af de franske myndigheder.

41 Dog er institutionerne i henhold til princippet om god forvaltningsskik og princippet om loyalt samarbejde mellem fællesskabets institutioner og medlems-

staterne forpligtet til at sikre, at de betingelser, der er fastsat i et udbud, ikke tilskynder de potentielle tilbudsgivere til at tilsidesætte den nationale lovgivning, der finder anvendelse på deres virksomhed.

42 Parlamentet har i denne sag hævdet, at den franske lovgivning ikke forbyder, at de transporttjenesteydelser, som udbuddet vedrørte, udføres i anonyme taxier, på betingelse af at disse tjenesteydelser er omfattet af en optagelse i registret over virksomheder, der udøver offentlig vejtransport af personer. Det må konstateres, at sagsøgeren ikke har godtgjort, at Parlamentets opfattelse er klart urigtig. Sagsøgeren har kun påberåbt sig den franske lovgivning vedrørende taxikørsel uden at føre bevis for, at lovgivningen vedrørende private vejtransporttjenesteydelser af personer uden for byområder ikke kunne finde anvendelse på taxivognmænd, når disse udfører de ydelser, der er fastsat i udbuddet. Desuden er det ikke bestridt, at Coopérative Taxi 13 har fremlagt en attest, der fastslår, at det er optaget i registret over virksomheder, der udøver offentlig vejtransport af personer. Parlamentet har godtgjort, at denne registrering var et krav i henhold til fransk lovgivning om private transporttjenesteydelser, hvilket gør dets opfattelse troværdig.

43 Under disse omstændigheder har sagsøgeren ikke ført bevis for, at Parlamentet har foretaget en klart fejlagtig fortolkning af den franske lovgivning.

44 Endvidere er sagsøgeren ikke berettiget til at støtte ret på bestemmelsen i udkastet til rammekontrakt om, at ydelserne skal udføres i overensstemmelse med de gældende bestemmelser. Denne bestemmelse kan ikke fortolkes således, at den pålægger Parlamentet en pligt til ikke blot at kontrollere, at tjenesteyderen er optaget i registeret over virksomheder, der udøver offentlig vejtransport af personer, men også, at tjenesteyderen gennemfører kontrakten i overensstemmelse med den franske lovgivning. Som Parlamentet klart har anført, skal den bydende i henhold til denne bestemmelse sikre sig, at han udøver sin virksomhed i overensstemmelse med den franske lovgivning, og dermed skal han også bære konsekvenserne af en tilsidesættelse af denne forpligtelse.

45 Det tilføjes, at Parlamentet under den mundtlige forhandling har bekræftet, at hvis dets fortolkning af den franske lovgivning viser sig at være ukorrekt, vil det være forpligtet til at opsige den omhandlede kontrakt under henvisning til den nævnte bestemmelse.

46 Det følger af det ovenfor anførte, at det første anbringende, der går ud på, at den franske lovgivning, der finder anvendelse på taxikørsel, og udbudsmaterialet, er tilsidesat, skal forkastes.

Det andet anbringende om, at der er sket en tilsidesættelse af princippet om forbud mod forskelsbehandling

Parternes argumenter

47 Sagsøgeren har gjort gældende, at AICS, som de andre ejere af limousinekøretøjer der afgav bud, er blevet udsat for forskelsbehandling af økonomiske grunde.

48 Sagsøgeren har anført, at taxier i henhold til de franske bestemmelser er berettigede til en gratis afgiftsvignet og en nedsat brændstofsafgift. Hertil kommer, at de er fritaget for erhvervsskat.

49 Sagsøgeren har derfor gjort gældende, at Parlamentet, selv om det ikke var skyld i denne forskelsbehandling rent faktisk, har tilsidesat princippet om forbud mod forskelsbehandling.

50 Parlamentet har anført, at dette anbringende reelt vedrører en medlemsstats lovgivningsmæssige valg i relation til to forskellige former for erhvervsvirksomhed. Det tilkommer ikke Fællesskabets retsinstanser at vurdere gyldigheden af national lovgivning under et annullationssøgsmål, idet en sådan kompetence ikke følger af artikel 230, stk. 2, EF.

51 Subsidiært har Parlamentet gjort gældende, at det ikke i denne sag har tilsidesat princippet om forbud mod forskelsbehandling. Selv hvis det lægges til grund, at der i henhold til fransk ret er tale om en forskelsbehandling mellem taxivirksomheder og ejere af limousinekøretøjer, giver fremgangsmåderne ved indgåelse af offentlige kontrakter, som fællesskabets institutioner er bundet af, ikke institutionerne mulighed for at tage hensyn hertil.

Rettens bemærkninger

52 Det bemærkes først, at sagsøgeren ikke har gjort gældende, at Parlamentet var skyld i den hævdede forskelsbehandling mellem ejere af limousinekøretøjer og taxivirksomheder. Sagsøgeren har anerkendt, at denne forskelsbehandling udelukkende skyldes den forskellige behandling, som disse to erhvervsgrupper er udsat for i fransk ret.

53 Som følge af, at sagsøgeren ikke har godtgjort, at Parlamentets fortolkning af den franske lovgivning, der finder anvendelse på de ydelser, udbuddet vedrørte, var

klart fejlagtig (jf. præmis 43 ovenfor), er sagsøgeren heller ikke berettiget til at hævde, at Parlamentet tilsidesatte princippet om forbud mod forskelsbehandling som følge af, at det ikke tog hensyn til denne forskellige behandling. Parlamentet kunne ikke på grundlag af de gældende fællesskabsretlige bestemmelser tage hensyn til de forskellige muligheder på markedet, der er fremkaldt af fransk ret. Det er forpligtet til at acceptere det bud, der er det økonomisk mest fordelagtige under hensyntagen til de kriterier, der er angivet i bekendtgørelsen.

54 Det følger heraf, at også det andet anbringende skal forkastes.

Det tredje anbringende om, at der er sket en tilsidesættelse af bekendtgørelsens betingelse om, at tjenesteyderne skal godtgøre, at de har tre års erfaring inden for det pågældende område

55 Sagsøgeren har under den mundtlige forhandling gjort gældende, at Parlamentet har undladt at tage hensyn til betingelsen om tre års erfaring inden for det pågældende arbejdsområde (jf. præmis 4 ovenfor), idet Coopérative Taxi 13 var blevet stiftet i oktober 1998, og dets registrering først havde virkning fra den 1. december 1998.

56 AICS har forklaret, at selskabet først ved læsningen af svarskriftet blev opmærksom på, at tilbudsmodtageren ikke opfyldte denne betingelse, hvilket forklarer den forsinkelse, hvormed det har gjort dette anbringende gældende.

57 Parlamentet har under den mundtlige forhandling anført, at der ikke i stævningen er henvist til den hævdede uregelmæssighed under udbudsforretningen i forbindelse med, at tjenesteyderne skal godtgøre, at de har tre års erfaring inden for det pågældende område. Derfor har Parlamentet gjort gældende, at anbringendet skal afvises.

58 Parlamentet har gjort gældende, at dette anbringende under alle omstændigheder ikke kan tages til følge. Selv om det er rigtigt, at Coopérative Taxi 13 er blevet stiftet for nylig, har sammenslutningens medlemmer, der udøvede deres virksomhed inden for rammerne af den tidligere taxisammenslutning, dog den krævede erfaring. Parlamentet har med hensyn hertil forklaret, at den erfaring, der kræves i bekendtgørelsen og udbudsmaterialet, ikke skal vurderes i forhold til virksomheden, men i forhold til de chauffører, der skal udføre den omhandlede transport.

Rettens bemærkninger

59 Det følger af bestemmelserne i artikel 44, stk. 1, litra c), sammenholdt med artikel 48, stk. 2, i Rettens procesreglement, at den stævning, der indleveres til Retten, skal indeholde søgsmålets genstand og en kort fremstilling af søgsmålsgrundene, og at nye anbringender ikke må fremsættes under sagens behandling, medmindre de støttes på retlige eller faktiske omstændigheder, som er kommet frem under retsforhandlingerne (jf. bl.a. Domstolens dom af 19.5.1983, sag 306/81, Verros mod Parlamentet, Sml. s. 1755, præmis 9, og Rettens dom af 5.2.1997, sag T-207/95, Ibarra Gil mod Kommissionen, Sml. Pers. IA, s. 13, og II, s. 31, præmis 51, og af 17.12.1997, sag T-217/95, Passera mod Kommissionen, Sml. Pers. IA, s. 413, og II, s. 1109, præmis 87).

60 Det omhandlende anbringende er hverken direkte eller indirekte blevet gjort gældende i stævningen, og det har ikke en nær forbindelse med de andre anbringender, der er gjort gældende i stævningen. Det udgør derfor et nyt anbringende, hvilket sagsøgeren selv har anerkendt. Det følger heraf, at det skal afvises, hvis ikke det kan støttes på retlige eller faktiske forhold, som er kommet frem under retsforhandlingerne.

61 AICS har gjort gældende, at det først var ved læsningen af svarskriftet, at selskabet blev klar over, at Coopérative Taxi 13 ikke opfyldte betingelsen om, at tjenesteyderne skal godtgøre, at de har tre års erfaring inden for det pågældende område.

62 Det skal med hensyn hertil bemærkes, at den omstændighed, at sagsøgeren får kendskab til et faktisk forhold under retsforhandlingerne for Retten, ikke er ensbetydende med, at dette forhold udgør et faktisk forhold, som er kommet frem under retsforhandlingerne. Det er et yderligere krav, at sagsøgeren ikke har været i stand til at få kendskab til dette forhold tidligere (jf. Rettens dom af 28.9.1999, Yasse mod EIB, Sml. Pers. II, s. 929, præmis 126, 127 og 128).

63 Sagsøgeren var, som det fremgår af sagens akter, i stand til forud for stævningens indgivelse at undersøge de omstændigheder, under hvilke Coopérative Taxi 13 var blevet stiftet. Sagsøgeren bekræftede i sin skrivelse af 15. april 1999 til Parlamentet, at selskabet havde forstået, at Parlamentet fornyede den aftale, der var blevet indgået med »sammenslutningen (eller kooperativet) af taxichaufører«. Endvidere udtalte sagsøgeren i den samme skrivelse, at selv om det af »taxichaufførerne i Strasbourg« afgivne bud kunne være økonomisk mere fordelagtigt, ville tjenesteydelserne blive gennemført uden for enhver lovregulering og i modstrid med udbuddet.

64 Som svar på disse udtalelser gjorde generaldirektøren for generaldirektoratet for Parlamentets administration det klart i sin skrivelse af 11. maj. 1999, at Coopérative Taxi 13 havde modtaget tilslag (jf. ovenfor i præmis 18). Da sagsøgeren indgav sin stævning den 8. juni 1999, var sagsøgeren derfor fuldt ud informeret om det forhold, at Coopérative Taxi 13 havde fået tildelt den udbudte kontrakt. Sagsøgeren kunne derfor have indhentet oplysninger hos den kompetente myndighed om datoen for stiftelsen af Coopérative Taxi 13.

65 Selv hvis det må antages, at sagsøgeren først ved læsningen af svarskriftet blev opmærksom på, at der kunne bestå en uforenelighed mellem accepten af Coopérative Taxi 13's bud og bekendtgørelsens betingelse om, at tjenesteyderne skal godtgøre, at de har tre års erfaring inden for det pågældende område, er sagsøgeren således ikke berettiget til at gøre gældende, at det ikke var muligt at gøre en sådan uforenelighed gældende i stævningen.

66 Sagsøgeren har således haft mulighed for i sin stævning at påberåbe sig anbringendet om, at den ovenfor nævnte betingelse er tilsidesat. Følgelig kan sagsøgeren ifølge artikel 48, stk. 2, i procesreglementet ikke fremsætte dette anbringende under den mundtlige forhandling (jf. Rettens dom af 20.4.1999, forenede sager T-305/94, T-306/94 og T-307/94, T-313/94 til T-316/94, T-318/94, T-325/94, T-328/94, T-329/94 og T-335/94, Sml. II, s. 93, præmis 63).

67 I betragtning af det anførte må det fastslås, at det nævnte anbringende, som er blevet fremsat for første gang under den mundtlige forhandling, og som ikke støttes på faktiske eller retlige forhold, som er kommet frem under retsforhandlingerne, skal afvises.

Erstatningspåstanden

68 Fællesskabets erstatningsansvar af ansvar uden for kontrakt i henhold til artikel 288, stk. 2, EF, og de almindelige retsgrundsætninger, hvortil der henvises i denne bestemmelse, forudsætter, at en række betingelser med hensyn til, at den adfærd, som bebrejdes institutionen, er retsstridig, at der er indtrådt et økonomisk tab, og at der er årsagsforbindelse mellem adfærden og det påberåbte tab, er opfyldt (jf. dom af 16.10.1996, sag T-336/94, Efisol mod Kommissionen, Sml. II, s. 1343, præmis 30).

69 Sagsøgeren har ikke med sine anbringender og argumenter, der er anført ovenfor, godtgjort, at Parlamentets adfærd var retsstridig, hvorfor påstanden om erstatning ikke kan tages til følge.

70 Det følger af det ovenfor anførte, at Europa-Parlamentet skal frifindes i det hele.

Sagens omkostninger

71 I henhold til procesreglementets artikel 87, stk. 2, pålægges det den tabende part at betale sagens omkostninger, hvis der er nedlagt påstand herom. Sagsøgeren har tabt sagen og bør derfor tilpligtes at betale sagens omkostninger i overensstemmelse med Europa-Parlamentets påstand herom.

På grundlag af disse præmisser

udtaler og bestemmer

RETTEN (Femte Afdeling)

1) **Europa-Parlamentet frifindes.**

2) **Sagsøgeren bærer sine egne omkostninger og betaler Europa-Parlamentets omkostninger.**

García-Valdecasas Lindh Cooke

Afsagt i offentligt retsmøde i Luxembourg den 6. juli 2000.

H. Jung R. García-Valdecasas

Justitssekretær Præsident