YHTEISÖJEN ENSIMMÄISEN OIKEUSASTEEN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (viides jaosto)

6 päivänä heinäkuuta 2000 *

Asiassa T-139/99,

Alsace International Car Services (AICS), kotipaikka Strasbourg (Ranska), edustajinaan asianajajat C. Imbach ja A. Dissler, Strasbourg, prosessiosoite Luxemburgissa asianajotoimisto P. Schiltz, 4 rue Béatrix de Bourbon,

kantajana,

vastaan

Euroopan parlamentti, asiamiehinään oikeudellisen yksikön virkamiehet P. Runge Nielsen ja O. Caisou-Rousseau, prosessiosoite Luxemburgissa Euroopan parlamentin pääsihteeristö, Kirchberg,

vastaajana,

* Oikeudenkäyntikieli: ranska.

jossa kantaja vaatii yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuinta ensinnäkin kumoamaan parlamentin päätöksen olla hyväksymättä tarjousta, jonka kantaja oli esittänyt tarjouspyynnön nro 99/S 18-8765/FR perusteella ja joka koski henkilökuljetuksista Strasbourgissa parlamentin istuntoaikoina tehtäviä sopimuksia, joihin sisältyvät myös kuljettajan palvelut, ja toiseksi määräämään korvausta vahingoista, joita kantaja väittää sille tämän päätöksen perusteella aiheutuneen,

EUROOPAN YHTEISÖJEN ENSIMMÄISEN OIKEUSASTEEN TUOMIOISTUIN (viides jaosto),

toimien kokoonpanossa: jaoston puheenjohtaja R. García-Valdecasas sekä tuomarit P. Lindh ja J. D. Cooke,

kirjaaja: hallintovirkamies G. Hertzig,

ottaen huomioon kirjallisessa käsittelyssä ja 14.3.2000 pidetyssä suullisessa käsittelyssä esitetyn,

on antanut seuraavan

tuomion

Kanteen taustalla olevat tosiseikat

1 Euroopan parlamentti julkaisi julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten tekomenettelyjen yhteensovittamisesta 18 päivänä kesäkuuta 1992 annetun neuvoston direktiivin 92/50/ETY nojalla (EYVL L 209, s. 1) 27.1.1999 *Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä* ilmoituksen (EYVL S 18, s. 28; jäljempänä ilmoitus) tarjouskilpailun järjestämisestä avoimen menettelyn mukaisesti henkilökuljetuksista ajoneuvoilla kuljettajineen (tarjouspyyntö nro 99/S 18-8765/FR; jäljempänä tarjouspyyntö). Edellytykset, joiden täyttyessä tarjouksen tekeminen oli mahdollista, oli yksilöity sekä ilmoituksessa että sopimusehdoissa, joihin sisältyi hallinnollisia lausekkeita ja teknisiä lausekkeita, ja puitesopimusluonnoksessa.

2 Ilmoituksen 2. kohdassa täsmennettiin, että sopimus tehtäisiin puitesopimuksena palveluntarjoajayrityksen kanssa ja että se pantaisiin täytäntöön kuhunkin yksittäiseen kuljetukseen liittyvien tilausten perusteella. Palvelujen suorituspaikka oli Strasbourg (3. kohta). Ilmoituksen 5. kohdan mukaan sopimus oli kaksiosainen. Osio 1 koski henkilöautojen ja pikkubussien vuokraamista kuljettajineen, kun taas osio 2 koski linja-autojen vuokraamista kuljettajineen. Nyt käsiteltävä kanne koskee ainoastaan sopimuksen osiosta 1 tehtyä päätöstä.

3 Ilmoituksen 13. kohdan mukaan tarjoajat voivat olla yhtiöitä, itsenäisiä yrittäjiä sekä yritysten ja/tai itsenäisten yrittäjien ryhmittymiä.

4 Ilmoituksen 14. kohdassa täsmennettiin seuraavaa: "*Palveluntarjoajat*: Palveluntarjoajien [tai niiden johdon] on kyettävä osoittamaan, että ne ovat toimineet

vähintään kolme vuotta kyseisellä alalla. Niiden vuotuisen liikevaihdon on lisäksi oltava vähintään 2 000 000 [Ranskan frangia (FRF)] osion 1 osalta ja 68 750 FRF osion 2 osalta."

5 Sopimuksenteon perusteiksi esitettiin ilmoituksen 16. kohdassa, että taloudellisesti edullisin tarjous hyväksyttäisiin, jolloin otettaisiin huomioon tarjotut hinnat ja tarjouksen tekninen arvo.

6 Sopimusehtojen (hallinnollisten lausekkeiden) 1 artiklan 1.3. kohdassa ilmoitettiin, että parlamentin tarpeet olivat päivittäin noin 25—60 henkilöautoa ja keskimäärin 2—4 pikkubussia, ja työtuntimäärä olisi 6—12. Aikataulut täsmennettiin sopimusehtojen (teknisten lausekkeiden) 5 kohdassa, jonka mukaan palveluja tarvittaisiin klo 7.30 alkaen parlamentin toiminnan päättymiseen (klo 22—24 päivästä riippuen) saakka. Samassa kohdassa todettiin vielä seuraavaa:

"Koska tarve on suurempi klo 7.30 ja 9.00 sekä klo 20.00 ja 22.00 välisinä aikoina, yritys sitoutuu tarjouksessaan siihen, että se kykenee tarvittaessa asettamaan parlamentin käyttöön enemmän kalustoa. Palvelusuorituksen vähimmäiskesto on kaksi tuntia peräkkäin."

7 Parlamentti oli sopimusehtojen (tekniset lausekkeet) 2.1 kohdassa lisäksi täsmentänyt, että kyseiset kuljetukset piti suorittaa ajoneuvoilla, joista olisi poistettu tunnukset.

8 Sopimusehtojen (hallinnolliset lausekkeet) 6 artiklan viimeisessä kohdassa todettiin seuraavaa:

"Tarjous on jätettävä ja palvelut suoritettava voimassa olevan lainsäädännön mukaisesti."

9 Myös tarjouspyynnön liitteenä olleessa puitesopimusluonnoksessa (VI artikla, toinen kohta) todettiin seuraavaa:

"Sopimuspuoli huolehtii lisäksi siitä, että voimassa olevia kansallisia ja paikallisia säännöksiä ja määräyksiä noudatetaan tarkasti tilattuja palveluja suoritettaessa."

10 Kantaja esitti tarjouksensa parlamentille 10.2.1999. Se oli laadittu seuraavasti:

" — —

Esitämme tarjouksen osiosta 1 siten, että se koskee päivittäisiä kuljetuksia ruuhka-aikoja lukuun ottamatta liitteessä 1 esitettyjen tuntitaksojen mukaisesti.

Voimme asettaa parlamentin käyttöön noin 30 ajoneuvoa kuljettajineen — — maanantaista perjantaihin niinä aikoina, jolloin parlamentin istunnot pidetään Strasbourgissa.

Emme voi kuitenkaan palvella ruuhka-aikoina — — eli klo 7.00—9.00 ja klo 19.00—22.00.

Palvelujen tarjoaminen ruuhka-aikoina ei ole teknisesti eikä taloudellisesti mahdollista.

Yhtiömme ei voi taata asettavansa parlamentin käyttöön näin paljon ajoneuvoja ruuhka-aikoina. Yksikään yritys alueella ei kykene siihen käyttämättä alihankkijana lainsäädännön vastaisesti työskenteleviä taksiyrittäjiä.

— — "

11 Tarjouksensa liitteeksi 2 kantaja oli liittänyt asiakirjan, joka oli otsikoitu "Vahingonkorvauskanne vilpillisen kilpailun perusteella" ja jossa kerrottiin siitä, että siviiliprosessi ja sittemmin myös rikosprosessi oli pantu vireille Association centrale des autos taxis de la communauté urbaine de Strasbourgia (jäljempänä ACATS TAXI 13) vastaan, joka hoiti parlamentin lukuun autojen vuokraamisesta kuljettajineen tehdyn puitesopimuksen perusteella virkamiesten ja Euroopan parlamentin jäsenten kuljetukset ajoneuvoissa, joista oli poistettu tunnukset. Kantaja huomautti, että ainoastaan autovuokraamo (limusiinipalvelu) voisi vastata parlamentin vaatimuksiin siten, että henkilöiden kuljettamiseen vastiketta vastaan sovellettavaa lainsäädäntöä noudatettaisiin. Kantaja selitti kantaansa lähemmin kyseisessä asiakirjassa.

12 Parlamentti pyysi 24.2.1999 tarjoajia ilmoittamaan, kuinka monta ajoneuvoa niillä oli tuolloin käytettävissään ja kuinka monta ajoneuvoa niillä olisi käytettävissään siinä tapauksessa, että ne tekisivät sopimuksen parlamentin kanssa.

13 Kantaja vastasi, että sillä oli viisi limusiinia ja että se oli aikeissa ostaa kolme muuta ajoneuvoa. Se totesi lisäksi seuraavaa:

"Voimme antaa käyttöönne maanantaista perjantaihin (ruuhka-aikoja lukuun ottamatta) kunkin parlamentin istuntojakson aikana noin 60 ajoneuvoa, jotka ovat tarjouspyynnön teknisten lausekkeiden mukaisia."

14 Parlamentti päätti hyväksyä tarjouksensa myös esittäneen Coopérative Taxi 13:n tarjouksen, koska se oli edullisin ilmoitukseen sisältyneiden sopimuksenteon perusteiden kannalta.

15 Parlamentti ilmoitti 7.4.1999 päivätyllä kirjeellään kantajalle päätöksestään olla hyväksymättä tämän tarjousta kyseisen yhtiön ja sen yhtiön, jonka kanssa parlamentti oli tehnyt sopimuksen tarjouskilpailun perusteella, ilmoittamien hintojen välisen eron vuoksi (jäljempänä riidanalainen päätös).

16 Kantaja ilmoitti 15.4.1999 päivätyllä kirjeellä parlamentille ymmärtäneensä, että tämä uusisi "taksiyrittäjien yhdistyksen (tai osuuskunnan) kanssa" tekemänsä sopimuksen. Se ilmaisi jälleen epäilyksensä tällaisen sopimuksen laillisuudesta Ranskan oikeuden perusteella. Tässä yhteydessä se korosti erityisesti sitä, että taksit eivät voi laillisesti suorittaa Euroopan parlamentin jäsenten ja virkamiesten kuljetuksia tarjouspyynnön mukaisin ehdoin (ajoneuvoissa, joista on poistettu tunnukset). Se täsmensi, että vaikka "Strasbourgin taksiyrittäjien" esittämä tarjous saattaisikin olla taloudellisesti edullisempi, palvelut suoritettaisiin kuitenkin lainsäädännön vastaisesti, mikä olisi ristiriidassa tarjouspyynnön kanssa. Se muistutti myös siitä, että se ei saa takseille myönnettyjä useita veroetuuksia ja

että koska se haluaa noudattaa voimassa olevia lakeja ja asetuksia, se ei siten voi esittää kilpailukykyistä tarjousta. Se on siis vilpillisen kilpailun kohteena. Lopuksi se pyysi parlamenttia ottamaan kantaa näihin väitteisiin.

17 Kantaja toimitti 19.4.1999 päivätyllä kirjeellä 15.4.1999 päivätyn kirjeensä täydennykseksi sisäasiainministeriön yleistarkastusosaston maaliskuussa 1992 päivätyn lausunnon, joka koski taksien toimintaa Strasbourgin kaupungin alueella ja Strasbourg-Entzheimin lentokentällä.

18 Parlamentin hallinnosta vastaavan pääosaston pääjohtaja Rieffel vastasi 11.5.1999 päivätyllä kirjeellä seuraavasti:

"Haluaisin esittää seuraavat huomautukset 15.4. ja 19.4.1999 päivättyihin kirjeisiinne, joissa olette toimittaneet meille tiettyjä tietoja taksien toimintaa koskevasta Ranskan lainsäädännöstä ja pyytäneet samalla Euroopan parlamenttia ottamaan kantaa näkemyksiin, joita olette esittäneet Coopérative Taxi 13:n suorittamien palvelujen ja kyseisen lainsäädännön yhteensopivuudesta.

Myöhempien riitatilanteiden välttämiseksi Euroopan parlamentti on tarjouspyynnössään nro 99/S 18-8765/FR asettanut velvoitteen, jonka mukaan 'sopimuspuoli huolehtii lisäksi siitä, että voimassa olevia kansallisia ja paikallisia säännöksiä ja määräyksiä noudatetaan tarkasti tilattuja palveluja suoritettaessa' (ks. sopimusluonnoksen VI artiklan 2 kohta). Tältä osin korostettakoon, että lainsäädännön tulkitseminen ei ole Euroopan parlamentin vaan Ranskan toimivaltaisten tuomioistuinten tehtävänä.

Edellä mainitun tarjouspyynnön yhteydessä Euroopan parlamentti on omalta osaltaan noudattanut kaikkia julkisia hankintoja koskevia oikeussääntöjä ja menettelyjä, lähinnä — — direktiiviä 92/50/ETY — — .

Palvelujen suorittamisen osalta käytettävissäni ei ole mitään tietoja, joiden perusteella voisin ajatella, että Coopérative Taxi 13 ei noudata tarjouspyynnössä asetettuja ehtoja. Viranomaiset tai oikeuslaitos eivät myöskään ole tähän mennessä ottaneet yhteyttä Euroopan parlamenttiin esittääkseen huomautuksia sopimuksen täytäntöönpanoon liittyvistä ehdoista.

— — "

19 Tässä tilanteessa kantaja nosti nyt käsiteltävän kanteen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimeen 8.6.1999 toimittamallaan kannekirjelmällä.

20 Koska kantaja ei ollut toimittanut vastausta määräajassa, kirjallinen käsittely päätettiin 20.9.1999.

21 Kantaja esitti 20.1.2000 päivätyllä kirjeellä kirjallisen käsittelyn uudelleenaloittamista koskevan hakemuksen EY:n tuomioistuimen perussäännön 42 artiklan toisen kohdan nojalla, jota sovelletaan oikeudenkäyntiin ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimessa kyseisen perussäännön 46 artiklan nojalla.

22 Hakemus hylättiin viidennen jaoston puheenjohtajan 31.1.2000 tekemällä päätöksellä.

23 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin päätti esittelevän tuomarin kertomuksen perusteella aloittaa suullisen käsittelyn. Asianosaisten lausumat ja vastaukset ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen esittämiin kysymyksiin kuultiin 14.3.2000 pidetyssä julkisessa istunnossa.

Asianosaisten vaatimukset

24 Kantaja vaatii, että ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin

— kumoaa riidanalaisen päätöksen ja

— velvoittaa parlamentin maksamaan sille 1 miljoonan Ranskan frangin (FRF) suuruisen vahingonkorvauksen EY 288 artiklan perusteella.

25 Vastaaja vaatii, että ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin

— hylkää kanteen ja

— velvoittaa kantajan korvaamaan oikeudenkäyntikulut.

Tutkittavaksi ottaminen

Asianosaisten väitteet ja niiden perustelut

26 Esittämättä varsinaisesti oikeudenkäyntiväitettä parlamentti väittää, että kantajalla ei ole intressiä nostaa nyt käsiteltävää kannetta, koska sen esittämää tarjousta ei olisi missään tapauksessa voitu hyväksyä. Kantaja ei näet kyennyt takaamaan parlamentin vaatimia palveluja sellaisina kuin ne oli esitetty sopimusehdoissa.

27 Kantaja on istunnossa vastannut, että vaikka se ei kyennyt takaamaan kuljetuksia ruuhka-aikoina (ks. edellä 6 kohta), syy siihen oli se, että tällaista palvelua ei ole mahdollista tarjota ja näin ollen, kuten se oli täsmentänyt parlamentille tarjouspyyntömenettelyn yhteydessä, yksikään alueen autovuokraamoyritys ei kykene tätä tekemään käyttämättä alihankkijoina taksiyrittäjiä, jotka työskentelevät lainsäädännön vastaisesti.

Yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta

28 Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan luonnollisen henkilön tai oikeushenkilön nostaman kanteen tutkittavaksi ottaminen edellyttää sitä, että hän osoittaa, että hänellä on oikeussuojan tarve (ks. asia T-117/95, Corman v. komissio, tuomio

30.1.1997, Kok. 1997, s. II-95, 83 kohta ja asia T-5/99, Andriotis v. komissio ja Cedefop, määräys 10.2.2000, 36 kohta, ei vielä julkaistu oikeustapauskokoelmassa).

29 On totta, että kantaja on vaatinut ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuinta kumoamaan ainoastaan päätöksen olla hyväksymättä sen tarjousta. Pitää myös paikkansa, että kantaja on ilmoittanut, että se ei kykenisi täyttämään kaikkia parlamentin sopimusehdoissa asettamia ehtoja.

30 Kantaja on tarjouksessaan kuitenkin ilmoittanut esittävänsä tarjouksen "osiosta 1 siten, että se koskee päivittäisiä kuljetuksia ruuhka-aikoja lukuun ottamatta". Se on esittänyt, että se ei kykenisi tarjoamaan palvelua ruuhka-aikoina eli klo 7.00—9.00 ja klo 19.00—22.00, koska se ei ollut teknisesti eikä taloudellisesti mahdollista. Tältä osin kantaja on korostanut, että yksikään yritys ei kykenisi takaamaan asettavansa parlamentin käyttöön näin paljon ajoneuvoja ruuhka-aikoina käyttämättä alihankkijana lainsäädännön vastaisesti työskenteleviä taksiyrittäjiä. Tarjouksensa liitteeksi 2 liittämässään asiakirjassa se on muun muassa todennut, että taksien käyttäminen henkilökuljetuksiin ajoneuvoilla, joista on poistettu tunnukset, on ristiriidassa Ranskan lainsäädännön kanssa, koska siinä kielletään taksien käyttäminen vastiketta vastaan ilman taksitunnuksia (ks. edellä 11 kohta).

31 Parlamentti on vastannut 11.5.1999 päivätyllä kirjeellään, että Ranskan lainsäädännön tulkitseminen kuuluu Ranskan toimivaltaisille tuomioistuimille eikä parlamentille. Se totesi lisäksi, että sillä ei ollut käytettävissä mitään tietoja, joiden perusteella voitaisiin ajatella, että Coopérative Taxi 13 ei noudattaisi tarjouspyynnössä asetettuja ehtoja. Lisäksi parlamentti ilmoitti, että viranomaiset tai oikeuslaitos eivät olleet esittäneet huomautuksia sopimuksen täytäntöönpanoon liittyvistä ehdoista (ks. edellä 18 kohta).

32 Tästä seuraa, että nyt käsiteltävä asia koskee erityisesti sitä, saattoiko parlamentti perustellusti katsoa Coopérative Taxi 13:n kykenevän täyttämään kyseisen sopimuksen täytäntöönpanoa koskevat ehdot Ranskan lainsäädäntöä noudattaen.

33 Näin ollen parlamentti ei voi väittää, että kantajalla ei ole intressiä nostaa kannetta, koska se on esittänyt tarjouksen, jota ei missään tapauksessa olisi voitu hyväksyä. Koska riidanalaisen päätöksen kumoaminen sillä perusteella, että taksien käyttämistä kyseisen sopimuksen yhteydessä ei sallita Ranskan lainsäädännössä, johtaisi tarjouspyyntömenettelyn uudelleenaloittamiseen, kantajalla on hyvinkin intressi nostaa nyt käsiteltävä kanne, jotta se voisi esittää uuden tarjouksen ilman kilpailua taksiyrittäjien muodostamien yhtiöiden taholta.

34 Tästä syystä parlamentin väite, jonka mukaan nyt käsiteltävän kanteen tutkittavaksi ottamisen edellytykset eivät täyty, on hylättävä.

Kumoamisvaatimus

35 Kantaja vetoa kannekirjelmässään kahteen perusteeseen, jotka koskevat ensinnäkin taksien toimintaan sovellettavan Ranskan lainsäädännön sekä sopimusehtojen rikkomista ja toiseksi syrjintäkiellon periaatteen loukkaamista sillä, että parlamentti ei ole ottanut huomioon Ranskan lainsäädäntöä julkaistessaan tarjouspyynnön. Istunnossa kantaja on vedonnut kolmanteen kanneperusteeseen, jonka mukaan ilmoituksessa asetettua ehtoa, jossa edellytettiin palveluntarjoajien osoittavan, että ne olivat toimineet alalla vähintään kolme vuotta, oli rikottu.

Ensimmäinen kanneperuste, joka koskee taksien toimintaan sovellettavan Ranskan lainsäädännön sekä sopimusehtojen rikkomista

Asianosaisten väitteet ja niiden perustelut

36 Kantaja katsoo, että riidanalaisen sopimuksen tekeminen Coopérative Taxi 13:n tai minkä tahansa muun taksiyhtiön kanssa johtaa siihen, että taksien toimintaan sovellettavaa Ranskan lainsäädäntöä rikotaan. Ranskan lainsäädännössä kielletään taksien käyttäminen ajoneuvoina, joista tunnukset on poistettu, henkilökuljetuksiin vastiketta vastaan. Taksit saavat nimittäin tiettyjä veronhuojennuksia, joita ei voida ulottaa muuhun toimintaan. Tehdessään riidanalaisen sopimuksen Coopérative Taxi 13:n kanssa parlamentti on näin ollen rikkonut sopimusehtojen (hallinnolliset lausekkeet) 6 artiklaan sisältyvää ehtoa, jonka mukaan tarjous on jätettävä ja palvelut suoritettava voimassa olevan lainsäädännön mukaisesti.

37 Parlamentti huomauttaa, että tarjouspyyntöä vastaavaan toimintaan sovellettava Ranskan lainsäädäntö on kotimaan kuljetusten ohjaamisesta 30.12.1982 annettu laki nro 82-1153 (JORF 31.12.1982) ja yksityisten maantiekuljetuspalvelujen määrittämisestä ja suorittamisedellytyksistä henkilökuljetuksissa muualla kuin kaupungeissa 7.4.1987 annettu asetus nro 87-242 (JORF 8.4.1987, s. 3980). Parlamentin mukaan lainsäädännössä ei kielletä mitenkään tarjouspyynnön kohteena olevien palvelujen suorittamista. Sen sijaan asetuksen nro 87-242 3 §:ssä velvoitetaan yritykset, jotka toimittavat ajoneuvoja kuljettajineen, kirjoittautumaan julkisia henkilökuljetuksia hoitavien yritysten rekisteriin. Coopérative Taxi 13 on tarjouksessaan esittänyt todistuksen kyseiseen rekisteriin kirjaamisesta, ja sen perusteella se voi vuokrata henkilökuljetuksiin ajoneuvoja, joista tunnukset on poistettu.

38 Parlamentti katsoo lisäksi, että kantajalla ei ole oikeutta nostaa kannetta, jossa riitautetaan kyseisen sopimuksen tekeminen sopimusehtojen (hallinnolliset lau-

sekkeet) 6 artiklan perusteella. Kyseisellä määräyksellä pyritään suojaamaan parlamentin oikeuksia antamalla sille mahdollisuus purkaa tarjouskilpailun perusteella tehty sopimus siinä tapauksessa, että valittu tarjoaja ei noudata velvollisuuttaan toimia voimassa olevan lainsäädännön mukaisesti. Tarjoajat, joiden tarjousta ei ole hyväksytty, eivät siis voi vedota tähän velvoitteeseen riitauttaakseen tarjouskilpailun ratkaisemisesta tehdyn päätöksen.

Yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta

39 On täsmennettävä, että kuten muillakin toimielimillä, parlamentilla on laaja harkintavalta huomioon otettavien seikkojen osalta päätettäessä tarjouskilpailun ratkaisemisesta ja että ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen valvonnan on rajoituttava sen tarkastamiseen, ettei ole tapahtunut vakavaa ja ilmeistä virhettä (ks. asia 56/77, Agence européenne d'intérims v. komissio, tuomio 23.11.1978, Kok. 1978, s. 2215, 20 kohta; asia T-19/95, Adia Intérim v. komissio, tuomio 8.5.1996, Kok. 1996, s. II-321, 49 kohta ja asia T-203/96, Embassy Limousines & Services v. parlamentti, tuomio 17.12.1998, Kok. 1998, s. II-4239, 56 kohta).

40 On lisäksi täsmennettävä, että EY 230 artiklan 2 kohdan mukaan ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimella on toimivalta ratkaista kumoamiskanne, jonka perusteena on puuttuva toimivalta, olennaisen menettelymääräyksen rikkominen, EY:n perustamissopimuksen tai sen soveltamista koskevan oikeussäännön rikkominen taikka harkintavallan väärinkäyttö. Tästä seuraa, että ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin ei voi käsitellä Ranskan lainsäädännön väitettyä rikkomista oikeudellisena kysymyksenä, joka edellyttäisi rajatonta oikeudellista valvontaa. Tällainen valvonta kuuluu yksinomaan Ranskan viranomaisille.

41 Hyvän hallinnon periaatteen ja yhteisön toimielinten ja jäsenvaltioiden välisen lojaalin yhteistyön periaatteen mukaan toimielinten on varmistettava, että tar-

jouspyynnössä asetetuilla ehdoilla ei houkutella potentiaalisia tarjoajia rikkomaan niiden toimintaan sovellettavaa kansallista lainsäädäntöä.

42 Parlamentti on tässä tapauksessa väittänyt, että Ranskan lainsäädännössä ei kielletä tarjouspyynnön kohteena olevien kuljetuspalvelujen suorittamista takseilla, joista on poistettu tunnukset, sillä edellytyksellä, että näistä palveluista on tehty kirjaus julkisia henkilökuljetuksia hoitavien yritysten rekisteriin. On todettava, että kantaja ei ole osoittanut, että tämä parlamentin väite olisi ilmeisen virheellinen. Kantaja on näet ainoastaan vedonnut taksien toimintaan sovellettavaan Ranskan lainsäädäntöön näyttämättä toteen, että yksityisten maantiekuljetuspalvelujen määrittämisestä ja suorittamisedellytyksistä henkilökuljetuksissa muualla kuin kaupungeissa annettua lakia ei voitaisi soveltaa taksiyrittäjiin, kun nämä suorittavat tarjouspyynnön mukaisia palveluja. Ei ole myöskään kiistetty sitä, että Coopérative Taxi 13 on esittänyt todistuksen siitä, että se on kirjattu julkisia henkilökuljetuksia hoitavien yritysten rekisteriin. Parlamentti on puolestaan osoittanut, että edellä mainitussa yksityisiä kuljetuspalveluja koskevassa Ranskan lainsäädännössä edellytettiin tätä rekisteröimistä, mikä tekee sen väitteestä uskottavan.

43 Näin ollen kantaja ei ole osoittanut, että parlamentti olisi tehnyt ilmeisen virheen tulkitessaan Ranskan lainsäädäntöä.

44 Kantajalla ei ole myöskään oikeutta vedota puitesopimusluonnoksen lausekkeeseen, jonka mukaan palvelut on suoritettava voimassa olevan lainsäädännön mukaisesti. Tätä lauseketta ei näet saa tulkita siten, että siinä velvoitettaisiin parlamentti varmistamaan edellä mainitun rekisteriin kirjaamista koskevan ehdon lisäksi se, että valittu tarjoaja panee kyseisen sopimuksen täytäntöön Ranskan lainsäädännön mukaisesti. Kuten parlamentti on selvästi ilmoittanut, kyseisen lausekkeen mukaan tarjoajan on varmistettava, että se harjoittaa toimintaansa Ranskan lainsäädännön mukaisesti, ja näin ollen sen on kannettava seuraukset tämän velvoitteen laiminlyönnistä.

45 On lisättävä, että parlamentti on todennut istunnossa, että jos sen tulkinta Ranskan lainsäädännöstä osoittautuisi virheelliseksi, sillä olisi velvollisuus purkaa riidanalainen sopimus kyseisen lausekkeen perusteella.

46 Edellä esitetystä ilmenee, että ensimmäinen peruste, joka koskee taksien toimintaan sovellettavan Ranskan lainsäädännön sekä sopimusehtojen rikkomista, on hylättävä.

Toinen kanneperuste, joka koskee syrjintäkiellon periaatteen loukkaamista

Asianosaisten väitteet ja niiden perustelut

47 Kantaja väittää, että sitä kuten muitakin autonvuokrausta harjoittavia tarjouspyynnön perusteella tarjouksensa jättäneitä yrittäjiä on syrjitty taloudellisista syistä.

48 Se huomauttaa, että Ranskan lainsäädännön mukaan taksit saavat auton veromerkin vastikkeetta sekä veronhuojennuksen polttoaineeseen. Ne eivät myöskään joudu maksamaan ammatinharjoittajien veroa (taxe professionnelle).

49 Kantaja katsoo näin ollen, että vaikka parlamentti ei ole aloitteentekijänä syrjinnässä, se on tosiasiallisesti loukannut syrjintäkiellon periaatetta.

50 Parlamentti esittää, että tämä peruste koskee todellisuudessa jäsenvaltion lainsäädännöllisiä valintoja, jotka liittyvät kahteen erilliseen taloudelliseen toimintoon. Yhteisöjen tuomioistuinten tehtävänä ei ole arvioida kumoamiskanteen yhteydessä kansallisen lainsäädännön pätevyyttä, koska tällainen toimivalta ei ilmene EY 230 artiklan 2 kohdasta.

51 Parlamentti väittää toissijaisesti, että se ei ole nyt käsiteltävässä asiassa loukannut syrjintäkiellon periaatetta. Vaikka oletettaisiinkin, että Ranskan oikeudessa kohdellaan eri tavalla taksiyrittäjiä ja autonvuokraustoiminnan harjoittajia, julkisia hankintoja koskevassa menettelyssä, jota yhteisön toimielinten on noudatettava, ei voida ottaa tätä huomioon.

Yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta

52 Heti aluksi on huomautettava, että kantaja ei väitä, että parlamentti olisi autonvuokraustoiminnan harjoittajien ja taksiyrittäjien välillä kantajan mukaan harjoitetun syrjinnän aloitteentekijänä. Kantaja näet myöntää, että tämä syrjintä johtuu yksinomaan siitä, että näitä kahta ammattiryhmää kohdellaan eri tavoin Ranskan oikeudessa.

53 Koska kantaja ei ole osoittanut, että parlamentti olisi tehnyt ilmeisen virheen tulkitessaan tarjouspyynnön kohteena oleviin suorituksiin sovellettavaa Ranskan

lainsäädäntöä (ks. edellä 43 kohta), se ei voi myöskään perustellusti väittää, että parlamentti olisi loukannut syrjintäkiellon periaatetta, kun se ei ole ottanut huomioon tätä kohtelun erilaisuutta. Parlamentti ei voimassa olevan yhteisön lainsäädännön perusteella voi ottaa huomioon Ranskan lainsäädännöstä johtuvaa markkinoiden tarjoamien mahdollisuuksien erilaisuutta. Sen on hyväksyttävä tarjous, joka on taloudellisesti edullisin, kun otetaan huomioon ilmoituksessa asetetut ehdot.

54 Näin ollen myös toinen kanneperuste on hylättävä.

Kolmas kanneperuste, jonka mukaan ilmoituksessa asetettua ehtoa, jossa edellytettiin palveluntarjoajien osoittavan, että ne olivat toimineet alalla vähintään kolme vuotta, on rikottu

55 Istunnossa kantaja on väittänyt, että parlamentti oli jättänyt huomiotta ilmoituksen 14 kohdassa esitetyn ehdon, joka koskee vähintään kolmen vuoden kokemusta kyseiseltä alalta (ks. edellä 4 kohta), koska Coopérative Taxi 13 perustettiin lokakuussa 1998 ja se on rekisteröity vasta 1.12.1998.

56 Kantaja on selittänyt esittäneensä tämän perusteen myöhässä sen vuoksi, että se sai vasta vastineen lukiessaan tiedon siitä, että kyseinen tarjoaja ei ole täyttänyt tätä ehtoa.

57 Parlamentti on istunnossa huomauttanut, että kannekirjelmässä ei viitata millään tavoin tarjouspyyntömenettelyn väitettyyn lainvastaisuuteen, joka johtuisi siitä, että palveluntarjoajien on osoitettava toimineensa vähintään kolme vuotta kyseisellä alalla. Tästä syystä tämä kanneperuste on sen mielestä jätettävä tutkimatta.

58 Se väittää joka tapauksessa, ettei kyseistä perustetta voida hyväksyä. Vaikka Coopérative Taxi 13 on perustettu vasta äskettäin, sen jäsenillä, jotka ovat harjoittaneet toimintaansa aikaisemman taksiosuuskunnan piirissä, on tarvittava kokemus. Tältä osin parlamentti on selittänyt, että ilmoituksessa ja sopimusehdoissa vaadittua kokemusta ei pidä arvioida yrityksen kannalta vaan niiden kuljettajien kannalta, joiden on tarkoitus suorittaa kyseiset kuljetukset.

Yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta

59 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen työjärjestyksen 44 artiklan 1 kohdan c alakohdan ja 48 artiklan 2 kohdan määräyksistä ilmenee niitä yhdessä luettaessa, että kanteessa on mainittava oikeudenkäynnin kohde ja yhteenveto kanteen oikeudellisista perusteista ja että asian käsittelyn kuluessa ei saa vedota uuteen perusteeseen, ellei se perustu oikeudenkäynnin aikana esille tulleisiin tosiseikkoihin tai oikeudellisiin seikkoihin (ks. mm. asia 306/81, Verros v. parlamentti, tuomio 19.5.1983, Kok. 1983, s. 1755, 9 kohta; asia T-207/95, Ibarra Gil v. komissio, tuomio 5.2.1997, Kok. H. 1997, s. I-A-13 ja II-31, 51 kohta ja asia T-217/95, Passera v. komissio, tuomio 17.12.1997, Kok. H. 1997, s. I-A-413 ja II-1109, 87 kohta).

60 Nyt käsiteltävään perusteeseen ei ole vedottu suoraan eikä implisiittisesti kannekirjelmässä, eikä se ole tiiviissä yhteydessä muihin siinä esitettyihin perusteisiin. Se on siis uusi peruste, kuten kantaja itsekin myöntää. Tästä seuraa, että sitä ei voida tutkia, ellei se perustu oikeudenkäynnin aikana esille tulleisiin tosiseikkoihin tai oikeudellisiin seikkoihin.

61 Kantaja väittää saaneensa vasta vastinekirjelmää lukiessaan tiedon siitä, että Coopérative Taxi 13 ei täyttänyt ehtoa, jonka mukaan palveluntarjoajien täytyi osoittaa toimineensa kyseisellä alalla vähintään kolme vuotta.

62 Tässä yhteydessä on korostettava, että se, että kantaja on saanut tiedon tästä tosiseikasta ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen oikeudenkäynnin aikana, ei merkitse sitä, että tämä olisi oikeudenkäynnin aikana esille tullut tosiseikka. Lisäksi edellytetään sitä, että kantaja ei ole kyennyt saamaan siitä aikaisemmin tietoa (ks. asia T-141/97, Yasse v. EIP, tuomio 28.9.1999, Kok. H. 1999, s. II-929, 126—128 kohta).

63 Kuten asiakirja-aineistosta ilmenee, kantaja olisi hyvinkin kyennyt varmistamaan ennen kannekirjelmän jättämistä, missä tilanteessa Coopérative Taxi 13 oli perustettu. Se on näet todennut parlamentille osoittamassaan 15.4.1999 päivätyssä kirjeessä ymmärtäneensä, että tämä uusisi sopimuksen, jonka se oli tehnyt "taksiyrittäjien yhdistyksen (tai osuuskunnan) kanssa". Samassa kirjeessä se väitti lisäksi, että vaikka "Strasbourgin taksiyrittäjien" esittämä tarjous saattaisikin olla taloudellisesti edullisempi, palvelut suoritettaisiin kuitenkin lainsäädännön vastaisesti, mikä olisi ristiriidassa tarjouspyynnön kanssa.

64 Vastauksena näihin väitteisiin parlamentin hallinnosta vastaavan pääosaston pääjohtaja ilmaisi 11.5.1999 päivätyssä kirjeessään selkeästi, että valittu tarjoaja oli Coopérative Taxi 13 (ks. edellä 18 kohta). Jättäessään kannekirjelmänsä 8.6.1999 kantaja oli siis täysin tietoinen siitä, että Coopérative Taxi 13 oli valittu tarjouspyyntömenettelyssä. Se olisi näin ollen voinut tiedustella toimivaltaiselta viranomaiselta, milloin Coopérative Taxi 13 oli perustettu.

65 Mikäli oletetaan, että kantaja oli vasta vastinekirjelmää lukiessaan kiinnittänyt huomion siihen, että Coopérative Taxi 13:n tarjouksen hyväksyminen ja ilmoitukseen sisältynyt ehto, jonka mukaan palveluntarjoajien piti osoittaa toimineensa vähintään kolme vuotta alalla, saattoivat olla ristiriidassa keskenään, se ei näin ollen voi perustellusti väittää, ettei se olisi kyennyt vetoamaan tällaiseen ristiriitaisuuteen kannekirjelmässään.

66 Koska kantajalla on siis ollut mahdollisuus vedota edellä mainitun ehdon rikkomista koskevaan perusteeseen kannekirjelmässään, se ei työjärjestyksen 48 artiklan 2 kohdan mukaan voi esittää tätä perustetta vasta istunnossa (ks. yhdistetyt asiat T-305/94—T-307/94, T-313/94—T-316/94, T-318/94, T-325/94, T-328/94, T-329/94 ja T-335/94, Limburgse Vinyl Maatschappij ym. v. komissio, tuomio 20.4.1999, Kok. 1999, s. II-931, 63 kohta).

67 Edellä esitetyn perusteella on todettava, että edellä mainittu peruste, joka on esitetty ensi kertaa vasta istunnossa, ei perustu oikeudenkäynnin aikana esille tulleisiin tosiseikkoihin tai oikeudellisiin seikkoihin, joten se on jätettävä tutkimatta.

Vahingonkorvausvaatimus

68 EY 288 artiklan toisen kohdan ja siinä tarkoitettujen yleisten periaatteiden mukaan yhteisö on sopimussuhteen ulkopuolisessa vastuussa vahingosta ainoastaan, jos seuraavat edellytykset täyttyvät: toimielinten moitittu toiminta on yhteisön oikeuden vastaista, vahinko on syntynyt ja toiminnan ja väitetyn vahingon välillä on syy-yhteys (ks. asia T-336/94, Efisol v. komissio, tuomio 16.10.1996, Kok. 1996, s. II-1343, 30 kohta).

69 Koska kantaja ei ole edellä esitetyillä perusteilla ja perusteluilla näyttänyt toteen, että parlamentti olisi toiminut lainvastaisesti, sen vahingonkorvausvaatimus on hylättävä.

70 Kaiken edellä esitetyn perusteella kanne on hylättävä kokonaisuudessaan.

Oikeudenkäyntikulut

71 Yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen työjärjestyksen 87 artiklan 2 kohdan mukaan asianosainen, joka häviää asian, velvoitetaan korvaamaan oikeudenkäyntikulut, jos vastapuoli on sitä vaatinut. Koska kantaja on hävinnyt asiansa, se on velvoitettava korvaamaan oikeudenkäyntikulut parlamentin vaatimusten mukaisesti.

Näillä perusteilla

YHTEISÖJEN ENSIMMÄISEN OIKEUSASTEEN TUOMIOISTUIN
(viides jaosto)

on antanut seuraavan tuomiolauselman:

1) **Kanne hylätään.**

2) **Kantaja vastaa omista oikeudenkäyntikuluistaan, ja se velvoitetaan korvaamaan parlamentin oikeudenkäyntikulut.**

García-Valdecasas Lindh Cooke

Julistettiin Luxemburgissa 6 päivänä heinäkuuta 2000.

H. Jung
kirjaaja

R. García-Valdecasas
jaoston puheenjohtaja