

HOTĂRÂREA CURȚII  
17 septembrie 2002\*

**Concordia Bus Finland Oy Ab, fosta Stagecoach Finland Oy Ab,  
împotriva  
Helsingin kaupunki și HKL-Bussiliikenne**

[cerere de pronunțare a unei hotărâri preliminare formulată de Korkein hallinto-oikeus  
(Finlanda)]

„Achiziții publice de servicii în sectorul transporturilor – Directivele 92/50/CEE și 93/38/CEE – Municipalitate contractantă care administrează serviciile de transport cu autobuzul și o entitate independentă economic a acesteia care participă la procedura de atribuire în calitate de ofertant – Luarea în considerare a unor criterii referitoare la protecția mediului pentru stabilirea ofertei celei mai avantajoase din punct de vedere economic – Admisibilitatea atunci când entitatea municipală ofertantă îndeplinește mai ușor aceste criterii”

**Cauza C-513/99**

În cauza C-513/99,

având ca obiect o cerere adresată Curții, în temeiul articolului 234 CE, de Korkein hallinto-oikeus (Finlanda) pentru pronunțarea, în litigiul pendinte în fața acestei instanțe, între

**Concordia Bus Finland Oy Ab, fosta Stagecoach Finland Oy Ab,**

și

**Helsingin kaupunki,**

**HKL-Bussiliikenne,**

a unei hotărâri preliminare privind interpretarea articolului 2 alineatul (1) litera (a), alineatul (2) litera (c) și alineatul (4), precum și a articolului 34 alineatul (1) din Directiva 93/38/CEE a Consiliului din 14 iunie 1993 de coordonare a procedurilor de atribuire a contractelor de achiziții în sectoarele apei, energiei, transporturilor și telecomunicațiilor (JO L 199, p. 84), astfel cum a fost modificată prin Actul privind condițiile de aderare a Republicii Austria, a Republicii Finlanda și a Regatului Suediei și adaptările tratatelor care stau la baza Uniunii Europene (JO 1994, C 241, p. 21, și JO 1995, L 1, p. 1), și a articolului 36 alineatul (1) din Directiva 92/50/CEE a Consiliului din 18 iunie 1992 privind coordonarea procedurilor de atribuire a contractelor de achiziții publice de servicii (JO L 209, p. 1, Ediție specială, 06/vol. 2 p. 50),

CURTEA,

compusă din domnul G. C. Rodríguez Iglesias, președinte, domnul P. Jann și doamna F. Macken, președinți de cameră, domni C. Gulmann, D. A. O. Edward, A. La Pergola, M. Wathelet, R. Schintgen și V. Skouris (raportor), judecători,

avocat general: domnul J. Mischo,

grefier: domnul H. von Holstein, grefier adjunct,

după examinarea observațiilor scrise prezentate:

- pentru Concordia Bus Finland Oy Ab, de domnul M. Heinonen, oikeustieteen kandidaatti,
- pentru Helsingin Kaupunki, de doamna A.-L. Salo-Halinen, în calitate de agent,
- pentru guvernul finlandez, de doamna T. Pynnä, în calitate de agent,
- pentru guvernul elen, de doamnele D. Tsagkaraki și K. Grigoriou, în calitate de agenți,
- pentru Guvernul Țărilor de Jos, de domnul M. A. Fierstra, în calitate de agent,
- pentru guvernul austriac, de doamna C. Pesendorfer, în calitate de agent,
- pentru guvernul suedez, de domnul A. Kruse, în calitate de agent,
- pentru Comisia Comunităților Europene, de domnul M. Nolin, în calitate de agent, asistat de către E. Savia, avocat,

având în vedere raportul de ședință,

după ascultarea observațiilor orale ale Concordia Bus Finland Oy Ab, reprezentată de către M. Savola, asianajaja, ale Helsingin Kaupunki, reprezentată de doamna A.-L. Salo-Halinen, ale guvernului finlandez, reprezentat de doamna T. Pynnä, ale guvernului elen, reprezentat de doamna K. Grigoriou, ale guvernului austriac, reprezentat de doamna M. Winkler, în calitate de agent, ale guvernului suedez, reprezentat de domnul A. Kruse, ale Guvernului Regatului Unit, reprezentat de domnul R. Williams, *barrister*, și ale Comisiei, reprezentată de domnul M. Nolin, asistat de către E. Savia, în ședința din 9 octombrie 2001,

după ascultarea concluziilor avocatului general, prezentate în ședința din 13 decembrie 2001,

pronunță prezenta

### **Hotărâre**

1 Prin ordonanța din 17 decembrie 1999, primită la Curte la 28 decembrie 1999, Korkein hallinto-oikeus a adresat, în temeiul articolului 234 CE, trei întrebări preliminare privind interpretarea articolului 2 alineatul (1) litera (a), alineatul (2) litera (c) și alineatul (4), precum și a articolului 34 alineatul (1) din Directiva 93/38/CEE a Consiliului din 14 iunie 1993 de coordonare a procedurilor de atribuire a contractelor de achiziții în sectoarele apei, energiei, transporturilor și telecomunicațiilor (JO L 199, p. 84), astfel cum a fost modificată prin Actul privind condițiile de aderare a Republicii Austria, a Republicii Finlanda și a Regatului Suediei și adaptările tratatelor care stau la baza Uniunii Europene (JO 1994, C 241, p. 21, și JO 1995, L 1, p. 1, denumită în continuare „Directiva 93/38”), și a articolului 36 alineatul (1) din Directiva 92/50/CEE a Consiliului din 18 iunie 1992 privind coordonarea procedurilor de atribuire a contractelor de achiziții publice de servicii (JO L 209, p. 1, Ediție specială, 06/vol. 2 p. 50).

2 Aceste întrebări au fost adresate în cadrul unui litigiu opunând Concordia Bus Finland Oy Ab (denumită în continuare „Concordia”) orașului Helsinki (Helsingin Kaupunki) și

întreprinderii HKL-Bussiliikenne (denumită în continuare „HKL”) privind validitatea unei decizii a Comisiei pentru servicii comerciale (liikepalvelulautakunta) a orașului Helsinki referitoare la atribuirea în favoarea HKL a unui contract pentru gestionarea unei linii din cadrul rețelei de autobuze urbane a orașului Helsinki.

## **Cadrul juridic**

### *Legislația comunitară*

Directiva 92/50

3 Articolul 1 din Directiva 92/50 prevede:

„În sensul prezentei directive:

a) «*contractele de achiziții publice de servicii*» sunt contracte cu titlu oneros, încheiate în scris între un prestator de servicii și o autoritate contractantă, cu excepția:

[...]

ii) contractelor atribuite în domeniile menționate la articolele 2, 7, 8 și 9 din Directiva 90/531/CEE și a contractelor care îndeplinesc condițiile de la articolul 6 alineatul (2) din aceeași directivă;

[...]”

[traducere neoficială]

4 Articolul 36 din Directiva 92/50, intitulat „Criterii de atribuire a contractelor”, este formulat după cum urmează:

„1. Fără a aduce atingere actelor cu putere de lege și actelor administrative naționale referitoare la remunerarea anumitor servicii, criteriile pe care se bazează autoritatea contractantă pentru atribuirea contractelor pot fi:

a) fie, în cazul în care atribuirea se face ofertei celei mai avantajoase din punct de vedere economic, diverse criterii care variază în funcție de contractul în cauză: de exemplu, calitatea valoarea tehnică, caracterul estetic și funcțional, serviciul post-vânzare și asistența tehnică, data și termenul livrării sau executării, prețul;

b) fie doar prețul cel mai scăzut.

2. În cazul în care contractul trebuie să fie atribuit ofertei celei mai avantajoase din punct de vedere economic, autoritatea contractantă precizează, în caietul de sarcini sau în anunțul de participare, criteriile de atribuire pe care intenționează să le aplice, dacă este posibil, în ordine descrescătoare a importanței care le este atribuită.”

[traducere neoficială]

Directiva 93/38

5 Articolul 2 din Directiva 93/38 prevede:

„1. Prezenta directivă se aplică entităților contractante:

a) care sunt autorități publice sau întreprinderi publice și care desfășoară una din activitățile menționate la alineatul (2);

b) care, în cazul în care nu sunt autorități publice sau întreprinderi publice, exercită una din activitățile prevăzute la alineatul (2) sau mai multe din aceste activități și beneficiază de drepturi speciale sau exclusive oferite de o autoritate competentă a unui stat membru.

2. Activitățile care intră sub incidența domeniului de aplicare a prezentei directive sunt următoarele:

[...]

c) operarea unor rețele destinate să furnizeze un serviciu publicului în domeniul transportului feroviar, de sisteme automate, tramvai, troleibuz sau autobuz ori funicular.

În ceea ce privește serviciile de transport, se consideră că o rețea există atunci când serviciul este furnizat în condițiile stabilite de o autoritate competentă a unui stat membru, precum condițiile privind traseele care trebuie parcurse, capacitatea de transport disponibilă sau frecvența serviciului;

[...]

4. Furnizarea de servicii publice de transport cu autobuzul nu este considerată ca fiind o activitate în sensul alineatului (2) litera (c), atunci când alte entități sunt libere să furnizeze acest serviciu, fie în general, fie într-o arie geografică specifică, în aceleași condiții ca entitățile contractante.

[...]”

[traducere neoficială]

6 În conformitate cu articolul 34 din Directiva 93/38:

„1. Fără a aduce atingere actelor cu putere de lege sau actelor administrative naționale referitoare la remunerarea anumitor servicii, criteriile pe care se bazează entitățile contractante pentru atribuirea contractelor sunt:

a) fie, în cazul în care atribuirea se face ofertei celei mai avantajoase din punct de vedere economic, diverse criterii care variază în funcție de contractul în cauză: de exemplu, termenul livrării sau executării, costul de utilizare, rentabilitatea, calitatea, caracterul estetic și funcțional, valoarea tehnică, serviciul post-vânzare și asistența tehnică, angajamentul în materie de piese de schimb, siguranța aprovizionării și prețul;

b) fie doar prețul cel mai scăzut.

2. În cazul prevăzut la alineatul (1) litera (a), entitățile contractante precizează, în caietele de sarcini sau în anunțul de participare, toate criteriile de atribuire pe care intenționează să le aplice, dacă este posibil, în ordine descrescătoare a importanței acestora.

[...]”

[traducere neoficială]

7 Articolul 45 alineatele (3) și (4) din Directiva 93/38 prevede:

„3. Directiva 90/531/CEE nu mai produce efecte de la data punerii în aplicare a prezentei directive de către statele membre, fără a aduce atingere obligațiilor statelor membre în ceea ce privește termenele prevăzute la articolul 37 din respectiva directivă.

4. Referirile făcute la Directiva 90/531/CEE se înțeleg ca fiind făcute la prezenta directivă.”  
[traducere neoficială]

#### *Legislația națională*

8 Directivele 92/50 și 93/38 au fost transpuse în dreptul finlandez prin Julkisista hankinnoista annettu laki (Legea privind achizițiile publice) nr. 1505/1992, astfel cum a fost modificată prin Lege nr. 1523/1994 și nr. 725/1995 (denumită în continuare „Legea nr. 1505/1992”).

9 În temeiul articolului 1 din Legea nr. 1505/1992, autoritățile naționale și municipale, precum și celelalte entități contractante prevăzute de legea în cauză, sunt obligate să respecte dispozițiile acestei legi pentru a organiza un concurs de oferte și pentru a le garanta participanților un tratament egal și nediscriminatoriu.

10 În conformitate cu articolul 2 din Legea nr. 1505/1992, entitățile contractante sunt, în special, autoritățile municipale.

11 Articolul 7 alineatul (1) din Legea 1505/92 prevede, pe de o parte, că respectivele contracte urmează să fie atribuite în condițiile cele mai avantajoase și, pe de altă parte, că oferta care trebuie admisă este cea cu prețul cel mai scăzut sau cea mai avantajoasă din punct de vedere economic.

12 În Finlanda, procedurile de atribuire a contractelor de achiziții publice sunt reglementate în mod mai detaliat de Decretul nr. 243/1995 privind contractele de achiziții de bunuri și de servicii și contractele de lucrări care depășesc un anumit plafon, precum și de Decretul nr. 567/1994 privind contractele entităților care își desfășoară activitatea în sectorul apei, energiei, transporturilor și telecomunicațiilor, care depășesc un anumit plafon, astfel cum a fost modificat prin Decretul nr. 244/1995 (denumit în continuare „Decretul nr. 567/1994”).

13 Articolul 4 alineatul (1) din Decretul nr. 243/1995 exclude din sfera sa de aplicare procedurile de achiziții cărora li se aplică Decretul nr. 567/1994. Articolul 1 alineatul (10) din acest decret exclude din sfera sa de aplicare contractele de achiziții cărora li se aplică Decretul nr. 243/1995.

14 Articolul 43 din Decretul 243/95 prevede:

„1. Entitatea contractantă trebuie să accepte fie oferta care, conform criteriilor de apreciere a contractului propus, este cea mai avantajoasă din punct de vedere economic la nivel global, fie oferta cea mai puțin costisitoare. Criteriile de apreciere economică globală pot fi, de exemplu, prețul, termenul de livrare sau de producție, cheltuielile de funcționare, calitatea, costurile previzibile pe durata ciclului de viață al bunului, caracteristicile estetice sau funcționale, avantajele tehnice, serviciile de întreținere, siguranța aprovizionării, sprijinul tehnic și problemele referitoare la mediu.

[...]”

[traducere neoficială]

15 În mod similar, articolul 21 alineatul (1) din Decretul nr. 567/1994 prevede că entitatea contractantă trebuie să aleagă, dintre toate ofertele, oferta cea mai avantajoasă din punct de vedere economic, în funcție de criteriile de apreciere a bunului, de serviciul sau de lucrarea propus(ă), sau oferta cea mai puțin costisitoare. Criteriile de apreciere utilizate în vederea evaluării din punct de vedere economic pot fi, de exemplu, prețul, termenul de livrare, cheltuielile de funcționare, costurile previzibile pe durata ciclului de viață al bunului, calitatea, caracteristicile ecologice, estetice sau funcționale, avantajele tehnice, serviciile de întreținere și sprijinul tehnic.

### **Acțiunea principală și întrebările preliminare**

#### *Organizarea serviciilor de transport cu autobuzul din orașul Helsinki*

16 Din ordonanța de trimitere reiese că, la 27 august 1997, Consiliul Municipal din Helsinki a decis să atribuie progresiv contractele de achiziții publice pentru întreaga rețea de autobuze urbane din orașul Helsinki, astfel încât prima linie ca urmează să fie atribuită să înceapă să funcționeze din toamna anului 1998.

17 În temeiul reglementării referitoare la transportul în comun din orașul Helsinki, răspunderea planificării, dezvoltării, realizării, organizării în general, precum și a supravegherii acestui transport în comun este încredințată, cu excepția unei dispoziții contrare, joukkoliikennelautakunta (Comisia pentru transportul în comun) și Helsingin kaupungin liikennelaitos (întreprindere de transporturi din orașul Helsinki, denumită în continuare „întreprinderea de transporturi”), care este subordonată comisiei respective.

18 Conform reglementării aplicabile, Comisia pentru servicii comerciale a orașului Helsinki este responsabilă pentru hotărârile privind atribuirea serviciilor de transport urban în comun, în funcție de obiectivele aprobate de Consiliul Municipal din Helsinki și Comisia pentru transportul în comun. În plus, Oficiul de aprovizionare al orașului Helsinki este însărcinat cu executarea operațiunilor referitoare la contractele de transport în comun urban.

19 În ceea ce privește întreprinderea de transporturi, aceasta este o întreprindere comercială municipală care, din punct de vedere funcțional și economic, este împărțită în patru unități de producție (autobuze, tramvaie, metrouri, precum și linii ferate și clădiri). Unitatea de producție pentru autobuze este HKL. Întreprinderea de transporturi are, de asemenea, un birou de conducere, care constă într-o unitate de planificare și o unitate administrativă și economică. Unitatea de planificare joacă rolul unui plătitor în ceea ce privește pregătirea propunerilor care trebuie să fie prezentate Comisiei pentru transportul în comun, liniile care trebuie să fie scoase la licitație și nivelul de servicii necesar. Unitățile de producție sunt distincte, din punct de vedere economic, de restul întreprinderii de transporturi și au evidențe contabile și bilanțuri separate.

#### *Procedura de atribuire a contractelor de achiziții publice care face obiectul acțiunii principale*

20 Prin scrisoarea din 1 septembrie 1997 și printr-un anunț publicat în *Jurnalul Oficial al Comunităților Europene* din 4 septembrie 1997, Oficiul de aprovizionare al orașului Helsinki a solicitat oferte pentru gestionarea rețelei de autobuze urbane a orașului Helsinki, conform unor rute și orare precizate într-un document care cuprinde șapte loturi. Acțiunea principală se referă la lotul nr. 6 din acest anunț de participare, referitor la linia 62.

21 Din dosarul cauzei reiese că, în conformitate cu respectivul anunț de participare, ofertantul declarat câștigător ar fi întreprinderea a cărei ofertă a fost cea mai avantajoasă din punct de vedere economic pentru municipalitate. Această apreciere trebuia să ia în considerare trei categorii de criterii, și anume prețul global cerut pentru operare, calitatea parcului auto (autobuze), managementul calității și managementul de mediu ale contractantului.

22 În ceea ce privește, în primul rând, prețul global cerut, oferta cea mai avantajoasă trebuia să obțină 86 de puncte, iar numărul de puncte al celorlalte oferte era calculat conform următoarei formule: număr de puncte = valoarea plății aferente operării anuale a celei mai avantajoase oferte, împărțită la oferta în cauză și înmulțită cu 86.

23 În continuare, în privința calității parcului auto, un ofertant putea obține un maximum de 10 puncte suplimentare pe baza anumitor criterii. Astfel, se acordau puncte, în special, pentru utilizarea unor autobuze având, pe de o parte, emisii de oxid de azot sub 4g/kWh (+2,5 puncte/autobuz) sau sub 2g/kWh (+3,5 puncte/autobuz) și, pe de altă parte, un nivel sonor sub 77 dB (+1 punct/autobuz).

24 În cele din urmă, în ceea ce privește organizarea contractantului în materie de calitate și mediu, trebuiau să fie acordate puncte suplimentare pentru un ansamblu de criterii de calitate certificate, precum și pentru un program certificat de protecție a mediului.

25 Oficiul de aprovizionare al orașului Helsinki a primit opt oferte privind lotul nr. 6, printre care ofertele HKL și Swebus Finland Oy Ab [(denumită în continuare „Swebus”), devenită ulterior Stagecoach Finland Oy Ab (denumită în continuare „Stagecoach”), apoi Concordia]. Oferta acesteia din urmă cuprindea două propuneri, denumite A și B.

26 La 12 februarie 1998, Comisia pentru servicii comerciale a decis să aleagă HKL drept operator al liniei reprezentând lotul nr. 6, având în vedere că oferta acesteia fusese considerată global cea mai avantajoasă din punct de vedere economic. Din ordonanța de trimitere reiese că Concordia (la vremea respectivă Swebus) făcuse oferta cea mai puțin costisitoare, obținând 81,44 puncte pentru propunerea sa A și 86 de puncte pentru propunerea sa B. HKL obținuse 85,75 puncte. În ceea ce privește parcul auto, HKL a obținut cele mai multe puncte, adică 2,94 puncte; Concordia (la vremea respectivă Swebus) obținuse 0,77 puncte pentru propunerea sa A și -1,44 puncte pentru propunerea sa B. Cele 2,94 puncte obținute de HKL în această privință includeau numărul maxim de puncte pentru emisiile de oxid de azot sub 2 g/kWh, precum și pentru un nivel sonor sub 77 dB. Concordia (la vremea respectivă Swebus) nu a obținut puncte suplimentare în privința criteriilor referitoare la emisiile de oxid de azot și la nivelul sonor al autobuzelor. HKL și Concordia au obținut numărul maxim de puncte pentru certificatele de calitate și de mediu. În aceste condiții, HKL este cea care a obținut, în total, cel mai mare număr de puncte, adică 92,69. Concordia (la vremea respectivă Swebus) s-a clasat pe locul doi, obținând 86,21 puncte pentru propunerea sa A și 88,56 puncte pentru propunerea sa B.

#### *Desfășurarea procedurii în fața instanțelor naționale*

27 Concordia (la vremea respectivă Swebus) a introdus o acțiune în anulare împotriva deciziei Comisiei pentru servicii comerciale în fața Kilpailuneuvosto (Consiliul Concurenței) (Finlanda), susținând, în special, că atribuirea de puncte suplimentare unui parc auto ale cărui emisii de oxid de azot și al cărui nivel sonor sunt inferioare anumitor limite este inechitabilă și discriminatorie. Conform Concordia, au fost atribuite puncte suplimentare pentru utilizarea unui tip de autobuz pe care, de fapt, un singur ofertant, și anume HKL, avea posibilitatea să îl propună.

28 Kilpailuneuvosto a respins acțiunea. Kilpailuneuvosto a considerat că entitatea contractantă are dreptul să stabilească tipul parcului auto pe care dorește să îl utilizeze. Criteriile de alegere și ponderea lor trebuiau totuși să fie stabilite în mod obiectiv, ținându-se seama de nevoile entității contractante și de calitatea serviciului. După caz, această entitate trebuia să fie capabilă să justifice temeinicia alegerii și a aplicării criteriilor sale de apreciere.

29 Autoritatea respectivă a observat că decizia orașului Helsinki de a acorda prioritate autobuzelor puțin poluante ține de politica ecologică, care vizează reducerea poluării mediului cauzate de circulația autobuzelor. Acest lucru nu constituia un viciu de procedură. În cazul în care criteriul respectiv a fost aplicat unui ofertant în mod inechitabil, exista posibilitatea unei intervenții. Cu toate acestea, Kilpailuneuvosto a constatat că toți ofertanții aveau posibilitatea, dacă doreau acest lucru, de a achiziționa autobuze care funcționau cu gaz natural. Prin urmare, a concluzionat că nu s-a dovedit că respectivul criteriu ar fi fost discriminatoriu față de Concordia.

30 Concordia (la vremea respectivă Stagecoach) a formulat recurs în fața Korkein hallinto-oikeus pentru a obține anularea deciziei pronunțate de Kilpailuneuvosto. Conform acesteia, atribuirea de puncte suplimentare autobuzelor cu cel mai scăzut nivel de poluare și de zgomot favoriza HKL, singura întreprindere contractantă care avea, în practică, posibilitatea de a utiliza un parc auto care putea obține aceste puncte. În plus, aceasta susținea că, în cadrul aprecierii globale a ofertelor, nu se putea ține seama de acești factori ecologici, care nu au nicio legătură directă cu obiectul procedurii de achiziție.

31 În ordonanța sa de trimitere, Korkein hallinto-oikeus subliniază, în primul rând, că, pentru a stabili dacă Decretul nr. 243/1995 sau Decretul nr. 567/1994 este aplicabil prezentei cauze, este necesar să se examineze dacă respectivul contract care face obiectul acțiunii principale intră în domeniul de aplicare a Directivei 92/50 sau a domeniului de aplicare a Directivei 93/38. În această privință, aceasta constată că anexa VII la Directiva 93/38 menționează, în privința Republicii Finlanda, atât entități publice sau private care gestionează transportul de autobuze în conformitate cu laki luvanvaraisesta henkilöliikenteestä tiellä (Legea privind transportul rutier de călători supus autorizării) 343/91, cât și întreprinderea de transport care gestionează rețelele de metrou și de tramvai din orașul Helsinki.

32 În continuare, instanța de trimitere subliniază că examinarea cauzei necesită, de asemenea, interpretarea unor dispoziții ale dreptului comunitar, pentru a stabili dacă o municipalitate, atunci când atribuie un contract precum cel care face obiectul acțiunii principale, are dreptul să țină seama de considerente ecologice care se referă la parcul auto propus. Într-adevăr, dacă argumentele prezentate de Concordia în privința punctelor atribuite în temeiul criteriilor de mediu, precum și în alte privințe, ar fi acceptate, ar însemna că numărul de puncte obținute de oferta sa B depășea numărul de puncte obținut de HKL.

33 În această privință, Korkein hallinto-oikeus constată că articolul 36 alineatul (1) litera (a) din Directiva 92/50 și articolul 34 alineatul (1) litera (a) din Directiva 93/38 nu menționează problemele de mediu în lista criteriilor de stabilire a ofertei celei mai avantajoase din punct de vedere economic. Or, în Hotărârea din 20 septembrie 1988, Beentjes (31/87, Rec., p. 4635), și în Hotărârea din 28 martie 1995, Evans Medical și Macfarlan Smith (C-324/93, Rec., p. I-563), Curtea s-a pronunțat că autoritatea contractantă este liberă să aleagă criteriile de atribuire a contractului, pentru a stabili oferta cea mai avantajoasă din punct de vedere economic. Cu toate acestea, alegerea respectivă nu s-ar putea referi decât la criteriile care vizează identificarea ofertei celei mai avantajoase din punct de vedere economic.



34 Instanța de trimitere face referire la comunicarea Comisiei, din 11 martie 1998, intitulată „Achizițiile publice în Uniunea Europeană” [COM(1998) 143 final], în care Comisia consideră că este legal să se țină seama de considerente de mediu pentru a alege oferta cea mai avantajoasă pe plan economic global, în măsura în care organizatorul achiziției publice beneficiază de un avantaj direct, datorită proprietăților ecologice ale produsului.

35 Având în vedere aceste circumstanțe, Korkein hallinto-oikeus a hotărât să suspende judecata și să adreseze Curții următoarele întrebări preliminare:

„1) Dispozițiile referitoare la domeniul de aplicare a Directivei 93/38/CEE a Consiliului din 14 iunie 1993 de coordonare a procedurilor de atribuire a contractelor de achiziții în sectoarele apei, energiei, transporturilor și telecomunicațiilor [...], și, în special, articolul 2 alineatul (1) litera (a), alineatul (2) litera (c) și articolul 4 trebuie să fie interpretate în sensul că directiva respectivă se aplică procedurii urmate de o municipalitate, în calitate de entitate contractantă, pentru atribuirea unui contract referitor la operarea transportului de autobuze urbane, în măsura în care

– municipalitatea este responsabilă, pe teritoriul său, de planificarea, dezvoltarea, executarea și organizarea, în general, precum și de supravegherea transportului în comun,

– municipalitatea dispune, pentru îndeplinirea sarcinilor menționate anterior, de o Comisie pentru transportul în comun și de o întreprindere municipală de transport, care este subordonată acestei comisii,

– întreprinderea municipală de transport deține o unitate de planificare, care acționează în calitate de plătitor, care pregătește, pentru Comisia pentru transportul în comun, propuneri privind liniile care trebuie să fie scoase la licitație și nivelul necesar de calitate a serviciilor și

– întreprinderea municipală de transport dispune de unități de producție, distincte pe plan economic de restul întreprinderii și, printre altele, de o unitate specializată în transportul cu autobuzul și participă la licitațiile care privesc acest tip de transport?

2) Reglementarea comunitară privind achizițiile publice, în special, articolul 36 alineatul (1) din Directiva 92/50/CEE a Consiliului din 18 iunie 1992 privind coordonarea procedurilor de atribuire a contractelor de achiziții publice de servicii [...], sau dispoziția similară [articolul 34 alineatul (1)] din Directiva 93/38/CEE trebuie să fie interpretată în sensul că o municipalitate care organizează, în calitate de entitate contractantă, o licitație privind operarea unui serviciu de autobuze urbane poate, printre criteriile de atribuire a contractului pe baza ofertei celei mai avantajoase din punct de vedere economic, în afară de prețul propus, gestionarea ecologică și calitativă a operatorului de transport sau diverse alte caracteristici ale parcului auto, să includă și reducerea emisiilor de oxid de azot sau a nivelului sonor, conform modalităților menționate în anunțul de participare, astfel încât, în cazul în care emisiile de oxid de azot sau nivelul sonor al anumitor vehicule nu depășesc un anumit plafon, pot fi acordate puncte suplimentare în vederea comparării ofertelor?

3) În cazul în care răspunsul la întrebarea anterioară este afirmativ: normele dreptului comunitar privind achizițiile publice trebuie să fie interpretate în sensul că acordarea de puncte suplimentare pentru caracteristicile menționate anterior ale parcului auto, în privința emisiilor de oxid de azot sau a nivelului sonor, este totuși interzisă, în măsura în care se știe în prealabil că întreprinderea de transport a orașului care organizează licitația, care gestionează rețeaua de autobuze, are posibilitatea de a propune un parc auto care îndeplinește condițiile

impuse, posibilitate pe care, datorită împrejurărilor, o au doar câteva întreprinderi din sectorul în cauză?”

### **Cu privire la întrebările preliminare**

36 Cu titlu introductiv, este necesar să se observe că, astfel cum reiese din ordonanța de trimitere, motivele invocate de Concordia în sprijinul recursului său în fața Korkein hallinto-oikeus sunt întemeiate doar pe ilegalitatea pretinsă a sistemului de notare a criteriilor referitoare la parcul auto, prevăzute în anunțul de participare care face obiectul acțiunii principale.

37 Astfel, prin a doua și a treia întrebare, instanța de trimitere dorește să afle, în esență, pe de o parte, dacă articolul 36 alineatul (1) din Directiva 92/50 sau articolul 34 alineatul (1) litera (a) din Directiva 93/38 permit includerea, în rândul criteriilor pentru atribuirea unui contract de achiziții publice pe baza ofertei celei mai avantajoase din punct de vedere economic, a reducerii emisiilor de oxid de azot sau a nivelului sonor al vehiculelor, astfel încât, în cazul în care aceste emisii sau acest nivel sonor nu depășesc un anumit plafon, pot fi acordate puncte suplimentare în vederea comparării ofertelor.

38 Pe de altă parte, aceasta dorește să afle, de asemenea, dacă normele enunțate de respectivele directive, în special principiul egalității de tratament, permit luarea în considerare a unor astfel de criterii, în cazul în care este evident, de la început, că întreprinderea de transport, aparținând orașului care organizează procedura de licitație, se numără printre puținele întreprinderi care au posibilitatea de a propune un parc auto care îndeplinește criteriile respective.

39 Or, trebuie să se constate că dispozițiile articolului 36 alineatul (1) litera (a) din Directiva 92/50 și ale articolului 34 alineatul (1) litera (a) din Directiva 93/38 sunt formulate, în esență, identic.

40 În plus, astfel cum reiese din ordonanța de trimitere, în cadrul acțiunii principale, nu a existat nicio întrebare privind legislația națională sau comunitară aplicabilă.

41 Într-adevăr, astfel cum rezultă din formularea primei întrebări, Korkein hallinto-oikeus nu îi adresează Curții nicio întrebare cu privire la aplicabilitatea Directivei 92/50, ci doar cu privire la aplicabilitatea Directivei 93/38 în cazul acțiunii principale.

42 În consecință, trebuie să se considere, pe de o parte, că întrebările a doua și a treia se referă la conformitatea criteriilor de atribuire a contractelor, precum cele care fac obiectul acțiunii principale, cu dispozițiile pertinente ale Directivei 92/50 și, pe de altă parte, că, prin prima sa întrebare, instanța de trimitere dorește să afle, în esență, dacă răspunsul la aceste întrebări ar fi diferit în cazul în care Directiva 93/38 ar fi aplicabilă. Rezultă că a doua și a treia întrebare trebuie să fie examinate succesiv, urmate de prima întrebare.

### *Cu privire la a doua întrebare*

43 Prin a doua întrebare, instanța de trimitere dorește să afle, în esență, dacă articolul 36 alineatul (1) litera (a) din Directiva 92/50 trebuie să fie interpretat în sensul că, în cazul în care, în cadrul unui contract de achiziții publice privind prestarea de servicii de transport urban cu autobuzul, autoritatea contractantă hotărăște să atribuie contractul în cauză ofertantului care a prezentat oferta cea mai avantajoasă din punct de vedere economic, aceasta poate să țină seama de reducerea emisiilor de oxid de azot sau a nivelului sonor al vehiculelor,

astfel încât, în cazul în care aceste emisii sau acest nivel sonor nu depășesc un anumit plafon, pot fi acordate puncte suplimentare în vederea comparării ofertelor.

#### Observațiile prezentate Curții

44 Concordia consideră că, în cadrul unei proceduri de atribuire a unui contract de achiziții publice, criteriile care se află la baza deciziei trebuie să fie tot de natură economică, în conformitate cu formularea dispozițiilor pertinente ale dreptului comunitar. În cazul în care obiectivul autorității contractante este conformitatea cu anumite considerente de ordin ecologic sau de alt tip, ar fi necesar să se recurgă la o altă procedură decât cea de achiziții publice.

45 În schimb, celelalte părți în acțiunea principală, statele membre care au prezentat observații și Comisia susțin că este permisă includerea unor criterii de ordin ecologic în rândul criteriilor luate în considerare la atribuirea unui contract de achiziții publice. În primul rând, acestea fac referire la articolul 36 alineatul (1) litera (a) din Directiva 92/50 și la articolul 34 alineatul (1) litera (a) din Directiva 93/38, care nu ar enumera decât cu titlu de exemplu elemente pe care entitatea contractantă le poate lua în considerare la atribuirea unui astfel de contract; apoi, acestea fac trimitere la articolul 6 CE, care impune includerea protecției mediului în cadrul celorlalte politici ale Comunității; în cele din urmă, acestea se referă la Hotărârile Beentjes, precum și Evans Medical și Macfarlan Smith, citate anterior, care permit entității contractante să aleagă criteriile pe care le consideră pertinente atunci când evaluează ofertele prezentate.

46 În special, orașul Helsinki și guvernul finlandez subliniază că este în interesul orașului și al locuitorilor acestuia ca emisiile nocive să fie limitate pe cât posibil. Într-adevăr, pentru orașul Helsinki, responsabil pentru protecția mediului pe teritoriul său, ar rezulta economii directe, în special în sectorul medico-social, care ar reprezenta aproximativ 50 % din bugetul său global. Factorii care contribuie, chiar și modest, la îmbunătățirea stării de sănătate globale a populației i-ar permite reducerea considerabilă și rapidă a sarcinilor sale.

47 Guvernul elen adaugă că puterea de apreciere conferită autorităților naționale, în privința alegerii criteriilor pentru atribuirea contractelor de achiziții publice, presupune ca această alegere să nu fie arbitrară, iar criteriile luate în considerare să nu încalce dispozițiile Tratatului CE și, în special, principiile fundamentale consacrate de acesta, precum dreptul de stabilire, libertatea de a presta servicii și interzicerea discriminărilor pe bază de naționalitate.

48 Guvernul Țărilor de Jos precizează că respectivele criterii de atribuire a contractelor de achiziții publice, aplicate de autoritatea contractantă, trebuie să prezinte întotdeauna o dimensiune economică. Acesta consideră totuși că respectiva condiție este îndeplinită în acțiunea principală, orașul Helsinki fiind, în același timp, autoritatea contractantă și organismul responsabil din punct de vedere financiar pentru politica de mediu.

49 Guvernul austriac susține că Directivele 92/50 și 93/38 introduc două restricții esențiale în privința alegerii criteriilor pentru atribuirea contractelor de achiziții publice. Pe de o parte, criteriile alese de entitatea contractantă trebuie să fie legate de contractul care trebuie atribuit și să permită stabilirea ofertei celei mai avantajoase din punct de vedere economic pentru aceasta din urmă. Pe de altă parte, criteriile respective trebuie să poată orienta puterea de apreciere a entității contractante pe o bază obiectivă și să nu presupună elemente de alegere arbitrară. În plus, conform acestui guvern, criteriile de atribuire trebuie să fie legate în mod direct de obiectul contractului, să aibă efecte ce pot fi măsurate în mod obiectiv și să fie cuantificabile pe plan economic.

50 În mod similar, guvernul suedez susține că alegerea de care dispune entitatea contractantă este limitată, în măsura în care criteriile de atribuire trebuie să aibă legătură cu contractul care trebuie atribuit și să fie adecvate pentru a stabili oferta cea mai avantajoasă din punct de vedere economic. Acesta adaugă că respectivele criterii trebuie, de asemenea, să fie conforme cu normele tratatului referitoare la libera circulație a mărfurilor și serviciilor.

51 Conform Guvernului Regatului Unit, dispozițiile articolului 36 alineatul (1) din Directiva 92/50 și ale articolului 34 alineatul (1) din Directiva 93/38 trebuie să fie interpretate în sensul că, în organizarea unei proceduri de atribuire a unui contract pentru prestarea unor servicii de transport cu autobuzul, o autoritate sau o entitate contractantă poate, printre alte criterii de atribuire a contractului, să ia în considerare criterii legate de mediu pentru aprecierea ofertei celei mai avantajoase din punct de vedere economic, în măsura în care aceste criterii permit o comparare a tuturor ofertelor, sunt legate de serviciile care trebuie furnizate și au fost publicate în prealabil.

52 Comisia consideră că respectivele criterii de atribuire a contractelor de achiziții publice, care pot fi luate în considerare pentru aprecierea ofertei celei mai avantajoase din punct de vedere economic, trebuie să îndeplinească patru condiții. Conform acesteia, astfel de criterii trebuie să fie obiective, aplicabile tuturor ofertelor, legate strict de obiectul contractului în cauză și să presupună un avantaj economic de care să beneficieze direct autoritatea contractantă.

#### Constatările Curții

53 Este necesar să se reamintească faptul că articolul 36 alineatul (1) litera (a) din Directiva 92/50 prevede că respectivele criterii pe care se poate baza autoritatea contractantă pentru atribuirea contractelor pot să fie, în cazul în care atribuirea se face ofertei celei mai avantajoase din punct de vedere economic, diverse criterii care variază în funcție de contractul în cauză, precum, în special, calitatea, valoarea tehnică, caracterul estetic și funcțional, serviciul post-vânzare și asistența tehnică, data livrării și termenul de livrare sau de executare, prețul.

54 Pentru a stabili dacă și în ce condiții autoritatea contractantă poate, în conformitate cu respectivul articol 36 alineatul (1) litera (a), să ia în considerare criterii de natură ecologică, trebuie să se constate, în primul rând, că, astfel cum reiese clar din formularea acestei dispoziții și, în special, din utilizarea expresiei „de exemplu”, criteriile care pot fi reținute pentru atribuirea unui contract de achiziții publice ofertei celei mai avantajoase din punct de vedere economic nu sunt enumerate exhaustiv (a se vedea, de asemenea, în acest sens, Hotărârea din 18 octombrie 2001, SIAC Construction, C-19/00, Rec., p. I-7725, punctul 35).

55 În al doilea rând, respectivul articol 36 alineatul (1) litera (a) nu poate fi interpretat în sensul că fiecare dintre criteriile de atribuire, reținute de autoritatea contractantă pentru a identifica oferta cea mai avantajoasă din punct de vedere economic, trebuie, în mod necesar, să fie de natură strict economică. Într-adevăr, nu poate fi exclus faptul că factorii care nu sunt strict economici pot să influențeze, din perspectiva autorității contractante, valoarea unei oferte. Această constatare este susținută, de asemenea, de însăși redactarea dispoziției respective, care face referire, în mod expres, la criteriul privind caracteristicile estetice ale unei oferte.

56 În plus, astfel cum a hotărât deja Curtea, coordonarea la nivel comunitar a procedurilor de atribuire a contractelor de achiziții publice vizează eliminarea obstacolelor în calea liberei

circulații a serviciilor și mărfurilor (a se vedea, în special, Hotărârea SIAC Construction, citată anterior, punctul 32).

57 Ținând seama de acest obiectiv și, de asemenea, de formularea articolului 139r alineatul (2) primul paragraf teza a treia din Tratatul CE, care a fost preluat de Tratatul de la Amsterdam, într-o formă ușor modificată, la articolul 6 CE, și care prevede că cerințele privind protecția mediului trebuie să fie incluse în definiția și punerea în aplicare a politicilor și acțiunilor Comunității, este necesar să se concluzioneze că articolul 36 alineatul (1) litera (a) din Directiva 92/50 nu exclude posibilitatea ca autoritatea contractantă să utilizeze criteriile referitoare la protecția mediului în contextul aprecierii ofertei celei mai avantajoase din punct de vedere economic.

58 Totuși, nu se poate concluziona că orice criteriu de această natură poate fi luat în considerare de autoritatea respectivă.

59 Într-adevăr, deși articolul 36 alineatul (1) litera (a) din Directiva 92/50 îi oferă autorității contractante posibilitatea de a alege criteriile de atribuire a contractului pe care dorește să le rețină, această alegere poate totuși să se refere numai la criteriile care au ca scop identificarea celei mai avantajoase oferte din punct de vedere economic (a se vedea, în acest sens, în ceea ce privește contractele de achiziții publice de lucrări, hotărârile citate anterior, Beentjes, punctul 19, Evans Medical și Macfarlan Smith, punctul 42, precum și SIAC Construction, punctul 36). Având în vedere că o ofertă se raportează, în mod necesar, la obiectul contractului, rezultă că acele criterii de atribuire care pot fi reținute conform dispoziției respective trebuie să fie, de asemenea, legate de obiectul contractului.

60 În această privință, este necesar să se reamintească, în primul rând, că, astfel cum a hotărât deja Curtea, pentru a stabili oferta cea mai avantajoasă din punct de vedere economic, autoritatea contractantă trebuie, într-adevăr, să poată aprecia ofertele prezentate și să ia o decizie pe baza unor criterii calitative și cantitative care variază în funcție de contractul în cauză (a se vedea, în acest sens, în ceea ce privește contractele de achiziții publice de lucrări, Hotărârea din 28 martie 1985, Comisia/Italia, 274/83, Rec., p. 1077, punctul 25).

61 În plus, din jurisprudență reiese, de asemenea, că un criteriu de atribuire, al cărui efect ar fi să îi confere autorității contractante o libertate necondiționată de alegere în privința atribuirii contractului unui ofertant, ar fi incompatibil cu articolul 36 alineatul (1) litera (a) din Directiva 92/50 (a se vedea, în acest sens, hotărârile citate anterior, Beentjes, punctul 26, și SIAC Construction, punctul 37).

62 În continuare, trebuie să se sublinieze că punerea în aplicare a criteriilor reținute pentru stabilirea ofertei celei mai avantajoase din punct de vedere economic trebuie să fie efectuată în conformitate cu toate normele de procedură ale Directivei 92/50, în special cu normele privind publicitatea, pe care aceasta le conține. Rezultă că, în conformitate cu articolul 36 alineatul (2) din aceasta, toate criteriile de acest tip trebuie să fie menționate în mod expres în caietul de sarcini sau în anunțul de participare, dacă este posibil în ordinea descrescătoare a importanței care le este atribuită, pentru ca operatorii să aibă posibilitatea să afle de existența și sfera lor de aplicare (a se vedea, în acest sens, în privința contractelor de achiziții publice de lucrări, Hotărârea Beentjes, citată anterior, punctele 31 și 36, precum și Hotărârea din 26 septembrie 2000, Comisia/Franța, C-225/98, Rec., p. I-7445, punctul 51).

63 În cele din urmă, astfel de criterii trebuie să respecte toate principiile fundamentale ale dreptului comunitar și, în special, principiul nediscriminării, astfel cum reiese din dispozițiile

tratatului privind dreptul de stabilire și libertatea de a presta servicii (a se vedea, în acest sens, hotărârile citate anterior, Beentjes, punctul 29, și Comisia/Franța, punctul 50).

64 Din aceste considerente rezultă că, atunci când autoritatea contractantă decide să atribuie un contract ofertantului care a prezentat oferta cea mai avantajoasă din punct de vedere economic, în conformitate cu articolul 36 alineatul (1) litera (a) din Directiva 92/50, aceasta poate să ia în considerare criteriile referitoare la protecția mediului, în măsura în care aceste criterii sunt legate de obiectul contractului, nu îi conferă autorității respective o libertate necondiționată de alegere, sunt menționate în mod expres în caietul de sarcini sau în anunțul de participare și respectă toate principiile fundamentale ale dreptului comunitar, în special principiul nediscriminării.

65 În ceea ce privește acțiunea principală, trebuie să se constate, în primul rând, că existența unor criterii referitoare la nivelul de emisii de oxid de azot și la nivelul sonor al autobuzelor, precum cele care fac obiectul acțiunii respective, trebuie să fie considerată ca fiind legată de obiectul unui contract care se referă la prestarea unor servicii de transport urban cu autobuzul.

66 În continuare, criteriile pe baza cărora sunt acordate puncte suplimentare ofertelor care îndeplinesc anumite cerințe specifice legate de mediu și care sunt cuantificabile în mod obiectiv nu sunt de natură să îi confere autorității contractante o libertate necondiționată de alegere.

67 În plus, este necesar să se reamintească faptul că, astfel cum s-a precizat la punctele 21-24 din prezenta hotărâre, criteriile care fac obiectul acțiunii principale au fost menționate în mod expres în anunțul de participare publicat de Oficiul de aprovizionare al orașului Helsinki.

68 În cele din urmă, trebuie să se observe că problema de a stabili dacă respectivele criterii care fac obiectul acțiunii principale respectă, în special, principiul nediscriminării, urmează să fie examinată în cadrul răspunsului la a treia întrebare preliminară, care se referă tocmai la acest aspect.

69 Prin urmare, având în vedere toate considerentele anterioare, este necesar să se răspundă la a doua întrebare că articolul 36 alineatul (1) litera (a) din Directiva 92/50 trebuie să fie interpretat în sensul că, atunci când, în cadrul unui contract de achiziții publice referitor la prestarea de servicii de transport urban cu autobuzul, autoritatea contractantă decide să atribuie un contract ofertantului care a prezentat oferta cea mai avantajoasă din punct de vedere economic, aceasta poate să ia în considerare criteriile ecologice, precum nivelul de emisii de oxid de azot sau nivelul sonor al autobuzelor, în măsura în care aceste criterii sunt legate de obiectul contractului, nu îi conferă autorității contractante în cauză o libertate necondiționată de alegere, sunt menționate în mod expres în caietul de sarcini sau în anunțul de participare și respectă toate principiile fundamentale ale dreptului comunitar, în special principiul nediscriminării.

#### *Cu privire la a treia întrebare*

70 Prin a treia întrebare, instanța de trimitere dorește să afle, în esență, dacă principiul egalității de tratament se opune luării în considerare a unor criterii legate de protecția mediului, precum cele care fac obiectul acțiunii principale, ca urmare a faptului că întreprinderea de transport a autorității contractante se numără printre puținele întreprinderi care au posibilitatea de a propune un parc auto care îndeplinește criteriile respective.

## Observații prezentate Curții

71 Concordia susține că posibilitatea de a utiliza autobuze care funcționează cu gaz natural, care erau, practic, singurele care îndeplineau criteriul suplimentar de reducere a emisiilor de oxid de azot și a nivelului sonor, era foarte limitată. Într-adevăr, la data procedurii de achiziție publică, pe teritoriul Finlandei, nu ar fi existat decât o singură stație de alimentare cu gaz natural. Capacitatea acesteia ar fi permis să fie alimentate aproximativ cincisprezece autobuze care funcționau cu gaz. Or, chiar înainte de procedura de achiziție în litigiu, HKL ar fi făcut o comandă pentru unsprezece autobuze noi care funcționau cu gaz, ceea ce ar însemna că era utilizată întreaga capacitate a stației și că nu mai era posibilă alimentarea altor vehicule. În plus, această stație de alimentare nu ar fi avut decât un caracter provizoriu.

72 Concordia a concluzionat că HKL era singurul ofertant care avea posibilitatea efectivă de a propune autobuze care funcționau cu gaz. Prin urmare, aceasta propune să se răspundă la a treia întrebare că nu poate să fie admisă acordarea de puncte în funcție de emisiile de oxid de azot și de reducerea nivelului sonor al autobuzelor, cel puțin în cazul în care nu toți operatorii din sectorul în cauză au posibilitatea, măcar teoretic, de a propune servicii pentru care pot fi acordate aceste puncte.

73 Orașul Helsinki susține că nu avea obligația să supună procedurii de achiziție publică propriile servicii de transport cu autobuzul, în temeiul reglementării comunitare sau al legislației finlandeze. Într-adevăr, având în vedere că o procedură de achiziție publică presupune întotdeauna muncă și costuri suplimentare, nu ar fi avut niciun motiv rezonabil pentru organizarea respectivei proceduri dacă ar fi știut că doar întreprinderea pe care acesta o deține ar avea posibilitatea de a propune un parc auto care îndeplinește condițiile stabilite în anunțul de participare sau dacă ar fi dorit într-adevăr să își rezerve operarea acestor transporturi.

74 Guvernul finlandez consideră că aprecierea obiectivității criteriilor stabilite în anunțul de participare, care face obiectul acțiunii principale, ține, în definitiv, de competența instanței naționale.

75 Guvernul Țărilor de Jos susține că, potrivit jurisprudenței Curții, respectivele criterii de atribuire trebuie să fie obiective și nu trebuie să existe nicio discriminare între ofertanți. Cu toate acestea, la punctele 32 și 33 din Hotărârea din 16 septembrie 1999, Fracasso și Leitschutz (C-27/98, Rec., p. I-5697), Curtea s-a pronunțat într-adevăr că, atunci când, la încheierea unei proceduri de atribuire a unor contracte de achiziții publice, rămâne o singură ofertă, autoritatea contractantă nu este obligată să atribuie contractul în cauză singurului ofertant considerat apt să participe la aceasta. Dar nu ar rezulta nici că, în cazul în care, în urma criteriilor de atribuire aplicate, rămâne un singur ofertant, criteriile în cauză sunt ilegale. În orice caz, instanța de trimitere ar fi cea care trebuie să stabilească dacă, în acțiunea principală, concurența a fost într-adevăr denaturată.

76 Conform guvernului austriac, utilizarea criteriilor de atribuire care fac obiectul acțiunii principale poate, în principiu, să fie admisă, chiar și în cazul în care, precum în litigiul supus instanței de trimitere, doar un număr relativ mic de ofertanți sunt în măsură să îndeplinească respectivele criterii. Cu toate acestea, s-ar părea că, în conformitate cu jurisprudența Curții (Hotărârea din 22 septembrie 1988, Comisia/Irlanda, 45/87, Rec., p. 4929), există o limită a admisibilității anumitor standarde ecologice minime, în cazul în care criteriile utilizate restrâng piața serviciilor sau a bunurilor care trebuie furnizate, în asemenea măsură încât rămâne un singur ofertant. Cu toate acestea, nu există niciun element care să indice că aceasta este situația acțiunii principale.

77 Guvernul suedez susține că luarea în considerare a criteriului referitor la emisiile de oxid de azot, astfel cum s-a întâmplat în acțiunea principală, a implicat faptul că ofertantul care dispunea de autobuze ce funcționează cu gaz sau alcool a fost recompensat. Conform guvernului respectiv, nimic nu îi împiedica pe ceilalți ofertanți să achiziționeze astfel de autobuze. Aceste vehicule ar fi disponibile pe piață de mai mulți ani.

78 Guvernul suedez consideră că acordarea de puncte suplimentare, datorită unor emisii reduse de oxid de azot și unui nivel sonor scăzut al autobuzelor pe care ofertantul își propune să le pună în circulație, nu constituie o discriminare directă, ci se aplică fără distincție. În plus, această bonificație nu ar părea să fie discriminatorie în mod indirect, în sensul în care aceasta ar fi avut ca efect, în mod necesar, favorizarea HKL.

79 Conform Guvernului Regatului Unit, Directiva 93/38 nu interzice acordarea de puncte suplimentare la evaluarea ofertelor, în cazul în care se știe în prealabil că puține întreprinderi au posibilitatea de a obține aceste puncte suplimentare, în măsura în care entitatea contractantă a făcut cunoscută, în etapa anunțului de participare, această posibilitate de a obține astfel de puncte suplimentare.

80 Având în vedere opiniile divergente ale părților în cadrul acțiunii principale, Comisia consideră că nu este în măsură să determine dacă principiul egalității de tratament a ofertanților este încălcat de criteriile reținute în acțiunea principală. Prin urmare, ar fi de competența instanței de trimitere să se pronunțe cu privire la acest aspect și să stabilească, pe baza unor dovezi obiective, pertinente și coerente, dacă respectivele criterii au fost adoptate în scopul abuziv de a alege întreprinderea care a fost selectată în final sau dacă au fost stabilite în acest scop.

#### Constatările Curții

81 Trebuie să se constate că obligația de a respecta principiul egalității de tratament corespunde însăși esenței directivelor privind achizițiile publice, care vizează, în special, favorizarea dezvoltării unei concurențe efective în domeniile care intră sub incidența sferei lor de aplicare și care enunță criteriile de atribuire a contractului destinate să garanteze o astfel de concurență (a se vedea, în acest sens, Hotărârea din 22 iunie 1993, Comisia/Danemarca, C-243/89, Rec., p. I-3353, punctul 33).

82 Astfel, conform jurisprudenței citate la punctul 63 din prezenta hotărâre, criteriile de atribuire trebuie să respecte principiul nediscriminării, astfel cum reiese din dispozițiile tratatului privind dreptul de stabilire și libertatea de a presta servicii.

83 În speță, trebuie să se observe, în primul rând, că, astfel cum reiese din ordonanța de trimitere, criteriile de atribuire, care fac obiectul acțiunii principale, erau obiective și se aplicau tuturor ofertelor fără distincție. În continuare, criteriile respective erau legate în mod direct de parcul auto propus și făceau parte integrantă dintr-un sistem de acordare a punctelor. În cele din urmă, în cadrul acestui sistem, puteau fi acordate puncte suplimentare pe baza altor criterii legate de parcul auto, precum utilizarea unor autobuze cu podea coborâtă, numărul de locuri pe scaune și de strapontine, precum și starea de degradare a autobuzelor.

84 În plus, astfel cum a recunoscut Concordia la ședință, aceasta a câștigat licitația pentru linia nr. 15 din rețeaua de autobuze urbane a orașului Helsinki, deși această cerere de ofertă impunea în mod explicit utilizarea de vehicule cu gaz.



85 Prin urmare, este necesar să se constate că, într-un astfel de context factual, faptul că unul dintre criteriile reținute de entitatea contractantă, pentru identificarea ofertei celei mai avantajoase din punct de vedere economic, putea să fie îndeplinit doar de un număr redus de întreprinderi, în rândul cărora figura o întreprindere deținută de entitatea respectivă, nu este în sine de natură să constituie o încălcare a principiului egalității de tratament.

86 În aceste condiții, este necesar să se răspundă la a treia întrebare că principiul egalității de tratament nu se opune luării în considerare a unor criterii legate de protecția mediului, precum cele care fac obiectul acțiunii principale, numai ca urmare a faptului că întreprinderea de transport a autorității contractante se numără printre puținele întreprinderi care au posibilitatea de a propune un parc auto care îndeplinește criteriile respective.

#### *Cu privire la prima întrebare*

87 Prin prima întrebare, instanța de trimitere dorește să afle, în esență, dacă răspunsul la întrebările a doua și a treia ar fi diferit în cazul în care procedura de atribuire a unui contract de achiziții publice, care face obiectul acțiunii principale, ar intra sub incidența sferei de aplicare a Directivei 93/38.

88 În această privință, trebuie să se reamintească, în primul rând, că dispozițiile articolului 36 alineatul (1) litera (a) din Directiva 92/50 și ale articolului 34 alineatul (1) litera (a) din Directiva 93/38 sunt formulate identic, în esență.

89 Trebuie să se constate, în al doilea rând, că dispozițiile referitoare la criteriile de atribuire, atât ale Directivei 93/36/CEE a Consiliului din 14 iunie 1993 privind coordonarea procedurilor de atribuire a contractelor de achiziții publice de bunuri (JO L 199, p. 1), cât și ale Directivei 93/37/CEE a Consiliului din 14 iunie 1993 privind coordonarea procedurilor de atribuire a contractelor de achiziții publice de lucrări (JO L 199, p. 54), sunt, de asemenea, formulate identic, în esență, cu dispozițiile articolului 36 alineatul (1) litera (a) din Directiva 92/50 și ale articolului 34 alineatul (1) litera (a) din Directiva 93/38.

90 În al treilea rând, este necesar să se precizeze că aceste directive constituie, în ansamblul lor, nucleul dur al dreptului comunitar referitor la contractele de achiziții publice și vizează atingerea unor obiective similare în domeniile respective de aplicare.

91 În aceste condiții, nu există niciun motiv pentru a interpreta diferit două dispoziții care intră sub incidența aceluiași domeniu al dreptului comunitar și care sunt formulate identic, în esență.

92 În plus, este necesar să se reamintească faptul că, la punctul 33 din Hotărârea Comisia/Danemarca, citată anterior, Curtea a hotărât deja că obligația de a respecta principiul egalității de tratament constituie însăși esența tuturor directivelor referitoare la contractele de achiziții publice. Or, dosarul acțiunii principale nu a indicat niciun element care poate demonstra că, în ceea ce privește alegerea criteriilor de atribuire de către entitatea contractantă, interpretarea principiului respectiv ar trebui să depindă, în cazul de față, de directiva specifică aplicabilă contractului în cauză.

93 Prin urmare, trebuie să se răspundă la prima întrebare că răspunsul la întrebările a doua și a treia nu ar fi diferit în cazul în care procedura de atribuire a unui contract de achiziții publice, care face obiectul acțiunii principale, ar intra sub incidența sferei de aplicare a Directivei 93/38.

## **Cu privire la cheltuielile de judecată**

94 Cheltuielile efectuate de guvernele finlandez și elen, de Guvernul Țărilor de Jos, de guvernele austriac și suedez și de Guvernul Regatului Unit, precum și de Comisie, care au prezentat observații Curții, nu pot face obiectul unei rambursări. Întrucât procedura are, în raport cu părțile din acțiunea principală, un caracter incidental față de procedura pendinte din fața instanței naționale, este de competența acestei instanțe să se pronunțe cu privire la cheltuielile de judecată.

Pentru aceste motive,

**CURTEA,**

pronunțându-se cu privire la întrebările care i-au fost adresate de Korkein hallinto-oikeus, prin Ordonanța din 17 decembrie 1999, declară:

**1) Articolul 36 alineatul (1) litera (a) din Directiva 92/50/CEE a Consiliului din 18 iunie 1992 privind coordonarea procedurilor de atribuire a contractelor de achiziții publice de servicii trebuie să fie interpretat în sensul că, atunci când, în cadrul unui contract de achiziții publice referitor la prestarea unor servicii de transport urban cu autobuzul, autoritatea contractantă decide să atribuie un contract ofertantului care a prezentat oferta cea mai avantajoasă din punct de vedere economic, aceasta poate să ia în considerare criteriile ecologice, precum nivelul de emisii de oxid de azot sau nivelul sonor al autobuzelor, în măsura în care aceste criterii sunt legate de obiectul contractului, nu îi conferă autorității contractante în cauză o libertate necondiționată de alegere, sunt menționate în mod expres în caietul de sarcini sau în anunțul de participare și respectă toate principiile fundamentale ale dreptului comunitar, în special principiul nediscriminării.**

**2) Principiul egalității de tratament nu se opune luării în considerare a unor criterii legate de protecția mediului, precum cele care fac obiectul acțiunii principale, numai ca urmare a faptului că întreprinderea de transport a autorității contractante se numără printre puținele întreprinderi care au posibilitatea de a propune un parc auto care îndeplinește criteriile respective.**

**3) Răspunsul la întrebările a doua și a treia nu ar fi diferit în cazul în care procedura de atribuire a contractelor de achiziții publice, care face obiectul acțiunii principale, ar intra sub incidența domeniului de aplicare a Directivei 93/38/CEE a Consiliului din 14 iunie 1993 privind coordonarea procedurilor de atribuire a contractelor de achiziții publice în sectorul apei, energiei, transporturilor și telecomunicațiilor.**

Rodríguez Iglesias  
Gulmann  
Wathelet

Jann  
Edward  
Schintgen

Macken  
La Pergola  
Skouris

Pronunțată astfel în ședință publică la Luxemburg, 17 septembrie 2002.

**Grefier**  
**R. Grass**

**Președinte**  
**G. C. Rodríguez Iglesias**