

ACÓRDÃO DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA

17 de Setembro de 2002 \*

No processo C-513/99,

que tem por objecto um pedido dirigido ao Tribunal de Justiça, nos termos do artigo 234.º CE, pelo Korkein hallinto-oikeus (Finlândia), destinado a obter, no litígio pendente neste órgão jurisdicional entre

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

e

**Helsingin kaupunki**,

**HKL-Bussiliikenne**,

uma decisão a título prejudicial sobre a interpretação dos artigos 2.º, n.ºs 1, alínea a), 2, alínea c), e 4, e 34.º, n.º 1, da Directiva 93/38/CEE do Conselho, de 14 de Junho de 1993, relativa à coordenação dos processos de celebração de contratos nos sectores da água, da energia, dos transportes e das telecomunicações (JO L 199, p. 84), alterada pelo Acto relativo às condições de adesão da

\* Língua do processo: finlandês.

República da Áustria, da República da Finlândia e do Reino da Suécia e às adaptações dos Tratados em que se funda a União Europeia (JO 1994, C 241, p. 21, e JO 1995, L 1, p. 1), e do artigo 36.º, n.º 1, da Directiva 92/50/CEE do Conselho, de 18 de Junho de 1992, relativa à coordenação dos processos de adjudicação de contratos públicos de serviços (JO L 209, p. 1),

O TRIBUNAL DE JUSTIÇA,

composto por: G. C. Rodríguez Iglesias, presidente, P. Jann, F. Macken, presidentes de secção, C. Gulmann, D. A. O. Edward, A. La Pergola, M. Wathelet, R. Schintgen e V. Skouris (relator), juízes,

advogado-geral: J. Mischo,

secretário: H. von Holstein, secretário adjunto,

vistas as observações escritas apresentadas:

- em representação da Concordia Bus Finland Oy Ab, por M. Heinonen, oikeustieteen kandidaatti,
- em representação da Helsingin Kaupunki, por A.-L. Salo-Halinen, na qualidade de agente,
- em representação do Governo finlandês, por T. Pynnä, na qualidade de agente,

- em representação do Governo helénico, por D. Tsagkaraki e K. Grigoriou, na qualidade de agentes,
- em representação do Governo neerlandês, por M. A. Fierstra, na qualidade de agente,
- em representação do Governo austríaco, por C. Pesendorfer, na qualidade de agente,
- em representação do Governo sueco, por A. Kruse, na qualidade de agente,
- em representação da Comissão das Comunidades Europeias, por M. Nolin, na qualidade de agente, assistido por E. Savia, avocat,

visto o relatório para audiência,

ouvidas as alegações da Concordia Bus Finland Oy Ab, representada por M. Savola, asianajaja, da Helsingin Kaupunki, representada por A.-L. Salo Halinen, do Governo finlandês, representado por T. Pynnä, do Governo helénico, representado por K. Grigoriou, do Governo austríaco, representado por M. Winkler, na qualidade de agente, do Governo sueco, representado por A. Kruse, do Governo do Reino Unido, representado por R. Williams, barrister, e da Comissão, representada por M. Nolin, assistido por E. Savia, na audiência de 9 de Outubro de 2001,

ouvidas as conclusões do advogado-geral apresentadas na audiência de 13 de Dezembro de 2001,

profere o presente

### Acórdão

- 1 Por despacho de 17 de Dezembro de 1999, que deu entrada no Tribunal de Justiça no dia 28 de Dezembro seguinte, o Korkein hallinto-oikeus submeteu, nos termos do artigo 234.º CE, três questões prejudiciais sobre a interpretação dos artigos 2.º, n.ºs 1, alínea a), 2, alínea c), e 4, e 34.º, n.º 1, da Directiva 93/38/CEE do Conselho, de 14 de Junho de 1993, relativa à coordenação dos processos de celebração de contratos nos sectores da água, da energia, dos transportes e das telecomunicações (JO L 199, p. 84), alterada pelo Acto relativo às condições de adesão da República da Áustria, da República da Finlândia e do Reino da Suécia e às adaptações dos Tratados em que se funda a União Europeia (JO 1994, C 241, p. 21, e JO 1995, L 1, p. 1, a seguir «Directiva 93/38»), e do artigo 36.º, n.º 1, da Directiva 92/50/CEE do Conselho, de 18 de Junho de 1992, relativa à coordenação dos processos de adjudicação de contratos públicos de serviços (JO L 209, p. 1).
- 2 Estas questões foram suscitadas no âmbito de um litígio que opõe a Concordia Bus Finland Oy Ab (a seguir «Concordia») ao Helsingin kaupungin (cidade de Helsínquia) e à empresa HKL-Bussiliikenne (a seguir «HKL»), a respeito da validade de uma decisão da liikepalvelulautakunta (comissão dos serviços comerciais) da cidade de Helsínquia que adjudicou o contrato relativo à gestão de uma linha da rede de autocarros urbanos deste último à HKL.

## O enquadramento jurídico

### *A regulamentação comunitária*

#### A Directiva 92/50

- 3 O artigo 1.º da Directiva 92/50 dispõe:

«Para efeitos do disposto na presente directiva:

- a) Os '*contratos públicos de serviços*' são contratos a título oneroso celebrados por escrito entre um prestador de serviços e uma entidade adjudicante, com excepção de:

[...]

- ii) contratos adjudicados nos domínios referidos nos artigos 2.º, 7.º, 8.º e 9.º da Directiva 90/531/CEE e contratos que preenchem os requisitos previstos no n.º 2 do artigo 6.º da referida directiva;

[...]»

- 4 O artigo 36.º da Directiva 92/50, intitulado «Critérios de adjudicação dos contratos», tem a seguinte redacção:

«1. Sem prejuízo das disposições legislativas, regulamentares ou administrativas nacionais relativas à remuneração de determinados serviços, os critérios que a entidade adjudicante tomará como base para a adjudicação de contratos podem ser:

- a) Ou, quando a adjudicação contempla a proposta economicamente mais vantajosa, vários critérios que variam consoante o contrato: por exemplo, qualidade, mérito técnico, características estéticas e funcionais, assistência técnica e serviço pós-venda, data de entrega, prazos de entrega ou de execução, preço;
- b) Ou unicamente o preço mais baixo.

2. Sempre que o contrato deva ser adjudicado ao prestador de serviços que apresente a proposta economicamente mais vantajosa, as entidades adjudicantes devem indicar nos cadernos de encargos ou no anúncio de concurso quais os critérios de adjudicação que tencionam aplicar, se possível por ordem decrescente da importância que lhes é atribuída.»

A Directiva 93/38

5 O artigo 2.º da Directiva 93/38 prevê,

«1. A presente directiva é aplicável às entidades adjudicantes:

- a) Que sejam poderes públicos ou empresas públicas e exerçam uma das actividades definidas no n.º 2;
- b) Que, no caso de não serem poderes públicos ou empresas públicas, incluam entre as suas actividades uma das actividades mencionadas no n.º 2, ou várias dessas actividades, e beneficiem de direitos especiais ou exclusivos concedidos por uma autoridade competente de um Estado-Membro.

2. As actividades abrangidas pelo âmbito de aplicação da presente directiva são as seguintes:

[...]

- c) A exploração de redes de prestação de serviços ao público no domínio dos transportes por caminho-de-ferro, sistemas automáticos, eléctricos, tróleys ou autocarros, ou cabo.

No que diz respeito aos serviços de transporte, considera-se que existe uma rede quando o serviço é prestado em condições de funcionamento estabelecidas por uma autoridade competente de um Estado-Membro em relação, por exemplo, aos itinerários a seguir, à capacidade de transporte disponível ou à frequência do serviço;

[...]

4. A prestação ao público de serviços de transporte de autocarro não é considerada uma actividade na acepção da alínea c) do n.º 2, desde que outras entidades possam livremente fornecer esse serviço, quer num plano geral, quer numa zona geográfica específica, nas mesmas condições que as entidades adjudicantes.

[...]»

6 Nos termos do artigo 34.º da Directiva 93/38:

«1. Sem prejuízo das disposições legislativas, regulamentares ou administrativas nacionais relativas à remuneração de determinados serviços, os critérios em que as entidades adjudicantes se basearão para a adjudicação de contratos são:

a) Quer, quando a adjudicação for feita à proposta economicamente mais vantajosa, diversos critérios variáveis consoante o contrato em causa: por

exemplo, o prazo de entrega ou de execução, os custos de funcionamento, a rentabilidade, a qualidade, o carácter estético e funcional, o valor técnico, o serviço pós-venda e a assistência técnica, os compromissos em matéria de peças sobressalentes, a segurança de abastecimento e o preço;

b) Quer unicamente o preço mais baixo.

2. No caso referido na alínea a) do n.º 1, as entidades adjudicantes indicarão no caderno de encargos ou no anúncio do concurso todos os critérios de adjudicação que tencionam aplicar, se possível por ordem decrescente de importância.

[...]»

7 O artigo 45.º, n.ºs 3 e 4, da Directiva 93/38 prevê:

«3. A Directiva 90/531/CEE deixará de produzir efeitos a partir da data de aplicação da presente directiva pelos Estados-Membros, sem prejuízo das obrigações dos Estados-Membros no que se refere aos prazos estabelecidos no artigo 37.º da referida directiva.

4. As referências feitas à Directiva 90/531/CEE devem entender-se como sendo feitas à presente directiva.»

*A regulamentação nacional*

- 8 As Directivas 92/50 e 93/38 foram transpostas em direito finlandês pela julkisista hankinnoista annettu laki (lei relativa aos contratos públicos) 1505/1992, na redacção que lhe foi dada pelas Leis 1523/1994 e 725/1995 (a seguir «Lei 1505/1992»).
- 9 Nos termos do artigo 1.º da Lei 1505/1992, as autoridades nacionais e municipais, bem como as demais entidades adjudicantes previstas na referida lei, deverão respeitar as respectivas disposições no lançamento de um concurso, a fim de garantir aos participantes um tratamento igual e não discriminatório.
- 10 De acordo com o artigo 2.º da Lei 1505/1992, as entidades adjudicantes são, designadamente, as autoridades municipais.
- 11 O artigo 7.º, n.º 1, da Lei 1505/1992 dispõe, por um lado, que a compra deve ser efectuada nas condições mais vantajosas e, por outro, que a proposta a seleccionar será a menos dispendiosa ou a mais vantajosa no plano económico global.
- 12 Os processos de adjudicação dos contratos públicos são regulados na Finlândia de forma mais detalhada através dos Decretos 243/1995, sobre os contratos relativos a bens e serviços e a contratos de empreitadas superiores a um certo limite, e 567/1994, relativo a contratos das colectividades nos sectores da água, da energia, dos transportes e das telecomunicações superiores a determinados limites, com a redacção que lhe foi dada pelo Decreto 244/1995 (a seguir «Decreto 567/1994»).

- 13 O artigo 4.º, n.º 1, do Decreto 243/1995 exclui do seu âmbito de aplicação as compras sujeitas ao regime do Decreto 567/1994. O artigo 1.º, n.º 10, deste último exclui do seu âmbito de aplicação as compras sujeitas ao regime do Decreto 243/1995.

- 14 O artigo 43.º do Decreto 243/95 dispõe:

«1. A entidade adjudicante deve aceitar a proposta que, segundo os critérios de apreciação do contrato proposto, é globalmente a mais vantajosa do ponto de vista económico ou a proposta menos dispendiosa. Os critérios da apreciação económica global podem ser, por exemplo, o preço, o prazo de entrega ou de produção, os custos de funcionamento, a qualidade, os custos previsíveis durante o ciclo de vida do bem, as características estéticas ou funcionais, as vantagens técnicas, os serviços de manutenção, a garantia de abastecimento, o apoio técnico e as considerações ambientais.

[...]»

- 15 De igual modo, o artigo 21.º, n.º 1, do Decreto 567/1994 prevê que a entidade adjudicante deve escolher, entre todas as propostas, a mais vantajosa no plano económico global, em função dos critérios de apreciação do bem, do serviço ou da empreitada proposta, ou a proposta menos dispendiosa. Os critérios de apreciação utilizados para efeitos da avaliação económica global podem ser, por

exemplo, o preço, o prazo de entrega, os custos de funcionamento, os custos previsíveis durante a vida do bem, a qualidade, as características ecológicas, estéticas ou funcionais, as vantagens técnicas, os serviços de manutenção e o apoio técnico.

## O litígio na causa principal e as questões prejudiciais

### *A organização dos serviços de transporte por autocarro na cidade de Helsínquia*

- 16 Resulta do despacho de reenvio que o Conselho Municipal de Helsínquia decidiu, em 27 de Agosto de 1997, submeter progressivamente a adjudicação a totalidade da rede de autocarros urbanos da cidade de Helsínquia, de forma a que a primeira linha atribuída comesasse a operar no início da temporada do Outono de 1998.
- 17 Nos termos da regulamentação sobre transportes colectivos da cidade de Helsínquia, a responsabilidade da planificação, do desenvolvimento, da realização e da organização em geral e a tutela destes transportes colectivos pertence, salvo disposição em contrário, à joukkoliikennelautakunta (comissão dos transportes colectivos) e à Helsingin kaupungin liikennelaitos (empresa de transportes da cidade de Helsínquia, a seguir «empresa de transportes»), que está subordinada à referida comissão.
- 18 Segundo a regulamentação aplicável, é à comissão dos serviços comerciais da cidade de Helsínquia que está confiada a competência para decidir da adjudicação dos serviços urbanos de transportes colectivos em função dos

objectivos aprovados pelo Conselho Municipal de Helsínquia e a comissão dos transportes colectivos. Além disso, os serviços de aprovisionamento da cidade de Helsínquia estão encarregados das operações relativas à adjudicação dos serviços de transportes públicos urbanos.

- 19 Quanto à empresa de transportes, é uma empresa comercial municipal que, do ponto de vista funcional e económico, se divide em quatro unidades de produção (autocarros, eléctricos, metropolitano e vias de circulação e imóveis). A unidade de produção respeitante aos autocarros é a HKL. A empresa de transportes também inclui uma unidade principal de grupo, constituída por uma unidade de planeamento e por uma unidade administrativa e económica. A unidade de planeamento desempenha o papel de mandante no que respeita à elaboração das propostas a apresentar à comissão dos transportes colectivos, as linhas a submeter a adjudicação e o nível de serviços exigido. As unidades de produção são distintas do resto da empresa de transportes no plano económico e têm contabilidade e balanços separados.

*O processo de concurso público em questão na causa principal*

- 20 Por ofício de 1 de Setembro de 1997 e por um anúncio publicado no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias* de 4 de Setembro de 1997, os serviços de aprovisionamento da cidade de Helsínquia anunciou a aceitação de propostas para a gestão da rede de autocarros urbanos da cidade de Helsínquia, de acordo com os itinerários e horários descritos num documento que comportava sete lotes. O litígio na causa principal refere-se ao lote n.º 6 deste anúncio de concurso relativo à linha n.º 62.
- 21 Resulta dos autos que, segundo o referido anúncio de concurso, o adjudicatário seria a empresa que apresentasse a proposta mais vantajosa para o município no

plano económico global. Esta apreciação teria em conta três categorias de critérios, ou seja, o preço global pretendido pela exploração, a qualidade do material (autocarros) e a gestão da qualidade e do ambiente por parte do empresário.

- 22 No que respeita, em primeiro lugar, ao preço pretendido, à proposta mais interessante seriam atribuídos 86 pontos, sendo o número de pontos das demais propostas calculado da seguinte forma: número de pontos = valor da contrapartida da exploração anual da proposta mais interessante dividido pela proposta considerada e multiplicado por 86.
- 23 Seguidamente, quanto à qualidade do material, um proponente podia obter um máximo de 10 pontos adicionais de acordo com certos critérios. Assim, estes pontos seriam atribuídos, designadamente, para a utilização de autocarros que tivessem, por um lado, emissões de óxido de azoto inferiores a 4g/kWh (+2,5 pontos/autocarro) ou inferiores a 2g/kWh (+3,5 pontos/autocarro) e, por outro, um nível sonoro inferior a 77 dB (+1 ponto/autocarro).
- 24 No que respeita, por último, à organização do empresário em matéria de qualidade e de ambiente, seriam atribuídos pontos adicionais por um conjunto de critérios qualitativos e por um programa de preservação do ambiente comprovados por certificado.
- 25 O serviço de aprovisionamento da cidade de Helsínquia recebeu oito propostas referentes ao lote n.º 6, entre as quais a da HKL e a da Swebus Finland Oy Ab [(a seguir «Swebus»), mais tarde Stagecoach Finland Oy Ab (a seguir «Stagecoach») e por último Concordia)]. A proposta desta última continha duas propostas alternativas, designadas por A e B.

- 26 A comissão dos serviços comerciais decidiu em 12 de Fevereiro de 1998 escolher a HKL como exploradora da linha respeitante ao lote n.º 6, tendo a sua proposta sido considerada globalmente a mais vantajosa no plano económico. Resulta do despacho de reenvio que a Concordia (na época Swebus) tinha apresentado a proposta menos dispendiosa, obtendo 81,44 pontos pela proposta A e 86 pontos pela proposta B. A HKL tinha obtido 85,75 pontos. No que diz respeito ao material, foi a HKL que obteve mais pontos, isto é, 2,94, tendo a Concordia (na época Swebus) obtido 0,77 pontos pela proposta A e -1,44 pontos pela proposta B. Os 2,94 pontos obtidos pela HKL a este respeito incluíam majorações máximas devido a emissões de óxido de azoto inferiores a 2 g/kWh a um nível sonoro inferior a 77 dB. A Concordia (na época Swebus) não obteve pontos adicionais no que respeita aos critérios relativos às emissões de óxido de azoto e ao nível sonoro dos autocarros. A HKL e a Concordia obtiveram o máximo de pontos pelos certificados relativos à qualidade e ao ambiente. Nestas condições, foi a HKL que obteve a maior pontuação global, isto é, 92,69. A Concordia (na época Swebus) foi classificada em segundo lugar, tendo obtido 86,21 pontos pela sua proposta A e 88,56 pontos pela sua proposta B.

*A tramitação processual nos órgãos jurisdicionais nacionais*

- 27 A Concordia (na época Swebus) interpôs recurso de anulação da referida decisão da comissão dos serviços comerciais para o Kilpailuneuvosto (conselho da concorrência) (Finlândia), invocando, designadamente, que a atribuição de pontos adicionais a um material cujas emissões de óxido de azoto e de nível sonoro são inferiores a certos limites não é equitativa e é discriminatória. Em seu entender, os pontos adicionais foram atribuídos pela utilização de um tipo de autocarro que apenas um concorrente, isto é, a HKL, tinha, na realidade, a possibilidade de propor.
- 28 O Kilpailuneuvosto negou provimento a esse recurso. Considerou que a entidade adjudicante tem o direito de definir o tipo de material cuja utilização pretende. A

fixação dos critérios de escolha e a respectiva ponderação deve, porém, ser feita de forma objectiva, tendo em conta as necessidades da entidade adjudicante e da qualidade do serviço. Se for caso disso, esta entidade deve estar em condições de justificar as razões da sua opção e a aplicação dos critérios de apreciação.

- 29 O referido órgão jurisdicional salientou que a decisão da cidade de Helsínquia de preferir autocarros pouco poluentes se insere na política ecológica, que tem em vista reduzir as emissões nocivas para o ambiente causadas pela circulação dos autocarros. Tal não constitui um vício do procedimento. Se esse critério fosse aplicado de forma não equitativa em relação a um concorrente, seria possível intervir. Todavia, o Kilpailuneuvosto considerou que todos os concorrentes tinham tido a possibilidade, se o desejassem, de adquirir autocarros funcionando a gás natural. Concluiu, portanto, que não se provou que o critério em causa fosse discriminatório em detrimento da Concordia.
- 30 A Concordia (na época Stagecoach) recorreu para o Korkein hallinto-oikeus para obter a anulação da decisão do Kilpailuneuvosto. Em seu entender, a atribuição de pontos adicionais aos autocarros menos poluentes e menos ruidosos favorecia a HKL, única empresa proponente que tinha na prática a possibilidade de utilizar um material susceptível de obter estes pontos. Além disso, invocou que, no âmbito da apreciação global das propostas, não se podiam ter em conta factores ecológicos que não têm qualquer relação directa com o objecto do concurso.
- 31 No despacho de reenvio, o Korkein hallinto-oikeus salienta em primeiro lugar que, a fim de determinar se é o Decreto 243/1995 ou o Decreto 567/1994 o aplicável no caso em apreço, há que apreciar se o contrato público em questão na causa principal se insere no âmbito de aplicação da Directiva 92/50 ou no da Directiva 93/38. A este respeito, declara que o anexo VII da Directiva 93/38 menciona, para a República da Finlândia, tanto entidades públicas ou privadas que gerem os serviços de autocarro ao abrigo do regime da laki luvanvaraisesta

henkilöliikentestä tiellä (lei sobre transportes rodoviários de pessoas sujeitos a autorização) 343/91 como a empresa de transportes da cidade de Helsínquia que gere o metro e a rede de eléctricos.

- 32 O órgão jurisdicional de reenvio refere seguidamente que a apreciação dos autos também exige a interpretação das disposições do direito comunitário, a fim de saber se um município, quando adjudique um concurso como o que está em questão na causa principal, tem o direito de ter em conta considerações ecológicas referentes ao material proposto. Com efeito, se os argumentos da Concordia quanto aos pontos atribuídos nos termos dos critérios ambientais bem como a outros títulos fossem admitidos, tal significaria que o número de pontos obtidos pela sua proposta B excederia o obtido pela HKL.
- 33 O Korkein hallinto-oikeus considera, a este respeito, que os artigos 36.º, n.º 1, alínea a), da Directiva 92/50 e 34.º, n.º 1, alínea a), da Directiva 93/38 não mencionam as questões ambientais na lista dos critérios de determinação da proposta economicamente mais vantajosa. Ora, nos seus acórdãos de 20 de Setembro de 1988, Beentjes (31/87, Colect., p. 4635), e de 28 de Março de 1995, Evans Medical e Macfarlan Smith (C-324/93, Colect., p. I-563), o Tribunal de Justiça declarou que a entidade adjudicante, para determinar a proposta economicamente mais vantajosa, é livre de escolher os critérios de adjudicação do contrato. Apesar disso, essa escolha apenas poderá dizer respeito aos critérios destinados a identificar a proposta economicamente mais vantajosa.
- 34 Por último, o órgão jurisdicional de reenvio refere-se à comunicação da Comissão, de 11 de Março de 1998, intitulada «Os contratos públicos na União Europeia» [COM(1998) 143 final], na qual a Comissão considerou que é lícito ter em conta considerações ambientais para efeitos da escolha da proposta mais vantajosa no plano económico global, na medida em que a própria entidade que lançou o concurso retira uma vantagem directa das propriedades ecológicas do produto.

35 Foi nestas circunstâncias que o Korkein hallinto-oikeus decidiu suspender a instância e submeter ao Tribunal de Justiça as seguintes questões prejudiciais:

«1) Devem as disposições relativas ao âmbito de aplicação da Directiva 93/38/CEE do Conselho, de 14 de Junho de 1993, relativa à coordenação dos processos de celebração de contratos nos sectores da água, da energia, dos transportes e das telecomunicações [...], e, em particular, o seu artigo 2.º, n.ºs 1, alínea a), 2, alínea c), e 4, ser interpretadas no sentido de que essa directiva se aplica a um processo dirigido por um município, na qualidade de entidade adjudicante, no âmbito de um contrato relativo à exploração de um serviço de autocarros urbanos, quando:

- o município tem a seu cargo, no seu território, a planificação, o desenvolvimento, a execução e a organização em geral, bem como a tutela dos transportes colectivos,
- o município dispõe, para levar a cabo essas suas atribuições, de uma comissão de transportes colectivos e de uma empresa municipal de transportes subordinada a essa comissão,
- a empresa municipal de transportes tem uma unidade de planificação, actuando como mandante, que elabora propostas para a comissão de transportes colectivos sobre as linhas a submeter a concurso e o nível de qualidade do serviço a exigir, e

— a empresa municipal de transportes dispõe de unidades de produção, distintas no plano económico do resto da empresa e, entre outras, de uma unidade especializada em transportes por autocarro e que participa em concursos relativos aos mesmos?

- 2) Deve a regulamentação comunitária relativa aos contratos de direito público, em especial o artigo 36.º, n.º 1, da Directiva 92/50/CEE do Conselho, de 18 de Junho de 1992, relativa à coordenação dos processos de adjudicação de contratos públicos de serviços [...], ou a disposição similar (artigo 34.º, n.º 1) da Directiva 93/38/CEE, ser interpretada no sentido de que um município que organiza, na qualidade de entidade adjudicante, um concurso para a exploração de um serviço de autocarros urbanos pode, para além do preço proposto, da gestão ecológica e qualificativa do explorador ou de várias outras características do material, incluir nos critérios para a adjudicação com base na proposta economicamente mais vantajosa a redução das emissões de óxido de azoto ou do nível sonoro, nos termos descritos no concurso, de uma forma pela qual poderão ser atribuídos pontos suplementares no confronto das propostas se as emissões de óxido de azoto ou o nível sonoro de determinados veículos forem inferiores a um determinado limite?
  
- 3) No caso de ser afirmativa a resposta à questão anterior, devem as normas do direito comunitário relativas aos contratos públicos ser interpretadas no sentido de que, não obstante, é proibida a atribuição de pontos suplementares com base nas características acima descritas relativas a emissões de óxido de azoto ou ao nível sonoro, se se verificar desde logo que a própria empresa de transportes da cidade que lança o concurso, que gere a rede de autocarros, tem a possibilidade de propor um material que reúne as condições impostas, possibilidade essa que, dadas as circunstâncias, poucas empresas do sector têm?»

**Quanto às questões prejudiciais**

- 36 Há que referir, a título liminar, que, como resulta do despacho de reenvio, os fundamentos invocados pela Concordia em apoio do seu recurso para o Korkein hallinto-oikeus assentam unicamente na pretensa ilegalidade do sistema de notação dos critérios referentes ao material previstos no anúncio do concurso em questão na causa principal.
- 37 Assim, com a segunda e a terceira questão, o órgão jurisdicional de reenvio pretende saber, essencialmente, por um lado, se o artigo 36.º, n.º 1, da Directiva 92/50 ou o artigo 34.º, n.º 1, alínea a), da Directiva 93/38 permitem integrar, entre os critérios do concurso público a adjudicar com base na proposta economicamente mais vantajosa, a redução das emissões de óxido de azoto ou do nível sonoro dos veículos, de forma que, caso estas emissões ou este nível sonoro sejam inferiores a um certo limite, possam ser atribuídos pontos suplementares para efeitos da comparação das propostas.
- 38 Por outro lado, pretende igualmente saber se as regras enunciadas nas referidas directivas, e designadamente o princípio da igualdade de tratamento, permitem a tomada em consideração destes critérios quando se verifique desde logo que a própria empresa de transportes da cidade que organiza o concurso figura entre as raras empresas que têm a possibilidade de propor um material que satisfaça os referidos critérios.
- 39 Ora, é forçoso considerar que as disposições dos artigos 36.º, n.º 1, alínea a), da Directiva 92/50 e 34.º, n.º 1, alínea a), da Directiva 93/38 têm uma redacção substancialmente idêntica.

- 40 Por outro lado, como resulta do despacho de reenvio, não houve, no âmbito do litígio na causa principal, qualquer interrogação sobre a regulamentação nacional ou comunitária aplicável.
- 41 Com efeito, como resulta da redacção da primeira questão, o Korkein hallinto-oikeus interroga o Tribunal de Justiça não sobre a aplicabilidade da Directiva 92/50, mas apenas sobre a aplicabilidade da Directiva 93/38 ao litígio na causa principal.
- 42 Portanto, há que considerar, por um lado, que a segunda e a terceira questão versam sobre a conformidade de critérios de adjudicação de contratos públicos, como os que estão em questão na causa principal, com as disposições relevantes da Directiva 92/50 e, por outro lado, que, com a sua primeira questão, o órgão jurisdicional de reenvio pretende, essencialmente, saber se a resposta a estas questões seria diferente na hipótese de a Directiva 93/38 ser aplicável. Donde decorre que há que examinar sucessivamente a segunda e a terceira questão e depois, por último lugar, a primeira questão.

### *Quanto à segunda questão*

- 43 Com a segunda questão, o órgão jurisdicional de reenvio pretende essencialmente saber se o artigo 36.º, n.º 1, alínea a), da Directiva 92/50 deve ser interpretado no sentido de que, quando, no quadro de um concurso público referente à prestação de serviços de transportes urbanos por autocarro, a entidade adjudicante decide adjudicar este contrato ao proponente que apresentou a proposta economicamente mais vantajosa, pode tomar em consideração a redução das emissões de

óxido de azoto ou do nível sonoro dos veículos de forma que, caso estas emissões ou o nível sonoro sejam inferiores a um certo limite, possam ser atribuídos pontos suplementares para efeitos da comparação das propostas.

#### Observações apresentadas ao Tribunal de Justiça

- 44 A Concordia considera que, na adjudicação de um contrato público, os critérios de decisão devem ser sempre, segundo a redacção das disposições relevantes do direito comunitário, de natureza económica. Se o objectivo da entidade adjudicante for satisfazer considerações de ordem ecológica ou outras, haverá que recorrer a um procedimento diferente do concurso público.
- 45 Ao invés, as outras partes na causa principal, os Estados-Membros que apresentaram observações e a Comissão sustentam que é permitido integrar critérios de ordem ecológica entre os critérios de adjudicação de um contrato público. Remetem, em primeiro lugar, para os artigos 36.º, n.º 1, alínea a), da Directiva 92/50 e 34.º, n.º 1, alínea a), da Directiva 93/38, que só enumeram a título de exemplo os elementos que a entidade adjudicante pode tomar em consideração quando adjudica um contrato público; seguidamente, remetem para o artigo 6.º CE, que exige a integração da protecção do ambiente nas outras políticas da Comunidade; por último, remetem para os acórdãos já referidos Beentjes bem como Evans Medical e Macfarlan Smith, que permitem à entidade adjudicante escolher os critérios que considere pertinentes quando procede à apreciação das propostas apresentadas.
- 46 Em particular, a cidade de Helsínquia e o Governo finlandês sublinham que é do interesse deste último e dos seus habitantes que as emanações nocivas sejam limitadas o mais possível. Com efeito, para a própria cidade de Helsínquia, que é responsável pela protecção do ambiente no seu território, daí resultarão

directamente poupanças, designadamente no sector médico-social, que representa cerca de 50% do seu orçamento global. Os factores que contribuam, mesmo modestamente, para melhorar o estado de saúde global da população permitem reduzir rapidamente esses custos e em proporções consideráveis.

- 47 O Governo helénico acrescenta que o poder de apreciação conferido às autoridades nacionais, quanto à escolha dos critérios de adjudicação dos contratos públicos, pressupõe que essa escolha não seja arbitrária e que os critérios tomados em consideração não violem as disposições do Tratado, nomeadamente os princípios fundamentais que este consagra, como o direito de estabelecimento, a livre prestação de serviços e a proibição de discriminações em razão da nacionalidade.
- 48 O Governo neerlandês precisa que os critérios de adjudicação dos contratos públicos aplicados pela entidade adjudicante devem ter sempre uma dimensão económica. Considera, no entanto, que esta condição está preenchida na causa principal, sendo a cidade de Helsínquia simultaneamente a entidade adjudicante e o organismo responsável financeiramente pela política do ambiente.
- 49 O Governo austríaco alega que as Directivas 92/50 e 93/38 colocam duas restrições essenciais à escolha dos critérios de adjudicação dos contratos públicos. Por um lado, os critérios escolhidos pela entidade adjudicante devem estar relacionados com o contrato a adjudicar e permitir determinar a proposta economicamente mais vantajosa para esta última. Por outro lado, os referidos critérios devem ser capazes de orientar o poder de apreciação reconhecido à entidade adjudicante numa base objectiva e não conter elementos de escolha arbitrária. Além disso, segundo este governo, os critérios de adjudicação devem estar directamente relacionados com o objecto do contrato, ter efeitos objectivamente calculáveis e ser quantificáveis no plano económico.

- 50 No mesmo sentido, o Governo sueco sustenta que a escolha de que dispõe a entidade adjudicante é limitada, na medida em que os critérios de adjudicação devem estar relacionados com o contrato a adjudicar e ser adequados à determinação da proposta mais vantajosa do ponto de vista económico. Acrescenta que esses critérios devem estar também em conformidade com as regras do Tratado relativas à livre circulação de mercadorias e de serviços.
- 51 Segundo o Governo do Reino Unido, as disposições dos artigos 36.º, n.º 1, da Directiva 92/50 e 34.º, n.º 1, da Directiva 93/38 devem ser interpretadas no sentido de que, na organização de um procedimento de adjudicação para a exploração de serviços de transporte em autocarro, uma autoridade ou uma entidade adjudicante pode, entre outros critérios de adjudicação do contrato, tomar em consideração critérios ambientais para apreciar a proposta economicamente mais vantajosa, desde que esses critérios permitam uma comparação de todas as propostas, estejam ligados aos serviços solicitados e tenham sido antecipadamente publicados.
- 52 A Comissão considera que os critérios de adjudicação do contrato que podem ser tomados em consideração para apreciar a proposta economicamente mais vantajosa devem preencher quatro condições. Em seu entender, estes critérios devem ser objectivos, aplicáveis a todas as propostas, estritamente ligados ao objecto do contrato em causa e proporcionar uma vantagem económica em benefício directo da entidade adjudicante.

#### Apreciação do Tribunal de Justiça

- 53 Há que recordar que artigo 36.º, n.º 1, alínea a), da Directiva 92/50 prevê que os critérios que a entidade adjudicante pode tomar como base para a adjudicação de contratos podem ser, quando a adjudicação contempla a proposta económica-

mente mais vantajosa, vários critérios que variam consoante o contrato em questão, como, por exemplo, a qualidade, o mérito técnico, as características estéticas e funcionais, a assistência técnica e o serviço pós-venda, a data de entrega ou de execução e o preço.

- 54 A fim de determinar se, e em que condições, a entidade adjudicante pode, em conformidade com o referido artigo 36.º, n.º 1, alínea a), tomar em consideração critérios de natureza ecológica, há que considerar, em primeiro lugar, como resulta claramente da redacção desta disposição e, designadamente, da utilização da expressão «por exemplo», que os critérios que podem ser acolhidos a título de critérios de adjudicação de um contrato público à proposta economicamente mais vantajosa não são enumerados de modo taxativo (v. também, neste sentido, acórdão de 18 de Outubro de 2001, SIAC Construction, C-19/00, Colect., p. I-7725, n.º 35).
- 55 Em segundo lugar, o referido artigo 36.º, n.º 1, alínea a), não pode ser interpretado no sentido de que cada um dos critérios de adjudicação tomados em consideração pela entidade adjudicante a fim de identificar a proposta economicamente mais vantajosa tenha necessariamente que ser de natureza puramente económica. Com efeito, não se pode excluir que factores que não são puramente económicos possam afectar o valor de uma proposta no entender da referida entidade adjudicante. Esta conclusão é igualmente corroborada pela própria redacção desta disposição, que faz expressamente alusão ao critério referente ao carácter estético de uma proposta.
- 56 Por outro lado, como o Tribunal de Justiça já decidiu, a coordenação a nível comunitário dos processos de adjudicação dos contratos públicos visa suprimir os entraves à livre circulação de serviços e de mercadorias (v., nomeadamente, acórdão SIAC Construction, já referido, n.º 32).

- 57 Tendo em conta este objectivo e tendo igualmente em consideração a redacção do artigo 130.º-R, n.º 2, primeiro parágrafo, terceiro período, do Tratado CE, que foi transferido pelo Tratado de Amesterdão, numa forma ligeiramente alterada, para o artigo 6.º CE, e que prevê que as exigências em matéria de protecção do ambiente devem ser integradas na definição e na execução das políticas e acções da Comunidade, há que concluir que o artigo 36.º, n.º 1, alínea a), da Directiva 92/50 não exclui a possibilidade de a entidade adjudicante utilizar critérios relativos à preservação do ambiente no quadro da apreciação da proposta economicamente mais vantajosa.
- 58 Contudo, esta consideração não significa que todo e qualquer critério desta natureza possa ser tomado em consideração pela referida entidade.
- 59 Com efeito, embora o artigo 36.º, n.º 1, alínea a), da Directiva 92/50 deixe à entidade adjudicante a escolha dos critérios de adjudicação do contrato que entenda fixar, esta escolha só pode, no entanto, recair sobre critérios que se destinem a identificar a proposta economicamente mais vantajosa (v., neste sentido, a respeito das empreitadas de obras públicas, os acórdãos já referidos Beentjes, n.º 19, Evans Medical e Macfarlan Smith, n.º 42, e SIAC Construction, n.º 36). Relacionando-se necessariamente uma proposta com o objecto do concurso, daí decorre que os critérios de adjudicação que podem ser fixados em conformidade com a referida disposição devem, também eles, estar relacionados com o objecto do concurso.
- 60 A este respeito, há que referir em primeiro lugar que, como o Tribunal de Justiça já decidiu, para determinar a proposta economicamente mais vantajosa, a entidade adjudicante deve, com efeito, poder apreciar as propostas apresentadas e tomar uma decisão com base em critérios qualitativos e quantitativos variáveis consoante o concurso em questão (v., neste sentido, a respeito das empreitadas de obras públicas, acórdão de 28 de Março de 1985, Comissão/Itália, 274/83, Recueil., p. 1077, n.º 25).

- 61 Além disso, resulta também da jurisprudência que um critério de adjudicação que tivesse como resultado conferir à entidade adjudicante uma liberdade de escolha incondicional na adjudicação do concurso a um proponente seria incompatível com o artigo 36.º, n.º 1, alínea a), da Directiva 92/50 (v., neste sentido, acórdãos já referidos Beentjes, n.º 26, e SIAC Construction, n.º 37).
- 62 Seguidamente, há que referir que a aplicação dos critérios fixados para a determinação da proposta economicamente mais vantajosa deve ocorrer no respeito de todas as normas processuais da Directiva 92/50, nomeadamente das regras de publicidade dela constantes. Daqui decorre que, em conformidade com o seu artigo 36.º, n.º 2, todos os critérios deste tipo devem ser expressamente mencionados no caderno de encargos ou no anúncio de concurso, se possível na ordem decrescente da importância que lhe é atribuída, por forma a que os empreiteiros estejam em condições de ter conhecimento da sua existência e do seu alcance (v., neste sentido, a respeito das empreitadas de obras públicas, acórdãos Beentjes, já referido, n.ºs 31 e 36, e de 26 de Setembro de 2000, Comissão/França, C-325/98, Colect., p. I-7445, n.º 51).
- 63 Por último, estes critérios devem respeitar os princípios fundamentais do direito comunitário, designadamente o princípio da não discriminação, tal como resulta das disposições do Tratado em matéria de direito de estabelecimento e de livre prestação de serviços (v., neste sentido, acórdãos já referidos Beentjes, n.º 29, e Comissão/França, n.º 50).
- 64 Decorre destas considerações que, quando a entidade adjudicante decida adjudicar um contrato ao proponente que apresentou a proposta economicamente mais vantajosa, em conformidade com o artigo 36.º, n.º 1, alínea a), da Directiva 92/50, pode tomar em consideração critérios relativos à preservação do ambiente, desde que estes critérios se relacionem com o objecto do contrato, não confirmam à referida entidade uma liberdade de escolha incondicional e estejam

expressamente mencionados no caderno de encargos ou no anúncio de concurso e respeitem todos os princípios fundamentais do direito comunitário designadamente o princípio da não discriminação.

- 65 No que respeita à causa principal, há que considerar, em primeiro lugar, que critérios relacionados com o nível das emissões de óxido de azoto e do nível sonoro dos autocarros, como os em questão na referida causa, devem ser considerados relacionados com o objecto de um concurso para a prestação de serviços de transportes urbanos por autocarro.
- 66 Seguidamente, critérios que consistem na atribuição de pontos suplementares às propostas que satisfaçam certas exigências ambientais específicas e objectivamente quantificáveis não são de natureza a conferir à entidade adjudicante uma liberdade de escolha incondicional.
- 67 Aliás, há que recordar que, como foi indicado nos n.ºs 21 a 24 do presente acórdão, os critérios em questão na causa principal foram expressamente mencionados no anúncio do concurso público pelo serviço de aprovisionamento da cidade de Helsínquia.
- 68 Por último, há que referir que a questão de saber se os critérios em questão na causa principal respeitam, nomeadamente, o princípio da não discriminação deve ser examinada no âmbito da resposta a dar à terceira questão prejudicial, de que precisamente constitui o objecto.

- 69 Portanto, tendo em conta todas as precedentes considerações, há que responder à segunda questão que o artigo 36.º, n.º 1, alínea a), da Directiva 92/50 deve ser interpretado no sentido de que, quando, no quadro de um concurso público referente à prestação de serviços de transportes urbanos por autocarro, a entidade adjudicante decide adjudicar um concurso ao proponente que apresente a proposta economicamente mais vantajosa, pode tomar em consideração critérios ecológicos, como o nível de emissões de óxido de azoto ou o nível sonoro dos autocarros, desde que esses critérios estejam relacionados com o objecto do concurso, não confiram à referida entidade adjudicante uma liberdade de escolha incondicional, estejam expressamente mencionados no caderno de encargos ou no anúncio de concurso e respeitem os princípios fundamentais do direito comunitário, designadamente o princípio da não discriminação.

### *Quanto à terceira questão*

- 70 Com a sua terceira questão, o órgão jurisdicional de reenvio pretende essencialmente saber se o princípio da igualdade de tratamento se opõe à tomada em consideração de critérios relacionados com a protecção do ambiente, como os em questão na causa principal, devido ao facto de a própria empresa de transportes da entidade adjudicante figurar entre as raras empresas que têm a possibilidade de propor um material que satisfaça os referidos critérios.

### *Observações apresentadas ao Tribunal*

- 71 A Concordia alega que a possibilidade de utilizar autocarros funcionando a gás natural, que eram, na prática, os únicos que podiam preencher o critério suplementar de redução das emissões de óxido de azoto e do nível sonoro, era muito reduzida. Com efeito, na data da abertura do concurso, apenas existia em todo o território da Finlândia uma única estação de serviço para abastecimento

de gás natural. A sua capacidade permitia abastecer cerca de quinze autocarros funcionando a gás. Ora, precisamente antes da abertura do concurso litigioso, a HKL encomendou onze autocarros novos funcionando a gás, o que significava que a capacidade da estação estava totalmente utilizada e que não era possível ali abastecer outros veículos. Além disso, esta estação de serviço teve apenas carácter provisório.

- 72 A Concordia conclui daí que a HKL era a única proponente que tinha realmente a possibilidade de propor autocarros funcionando a gás. Propõe, portanto, que se responda à terceira questão que a atribuição de pontos em função das emissões de óxido de azoto e da redução do nível sonoro não se poderá admitir, pelo menos quando o conjunto dos operadores do sector em causa não tenham a possibilidade, mesmo teórica, de propor serviços que confirmem o direito a esta atribuição.
- 73 A cidade de Helsínquia alega que não tinha qualquer obrigação de sujeitar a um processo de adjudicação os seus próprios transportes em autocarros, quer nos termos da regulamentação comunitária quer da legislação finlandesa. Com efeito, dado que um processo de concurso dá sempre origem a trabalhos e custos suplementares, não tinha qualquer motivo razoável para organizar esse processo de concurso se soubesse que só a empresa de que é proprietária teria a possibilidade de propor material que preenchesse as condições fixadas pelo anúncio de concurso ou se quisesse verdadeiramente ficar ela própria com a exploração desses transportes.
- 74 O Governo finlandês considera que a apreciação da objectividade dos critérios fixados no concurso em questão na causa principal compete, em definitivo, ao órgão jurisdicional nacional.
- 75 O Governo neerlandês alega que resulta da jurisprudência do Tribunal de Justiça que os critérios de atribuição devem ser objectivos e que não se pode fazer

qualquer discriminação entre os proponentes. No entanto, nos n.ºs 32 e 33 do acórdão de 16 de Setembro de 1999, Fracasso e Leitschutz (C-27/98, Colect., p. I-5697), o Tribunal de Justiça decidiu efectivamente que, quando, no termo de um processo de adjudicação, resta uma única proposta, a entidade adjudicante não é obrigada a adjudicar o contrato ao único proponente considerado apto a nele participar. Daí não resulta, contudo, que, se apenas existir um proponente devido aos critérios de atribuição aplicados, estes sejam ilegais. Em todo o caso, competirá ao órgão jurisdicional de reenvio determinar se, no processo principal, foi efectivamente falseada a concorrência.

- 76 Segundo o Governo austríaco, a utilização dos critérios de adjudicação em questão na causa principal pode, em princípio, ser admitida, mesmo num caso em que, como no litígio submetido ao órgão jurisdicional de reenvio, só um número relativamente restrito de proponentes está em condições de os preencher. Todavia, parece existir, segundo a jurisprudência do Tribunal de Justiça (acórdão de 22 de Setembro de 1988, Comissão/Irlanda, 45/87, Colect., p. 4929), um limite à admissibilidade de certas normas ecológicas mínimas, quando os critérios utilizados restrinjam o mercado da prestação ou do produto a fornecer no concurso a um ponto tal que apenas subsista um único proponente. Contudo, nada indica que tal seja o caso no processo principal.
- 77 O Governo sueco alega que o facto de ter em conta o critério relativo às emissões de óxido de azoto da forma como que se fez no processo em questão na causa principal implicou que o proponente que dispunha de autocarros funcionando a gás ou a álcool fosse recompensado. Segundo o referido governo, nada impediu que os outros proponentes adquirissem tais autocarros. Estes veículos estão disponíveis no mercado há muitos anos.
- 78 O Governo sueco considera que o facto de se atribuírem pontos suplementares devido a emissões de óxido de azoto reduzidas e a um nível sonoro pouco elevado dos autocarros que o proponente se propõe colocar em circulação não constitui

uma discriminação directa, mas aplica-se indistintamente. Além disso, esta bonificação não parece ser indirectamente discriminatória no sentido de que teria necessariamente por efeito favorecer a HKL.

79 Segundo o Governo do Reino Unido, a Directiva 93/38 não proíbe a atribuição de pontos suplementares na avaliação das propostas quando se sabe antecipadamente que há poucas empresas que potencialmente podem obter esses pontos suplementares, na medida em que a autoridade adjudicante tenha feito constar tal possibilidade de obtenção desses pontos suplementares na fase do anúncio de concurso.

80 A Comissão considera que, tendo em conta as divergências de opinião das partes no âmbito do litígio na causa principal, não está em condições de determinar se os critérios escolhidos no caso em apreço violam o princípio da igualdade de tratamento dos proponentes. Competirá, portanto, ao órgão jurisdicional de reenvio pronunciar-se quanto a essa questão e determinar, com base em indícios objectivos, pertinentes e concordantes, se os referidos critérios foram utilizados com a finalidade exclusiva de seleccionar a empresa escolhida ou se foram estabelecidos para esse fim.

#### Apreciação do Tribunal

81 Há que considerar que o dever de respeitar o princípio da igualdade de tratamento corresponde à própria essência das directivas em matéria de concursos públicos, que têm em vista, nomeadamente, favorecer o desenvolvimento de uma concorrência efectiva nos domínios que se inserem nos seus âmbitos de aplicação respectivos e que enunciam critérios de adjudicação dos concursos tendentes a garantir tal concorrência (v., nesse sentido, acórdão de 22 de Junho de 1993, Comissão/Dinamarca, C-243/89, Colect., p. I-3353, n.º 33).

- 82 Assim, em conformidade com a jurisprudência referida no n.º 63 do presente acórdão, os critérios de atribuição devem respeitar o princípio da não discriminação, tal como resulta das disposições do Tratado relativas ao direito de estabelecimento e à livre prestação de serviços.
- 83 No caso em apreço, há que referir em primeiro lugar que, como resulta do despacho de reenvio, os critérios de adjudicação em questão no processo principal eram objectivos e indistintamente aplicáveis a todas as propostas. Seguidamente, os referidos critérios estavam directamente relacionados com o material proposto e estavam integrados num sistema de atribuição de pontos. Por último, no quadro deste sistema, podiam ser atribuídos pontos suplementares com fundamento noutros critérios relacionados com o material, como a utilização de autocarros rebaixados, o número de lugares sentados e de bancos rebatíveis, bem como a antiguidade dos autocarros.
- 84 Como, aliás, a Concordia admitiu na audiência, foi ela que venceu o concurso respeitante à linha n.º 15 da rede dos autocarros urbanos da cidade de Helsínquia, apesar de esse concurso público exigir explicitamente a utilização de veículos funcionando a gás.
- 85 Há, pois, que considerar que, em semelhante contexto factual, o facto de um dos critérios fixados pela entidade adjudicante a fim de identificar a proposta economicamente mais vantajosa só poder ser satisfeito por um reduzido número de empresas, entre as quais figurava uma empresa pertencente à referida entidade, não é por si só susceptível de constituir uma violação do princípio da igualdade de tratamento.
- 86 Nestas condições, há que responder à terceira questão que o princípio da igualdade de tratamento não se opõe à tomada em consideração de critérios

relacionados com a protecção do ambiente, como os em questão na causa principal, apenas pelo facto de a própria empresa de transportes da entidade adjudicante figurar entre as raras empresas que têm a possibilidade de propor um material que satisfaça os referidos critérios.

*Quanto à primeira questão*

- 87 Com a sua primeira questão, o órgão jurisdicional de reenvio pretende essencialmente saber se a resposta à segunda e à terceira questão seria diferente caso o processo de adjudicação do contrato público em questão na causa principal se inserisse no âmbito de aplicação da Directiva 93/38.
- 88 A este respeito, há que recordar, em primeiro lugar, que as disposições dos artigos 36.º, n.º 1, alínea a), da Directiva 92/50 e 34.º, n.º 1, alínea a), da Directiva 93/38 têm uma redacção substancialmente idêntica.
- 89 Em segundo lugar, há que considerar que as disposições referentes aos critérios de adjudicação tanto da Directiva 93/36/CEE do Conselho, de 14 de Junho de 1993, relativa à coordenação dos processos de adjudicação dos contratos públicos de fornecimento (JO L 199, p. 1), como da Directiva 93/37/CEE do Conselho, de 14 de Junho de 1993, relativa à coordenação dos processos de adjudicação de empreitadas de obras públicas (JO L 199 p. 54), têm, também elas, redacção substancialmente idêntica à dos artigos 36.º, n.º 1, alínea a), da Directiva 92/50 e 34.º, n.º 1, alínea a), da Directiva 93/38.

- 90 Há, em terceiro lugar, que precisar que estas directivas constituem, no seu conjunto, o cerne do direito comunitário sobre os contratos públicos e se destinam a atingir objectivos idênticos nos seus domínios de aplicação respectivos.
- 91 Nestas condições, não há qualquer razão para interpretar de forma diferente duas disposições que se inserem no mesmo domínio do direito comunitário e têm redacção substancialmente idêntica.
- 92 Aliás, há que recordar que, no n.º 33 do acórdão Comissão/Dinamarca, já referido, o Tribunal de Justiça já decidiu que o dever de respeitar o princípio da igualdade de tratamento corresponde à própria essência de todas as directivas em matéria de concursos públicos. Ora, os autos da causa principal não revelaram qualquer elemento susceptível de provar que, no que respeita à escolha dos critérios de adjudicação pela entidade adjudicante, a interpretação do referido princípio devesse, no caso em apreço, depender da directiva especificamente aplicável ao concurso público em questão.
- 93 Portanto, há que responder à primeira questão que a resposta à segunda e à terceira questão não seria diferente caso o processo de adjudicação do contrato público em questão na causa principal se inserisse no âmbito de aplicação da Directiva 93/38.

### Quanto às despesas

- 94 As despesas efectuadas pelos Governos finlandês, helénico, neerlandês, austríaco, sueco e do Reino Unido, bem como pela Comissão, que apresentaram

observações ao Tribunal, não são reembolsáveis. Revestindo o processo, quanto às partes na causa principal, a natureza de incidente suscitado perante o órgão jurisdicional nacional, compete a este decidir quanto às despesas.

Pelos fundamentos expostos,

O TRIBUNAL DE JUSTIÇA,

pronunciando-se sobre as questões submetidas pelo Korkein hallinto-oikeus, por despacho de 17 de Dezembro de 1999, declara:

- 1) O artigo 36.º, n.º 1, alínea a), da Directiva 92/50/CEE do Conselho, de 18 de Junho de 1992, relativa à coordenação dos processos de adjudicação de contratos públicos de serviços, deve ser interpretado no sentido de que, quando, no quadro de um concurso público referente à prestação de serviços de transportes urbanos por autocarro, a entidade adjudicante decida adjudicar um concurso ao proponente que apresente a proposta economicamente mais vantajosa, pode tomar em consideração critérios ecológicos, como o nível de emissões de óxido de azoto ou o nível sonoro dos autocarros, desde que esses critérios estejam relacionados com o objecto do concurso, não confiram à referida entidade adjudicante uma liberdade de escolha incondicional, estejam expressamente mencionados no caderno de encargos ou no anúncio de concurso e respeitem os princípios fundamentais do direito comunitário, designadamente o princípio da não discriminação.

- 2) O princípio da igualdade de tratamento não se opõe à tomada em consideração de critérios relacionados com a protecção do ambiente, como os em questão na causa principal, apenas pelo facto de a própria empresa de transportes da entidade adjudicante figurar entre as raras empresas que têm a possibilidade de propor um material que satisfaça os referidos critérios.
  
- 3) A resposta à segunda e à terceira questão não seria diferente caso o processo de adjudicação do contrato público em questão na causa principal se inserisse no âmbito de aplicação da Directiva 93/38/CEE do Conselho, de 14 de Junho de 1993, relativa à coordenação dos processos de celebração de contratos nos sectores da água, da energia, dos transportes e das telecomunicações.

Rodríguez Iglesias

Jann

Macken

Gulmann

Edward

La Pergola

Wathelet

Schintgen

Skouris

Proferido em audiência pública no Luxemburgo, em 17 de Setembro de 2002.

O secretário

O presidente

R. Grass

G. C. Rodríguez Iglesias