ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ

της 17ης Σεπτεμβρίου 2002 *

Στην υπόθεση C-513/99,

που έχει ως αντικείμενο αίτηση του Korkein hallinto-oikeus (Φινλανδία) προς το Δικαστήριο, κατ' εφαρμογήν του άρθρου 234 ΕΚ, με την οποία ζητείται, στο πλαίσιο της διαφοράς που εκκρεμεί ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου μεταξύ

Concordia Bus Finland Oy Ab, πρώην Stagecoach Finland Oy Ab,

και

Helsingin kaupunki,

HKL-Bussiliikenne,

η έκδοση προδικαστικής αποφάσεως ως προς την ερμηνεία των άρθρων 2, παράγραφοι 1, στοιχείο α', 2, στοιχείο γ', και 4, καθώς και 34, παράγραφος 1, της οδηγίας 93/38/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 14ης Ιουνίου 1993, περί συντονισμού των διαδικασιών σύναψης συμβάσεων στους τομείς του ύδατος, της ενέργειας, των μεταφορών και των τηλεπικοινωνιών (ΕΕ L 199, σ. 84), όπως τροποποιήθηκε με την πράξη

* Γλώσσα διαδικασίας: η φινλανδική.

περί των όρων προσχωρήσεως της Δημοκρατίας της Αυστρίας, της Δημοκρατίας της Φινλανδίας και του Βασιλείου της Σουηδίας και των προσαρμογών των Συνθηκών επί των οποίων βασίζεται η Ένωση (ΕΕ 1994, C 241, σ. 21, και ΕΕ 1995, L 1, σ. 1), και του άρθρου 36, παράγραφος 1, της οδηγίας 92/50/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 18ης Ιουνίου 1992, για τον συντονισμό των διαδικασιών σύναψης δημόσιων συμβάσεων υπηρεσιών (ΕΕ L 209, σ. 1),

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ,

συγκείμενο από τους G. C. Rodríguez Iglesias, Πρόεδρο, P. Jann και F. Macken, προέδρους τμήματος, C. Gulmann, D. A. O. Edward, A. La Pergola, M. Wathelet, R. Schintgen και B. Σκουρή (εισηγητή), δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: J. Mischo
γραμματέας: H. von Holstein, βοηθός γραμματέας,

λαμβάνοντας υπόψη τις γραπτές παρατηρήσεις που κατέθεσαν:

— η Concordia Bus Finland Oy Ab, εκπροσωπούμενη από τον M. Heinonen, oikeustieteen kandidaatti,

— η Helsingin Kaupunki, εκπροσωπούμενη από την A.-L. Salo-Halinen,

— η Φινλανδική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από την T. Pynnä,

— η Ελληνική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τις Δ. Τσαγκαράκη και Κ. Γρηγορίου,

— η Κυβέρνηση των Κάτω Χωρών, εκπροσωπούμενη από τον M. A. Fierstra,

— η Αυστριακή Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τη C. Pesendorfer,

— η Σουηδική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τον A. Kruse,

— η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, εκπροσωπούμενη από τον M. Nolin, επικουρούμενο από τον E. Savia, avocat,

έχοντας υπόψη την έκθεση ακροατηρίου,

αφού άκουσε τις προφορικές παρατηρήσεις της Concordia Bus Finland Oy Ab, εκπροσωπουμένης από τον M. Savola, asianajaja, της Helsingin Kaupunki, εκπροσωπουμένης από την A.-L. Salo Halinen, της Φινλανδικής Κυβερνήσεως, εκπροσωπουμένης από την T. Pynnä, της Ελληνικής Κυβερνήσεως, εκπροσωπουμένης από την Κ. Γρηγορίου, της Αυστριακής Κυβερνήσεως, εκπροσωπουμένης από την M. Winkler, της Σουηδικής Κυβερνήσεως, εκπροσωπουμένης από τον A. Kruse, της Κυβερνήσεως του Ηνωμένου Βασιλείου, εκπροσωπουμένης από τον R. Williams, barrister, και της Επιτροπής, εκπροσωπουμένης από τον M. Nolin, επικουρούμενο από τον E. Savia, κατά τη συνεδρίαση της 9ης Οκτωβρίου 2001,

αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα που ανέπτυξε τις προτάσεις του κατά τη συνεδρίαση της 13ης Δεκεμβρίου 2001,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

1 Με διάταξη της 17ης Δεκεμβρίου 1999, που περιήλθε στο Δικαστήριο στις 28 Δεκεμβρίου 1999, το Korkein hallinto-oikeus υπέβαλε, κατ' εφαρμογήν του άρθρου 234 ΕΚ, τρία προδικαστικά ερωτήματα ως προς την ερμηνεία των άρθρων 2, παράγραφοι 1, στοιχείο α', 2, στοιχείο γ', και 4, καθώς και 34, παράγραφος 1, της οδηγίας 93/38/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 14ης Ιουνίου 1993, περί συντονισμού των διαδικασιών σύναψης συμβάσεων στους τομείς του ύδατος, της ενέργειας, των μεταφορών και των τηλεπικοινωνιών (ΕΕ L 199, σ. 84), όπως τροποποιήθηκε με την πράξη περί των όρων προσχωρήσεως της Δημοκρατίας της Αυστρίας, της Δημοκρατίας της Φινλανδίας και του Βασιλείου της Σουηδίας και των προσαρμογών των Συνθηκών επί των οποίων βασίζεται η Ένωση (ΕΕ 1994, C 241, σ. 21, και ΕΕ 1995, L 1, σ. 1, στο εξής: οδηγία 93/38), και του άρθρου 36, παράγραφος 1, της οδηγίας 92/50/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 18ης Ιουνίου 1992, για τον συντονισμό των διαδικασιών σύναψης δημόσιων συμβάσεων υπηρεσιών (ΕΕ L 209, σ. 1).

2 Τα ερωτήματα αυτά ανέκυψαν στο πλαίσιο διαφοράς μεταξύ της Concordia Bus Finland Oy Ab (στο εξής: Concordia), αφενός, και της Helsingin Kaupunki (πόλης του Ελσίνκι) και της επιχειρήσεως HKL-Bussiliikenne (στο εξής: HKL), αφετέρου, σχετικά με το κύρος αποφάσεως της liikepalvelulautakunta (επιτροπής εμπορικών υπηρεσιών) της πόλης του Ελσίνκι, περί κατακυρώσεως στην HKL του διαγωνισμού σχετικά με τη διαχείριση μιας γραμμής του δικτύου αστικών λεωφορείων της πόλης αυτής.

Το νομικό πλαίσιο

Η κοινοτική ρύθμιση

Η οδηγία 92/50

3 Το άρθρο 1 της οδηγίας 92/50 ορίζει τα εξής:

«Κατά την έννοια της παρούσας οδηγίας:

α) οι *δημόσιες συμβάσεις υπηρεσιών*: είναι συμβάσεις εξ επαχθούς αιτίας συναπτόμενες εγγράφως μεταξύ ενός παρέχοντος υπηρεσίες και μιας αναθέτουσας αρχής, με εξαίρεση:

[...]

ii) τις συμβάσεις του συνάπτονται στους τομείς που αναφέρονται στα άρθρα 2, 7, 8 και 9 της οδηγίας 90/531/ΕΟΚ και τις συμβάσεις που πληρούν τους όρους του άρθρου 6, παράγραφος 2, της ιδίας οδηγίας·

[...]».

4 Το άρθρο 36 της οδηγίας 92/50, που τιτλοφορείται «Κριτήρια σύναψης των συμβάσεων», έχει ως εξής:

«1. Με την επιφύλαξη των εθνικών νομοθετικών, κανονιστικών και διοικητικών διατάξεων που διέπουν την αμοιβή ορισμένων υπηρεσιών, τα κριτήρια βάσει των οποίων οι αναθέτουσες αρχές αναθέτουν τις συμβάσεις μπορεί να είναι:

α) όταν η σύμβαση ανατίθεται στην πλέον συμφέρουσα από οικονομική άποψη προσφορά, διάφορα μεταβλητά κριτήρια που συνδέονται με τη συγκεκριμένη σύμβαση: π.χ., η ποιότητα, τα τεχνικά πλεονεκτήματα, τα αισθητικά και λειτουργικά χαρακτηριστικά, η τεχνική υποστήριξη και εξυπηρέτηση, μετά την πώληση, η ημερομηνία παράδοσης και η προσθεσμία παράδοσης ή εκτέλεσης, η τιμή ή

β) απλώς η χαμηλότερη τιμή.

2. Όταν η σύμβαση πρόκειται να ανατεθεί στην πλέον συμφέρουσα από οικονομική άποψη προσφορά, η αναθέτουσα αρχή δηλώνει στη συγγραφή υποχρεώσεων ή στην προκήρυξη του διαγωνισμού τα κριτήρια βάσει των οποίων πρόκειται να αναθέσει τη σύμβαση και των οποίων προβλέπει την εφαρμογή, ει δυνατόν, σε φθίνουσα τάξη ανάλογα με τη σημασία που τους προσδίδεται.»

Η οδηγία 93/38

Το άρθρο 2 της οδηγίας 93/38 προβλέπει τα εξής:

«1. Η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται στους αναθέτοντες φορείς οι οποίοι:

α) είναι δημόσιες αρχές ή δημόσιες επιχειρήσεις και ασκούν δραστηριότητα που αναφέρεται στην παράγραφο 2·

β) εάν δεν είναι δημόσιες αρχές ή δημόσιες επιχειρήσεις, ασκούν, μεταξύ των δραστηριοτήτων τους, δραστηριότητα αναφερόμενη στην παράγραφο 2, ή πολλές από τις δραστηριότητες αυτές και απολαύουν ειδικών ή αποκλειστικών δικαιωμάτων χορηγουμένων από αρμόδια αρχή ενός κράτους μέλους.

2. Οι δραστηριότητες που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας είναι οι ακόλουθες:

[...]

γ) η εκμετάλλευση δικτύων που παρέχουν υπηρεσίες στο κοινό στους τομείς των μεταφορών με σιδηρόδρομο, αυτόματα συστήματα, τραμ, τρόλεϊ, λεωφορεία ή καλώδιο.

Όσον αφορά τις υπηρεσίες μεταφορών, θεωρείται ότι υφίσταται δύκτυο όταν η υπηρεσία παρέχεται με τους όρους που ορίζονται από την αρμόδια αρχή ενός κράτους μέλους, όπως οι όροι που αφορούν τις ακολουθητέες διαδρομές, τη διαθέσιμη μεταφορική ικανότητα ή τη συχνότητα παροχής της υπηρεσίας·

[...].

4. Η παροχή στο κοινό υπηρεσίας μεταφορών μέσων λεωφορείου δεν θεωρείται ως δραστηριότητα κατά την έννοια της παραγράφου 2, στοιχείο γ', όταν άλλοι φορείς μπορούν ελευθέρως να παρέχουν την υπηρεσία αυτή, είτε γενικά, είτε σε συγκεκριμένη γεωγραφική περιοχή, με τους ίδιους όρους στους οποίους υπόκεινται οι αναθέτοντες φορείς.

[...]»

6 Σύμφωνα με το άρθρο 34 της οδηγίας 93/38:

«1. Με την επιφύλαξη των εθνικών, νομοθετικών, κανονιστικών ή διοικητικών διατάξεων σχετικά με την αμοιβή ορισμένων υπηρεσιών, τα κριτήρια βάσει των οποίων οι αναθέτοντες φορείς αναθετουν τις συμβάσεις είναι:

α) είτε, όταν προκρίνεται η πιο συμφέρουσα από οικονομική άποψη προσφορά, διάφορα μεταβλητά κριτήρια ανάλογα με την εκάστοτε σύμβαση: για παρά-

δειγμα, προθεσμία παράδοσης ή εκτέλεσης, κόστος χρήσης, αποδοτικότητα, ποιότητα, αισθητική ή λειτουργική αξία, τεχνική αξία, εξυπηρέτηση μετά την πώληση και τεχνική βοήθεια, ανάληψη υποχρεώσεων ως προς τα ανταλλακτικά, ασφάλεια εφοδιασμού και τιμή·

β) είτε αποκλειστικά η χαμηλότερη τιμή.

2. Στην περίπτωση που αναφέρεται στην παράγραφο 1, στοιχείο α', οι αναθέτοντες φορείς αναφέρουν, στη συγγραφή υποχρεώσεων ή στην προκήρυξη της σύμβασης, όλα τα κριτήρια ανάθεσης που προβλέπουν ότι θα εφαρμοστούν, ει δυνατόν κατά φθίνουσα τάξη σπουδαιότητας.

[...]»

7 Το άρθρο 45, παράγραφοι 3 και 4, της οδηγίας 93/38 ορίζει τα εξής:

«3. Η οδηγία 90/531/ΕΟΚ δεν παράγει πλέον αποτελέσματα από την ημερομηνία θέσης σε εφαρμογή της παρούσας οδηγίας από τα κράτη μέλη και αυτό υπό την επιφύλαξη των υποχρεώσεων των κρατών μελών όσον αφορά τις προθεσμίες που αναφέρονται στο άρθρο 37 της εν λόγω οδηγίας.

4. Οι αναφορές στην οδηγία 90/531/ΕΟΚ θεωρούνται ότι γίνονται στην παρούσα οδηγία.»

Η εθνική ρύθμιση

8 Οι οδηγίες 92/50 και 93/38 μεταφέρθηκαν στο φινλανδικό δίκαιο με τον julkisista hankinnoista annettu laki (νόμο περί των δημοσίων συμβάσεων) 1505/1992, όπως τροποποιήθηκε με τους νόμους 1523/1994 και 725/1995 (στο εξής: νόμος 1505/1992).

9 Σύμφωνα με το άρθρο 1 του νόμου 1505/1992, οι εθνικές και δημοτικές αρχές, καθώς και οι λοιποί αναθέτοντες φορείς που διαλαμβάνονται στον εν λόγω νόμο, οφείλουν να τηρούν τις διατάξεις του κατά τη διοργάνωση διαγωνισμού και να διασφαλίζουν στους μετέχοντες ίση και χωρίς διακρίσεις μεταχείριση.

10 Κατά το άρθρο 2 του νόμου 1505/1992, οι αναθέτοντες φορείς είναι, μεταξύ άλλων, οι δημοτικές αρχές.

11 Το άρθρο 7, παράγραφος 1, του νόμου 1505/92 ορίζει, αφενός, ότι η αγορά πρέπει να πραγματοποιείται με τους πιο συμφέροντες όρους και, αφετέρου, ότι πρέπει να προκρίνεται η προσφορά που είναι φθηνότερη ή από οικονομική γενικώς άποψη η πλέον συμφέρουσα.

12 Οι διαδικασίες σύναψης των δημοσίων συμβάσεων στη Φινλανδία διέπονται διεξοδικότερα από τα διατάγματα 243/1995, περί των συμβάσεων προμηθειών και παροχής υπηρεσιών και των συμβάσεων αναθέσεως κατ' αποκοπήν οικοδομικών έργων που υπερβαίνουν ορισμένο όριο, και 567/1994, περί των συμβάσεων των οργανισμών τοπικής αυτοδιοίκησης στους τομείς του ύδατος, της ενέργειας, των μεταφορών και των τηλεπικοινωνιών που υπερβαίνουν ορισμένο όριο, όπως τροποποιήθηκε με το διάταγμα 244/1995 (στο εξής: διάταγμα 567/1994).

13 Το άρθρο 4, παράγραφος 1, του διατάγματος 243/1995 αποκλείει από το πεδίο εφαρμογής του τις αγορές στις οποίες εφαρμόζεται το διάταγμα 567/1994. Το άρθρο 1, παράγραφος 10, του διατάγματος αυτού αποκλείει από το πεδίο εφαρμογής του τις αγορές στις οποίες εφαρμόζεται το διάταγμα 243/1995.

14 Το άρθρο 43 του διατάγματος 243/95 ορίζει τα εξής:

«1. Ο αναθέτων φορέας πρέπει να δέχεται ή την προσφορά η οποία, σύμφωνα με τα κριτήρια εκτιμήσεως της προτεινομένης συμβάσεως, είναι γενικώς η πλέον συμφέρουσα από οικονομική άποψη ή τη φθηνότερη προφορά. Τα κριτήρια γενικής οικονομικής εκτιμήσεως μπορούν να είναι, για παράδειγμα, η τιμή, η προθεσμία παραδόσεως ή παραγωγής, τα έξοδα λειτουργίας, η ποιότητα, οι προβλέψιμες δαπάνες κατά τη διάρκεια ζωής του προϊόντος, τα αισθητικά ή λειτουργικά χαρακτηριστικά, τα τεχνικά πλεονεκτήματα, οι υπηρεσίες συντήρησης, η ασφάλεια εφοδιασμού, η τεχνική υποστήριξη και οι περιβαλλοντικές πτυχές.

[...]»

15 Ομοίως, το άρθρο 21, παράγραφος 1, του διατάγματος 567/1994 προβλέπει ότι ο αναθέτων φορέας πρέπει να επιλέγει, μεταξύ όλων των προσφορών, εκείνη η οποία είναι η πλέον συμφέρουσα από γενικής οικονομικής απόψεως, με βάση τα κριτήρια εκτιμήσεως του προϊόντος, της υπηρεσίας ή του κατ' αποκοπήν έργου που προτείνεται, ή τη φθηνότερη προσφορά. Τα κριτήρια εκτιμήσεως που χρησιμοποιούνται για τη γενική οικονομική αξιολόγηση μπορούν να είναι, για παράδειγμα, η τιμή, η προ-

θεσμία παραδόσεως, τα έξοδα λειτουργίας, οι προβλέψιμες δαπάνες κατά τη διάρκεια ζωής του προϊόντος, η ποιότητα, τα οικολογικά, αισθητικά ή λειτουργικά χαρακτηριστικά, τα τεχνικά πλεονεκτήματα, οι υπηρεσίες συντήρησης, και η τεχνική υποστήριξη.

Η διαφορά της κύριας δίκης και τα προδικαστικά ερωτήματα

Η οργάνωση των υπηρεσιών μεταφοράς με λεωφορεία της πόλης του Ελσίνκι

16 Από τη διάταξη περί παραπομπής προκύπτει ότι το δημοτικό συμβούλιο του Ελσίνκι αποφάσισε, στις 27 Αυγούστου 1997, να αναθέσει προοδευτικά σε τρίτους μέσω διαγωνισμού το σύνολο του δικτύου αστικών λεωφορείων της πόλης του Ελσίνκι, έτσι ώστε η πρώτη γραμμή που θα ανετίθετο με το σύστημα αυτό να αρχίσει να λειτουργεί στις αρχές της φθινοπωρινής περιόδου του 1998.

17 Σύμφωνα με τη ρύθμιση περί υπηρεσιών μαζικής μεταφοράς της πόλης του Ελσίνκι, η ευθύνη για τον σχεδιασμό, την ανάπτυξη, την υλοποίηση, την οργάνωση εν γένει και την εποπτεία των ως άνω υπηρεσιών μαζικής μεταφοράς ανατίθεται, εφόσον δεν ορίζεται άλλως, στην joukkoliikennelautakunta (επιτροπή υπηρεσιών μαζικής μεταφοράς) και στην Helsingin kaupungin liikennelaitos (επιχείρηση μεταφορών της πόλης του Ελσίνκι, στο εξής: επιχείρηση μεταφορών), η οποία υπάγεται στην εν λόγω επιτροπή.

18 Κατά την ισχύουσα ρύθμιση, η επιτροπή εμπορικών υπηρεσιών της πόλης του Ελσίνκι είναι αρμόδια να αποφασίζει σχετικά με την ανάθεση με διαγωνισμό των υπηρεσιών αστικών μαζικών μεταφορών με βάση τους σκοπούς που εγκρίνει το

δημοτικό συμβούλιο του Ελσίνκι και η επιτροπή υπηρεσιών μαζικής μεταφοράς. Επιπλέον, το γραφείο εφοδιασμού της πόλης του Ελσίνκι είναι επιφορτισμένο με την εκτέλεση των ενεργειών που αφορούν τις συμβάσεις αστικών μαζικών μεταφορών.

19 Η επιχείρηση μεταφορών αποτελεί μια δημοτική εμπορική επιχείρηση η οποία, από λειτουργική και οικονομική άποψη, διαιρείται σε τέσσερις παραγωγικές μονάδες (λεωφορεία, τροχιόδρομοι, υπόγειος σιδηρόδρομος, καθώς και δρόμοι και κτίρια). Η μονάδα παραγωγής που αφορά τα λεωφορεία είναι η HKL. Η επιχείρηση μεταφορών περιλαμβάνει επίσης μια κύρια κεντρική μονάδα, η οποία συνίσταται από μια μονάδα σχεδιασμού και μια ομάδα διοικήσεως και οικονομικών. Η μονάδα σχεδιασμού παρέχει τις εντολές όσον αφορά την προετοιμασία των προτάσεων που υποβάλλονται στην επιτροπή υπηρεσιών μαζικής μεταφοράς, τις συγκοινωνιακές γραμμές που πρέπει να ανατεθούν σε τρίτους μέσω διαγωνισμού και το επίπεδο των απαιτουμένων υπηρεσιών. Οι παραγωγικές μονάδες είναι χωριστές από την υπόλοιπη επιχείρηση μεταφορών από οικονομική άποψη, τηρούν χωριστά λογιστικά βιβλία και καταρτίζουν χωριστό ισολογισμό.

Η επίμαχη στο πλαίσιο της κύριας δίκης διαδικασία προσκλήσεως για την υποβολή προσφορών

20 Με έγγραφο της 1ης Σεπτεμβρίου 1997 και με προκήρυξη δημοσιευθείσα στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων* της 4ης Σεπτεμβρίου 1997 το γραφείο εφοδιασμού της πόλης του Ελσίνκι ζήτησε την υποβολή προσφορών για τη διαχείριση του δικτύου αστικών λεωφορείων της πόλης του Ελσίνκι, με βάση τα ωράρια και τα δρομολόγια που καθορίζονταν σε έγγραφο περιλαμβάνον επτά τμήματα. Η διαφορά της κύριας δίκης αφορά το τμήμα 6 της προκηρύξεως αυτής σχετικά με τη γραμμή 62.

21 Από τον φάκελο της υποθέσεως προκύπτει ότι, σύμφωνα με την εν λόγω προκήρυξη, ο διαγωνισμός θα κατακυρωνόταν υπέρ της επιχειρήσεως που θα κατέθετε την από

γενικής οικονομικής απόψεως πλέον συμφέρουσα για τον δήμο προσφορά. Για την εκτίμηση αυτή έπρεπε να ληφθούν υπόψη τρεις κατηγορίες κριτηρίων, ήτοι η συνολική ζητούμενη τιμή για την εκμετάλλευση, η ποιότητα του υλικού (λεωφορεία) και η εκ μέρους του επιχειρηματία διαχείριση όσον αφορά την ποιότητα και το περιβάλλον.

22 Όσον αφορά κατ' αρχάς τη ζητούμενη συνολική τιμή, η πλέον ενδιαφέρουσα προσφορά έπρεπε να λάβει 86 μονάδες και ο αριθμός των μονάδων των λοιπών προσφορών υπολογιζόταν σύμφωνα με τον ακόλουθο τύπο: αριθμός μονάδων = το κόστος της ετήσιας αποζημίωσης εκμετάλλευσης της πλέον ενδιαφέρουσας προσφοράς διαιρούμενο διά της εξεταζόμενης προσφοράς και πολλαπλασιαζόμενο επί 86.

23 Εν συνεχεία, όσον αφορά την ποιότητα του υλικού, ο προσφέρων μπορούσε να λάβει μέχρι 10 πρόσθετες μονάδες βάσει ορισμένων κριτηρίων. Έτσι, τέτοιες μονάδες δίδονταν, μεταξύ άλλων, για τη χρήση λεωφορείων, αφενός, με εκπομπές μονοξειδίου του αζώτου κάτω των 4g/kWh (+2,5 μονάδες ανά λεωφορείο) ή κάτω των 2g/kWh (+3,5 μονάδες ανά λεωφορείο) και, αφετέρου, με επίπεδο θορύβου κάτω των 77 dB (+1 μονάδα ανά λεωφορείο).

24 Όσον αφορά τέλος την οργάνωση του επιχειρηματία σε σχέση με την ποιότητα και το περιβάλλον, έπρεπε να χορηγηθούν πρόσθετες μονάδες για ένα σύνολο ποιοτικών κριτηρίων, καθώς και για ένα πρόγραμμα προστασίας του περιβάλλοντος, η ύπαρξη των οποίων θα έπρεπε να βεβαιώνεται με πιστοποιητικό.

25 Το γραφείο εφοδιασμού της πόλης του Ελσίνκι έλαβε οκτώ προσφορές σχετικά με το τμήμα 6, μεταξύ των οποίων συγκαταλέγονταν οι προσφορές της HKL και της Swebus Finland Oy Ab [(στο εξής: Swebus), καταστάσα κατόπιν Stagecoach Finland Oy Ab (στο εξής: Stagecoach), τέλος δε Concordia]. Η προσφορά της τελευταίας αυτής επιχείρησης περιελάμβανε δύο προτάσεις, προσδιοριζόμενες ως Α και Β.

26 Η επιτροπή εμπορικών υπηρεσιών αποφάσισε στις 12 Φεβρουαρίου 1998 να επιλέξει την HKL ως φορέα εκμετάλλευσης της γραμμής που συνιστούσε το τμήμα 6, δεδομένου ότι η προσφορά της θεωρήθηκε συνολικά η πλέον συμφέρουσα από οικονομικής απόψεως. Από τη διάταξη περί παραπομπής προκύπτει ότι η Concordia (τότε Swebus) είχε υποβάλει τη φθηνότερη προσφορά, λαμβάνοντας 81,44 μονάδες για την πρότασή της Α και 86 μονάδες για την πρότασή της Β. Η HKL έλαβε 85,75 μονάδες. Όσον αφορά το υλικό, η HKL έλαβε τις περισσότερες μονάδες, ήτοι 2,94 μονάδες, η δε Concordia (τότε Swebus) έλαβε 0,77 μονάδα για την πρότασή της Α και -1,44 μονάδα για την προσφορά της Β. Στις εν λόγω 2,94 μονάδες που έλαβε η HKL περιλαμβάνονταν ανώτατες προσαυξήσεις λόγω εκπομπών μονοξειδίου του αζώτου κάτω των 2g/kWh καθώς και λόγω επιπέδου θορύβου κάτω των 77 dB. Η Concordia (τότε Swebus) δεν έλαβε πρόσθετες μονάδες βάσει των κριτηρίων περί των εκπομπών μονοξειδίου του αζώτου και περί του επιπέδου θορύβου των λεωφορείων. Η HKL και η Concordia έλαβαν το ανώτατο όριο των μονάδων για τα πιστοποιητικά τους σχετικά με την ποιότητα και το περιβάλλον. Υπό τις συνθήκες αυτές, η HKL έλαβε συνολικά τον μεγαλύτερο αριθμό μονάδων, ήτοι 92,69. Η Concordia (τότε Swebus) κατέλαβε τη δεύτερη θέση, έχοντας λάβει 86,21 μονάδες για την πρότασή της Α και 88,56 μονάδες για την πρότασή της Β.

Η διεξαγωγή της διαδικασίας ενώπιον των εθνικών δικαστηρίων

27 Η Concordia (τότε Swebus) άσκησε προσφυγή ακυρώσεως κατά της εν λόγω αποφάσεως της επιτροπής εμπορικών υπηρεσιών ενώπιον του Kilpailuneuvosto (συμβουλίου ανταγωνισμού) (Φινλανδία), ισχυριζόμενη, μεταξύ άλλων, ότι η χορήγηση πρόσθετων μονάδων για ένα υλικό του οποίου οι εκπομπές μονοξειδίου του αζώτου και το επίπεδο θορύβου είναι κατώτερα από ορισμένα όρια είναι άδικη και συνεπάγεται δυσμενείς διακρίσεις. Κατ' αυτήν, χορηγήθηκαν πρόσθετες μονάδες για τη χρησιμοποίηση ενός είδους λεωφορείου το οποίο μόνον ένας προσφέρων, ήτοι η HKL, είχε στην πραγματικότητα τη δυνατότητα να προτείνει.

28 Το Kilpailuneuvosto απέρριψε την προσφυγή αυτή. Θεώρησε ότι η αναθέτουσα αρχή έχει το δικαίωμα να ορίζει το είδος του υλικού που επιθυμεί να χρησιμοποιήσει.

Ωστόσο, ο καθορισμός των κριτηρίων επιλογής και η στάθμισή τους θα έπρεπε να πραγματοποιηθεί κατά τρόπο αντικειμενικό, λαμβανομένων υπόψη των αναγκών της αναθέτουσας αρχής και της ποιότητας της υπηρεσίας. Εν ανάγκη, ο φορέας αυτός θα έπρεπε να είναι σε θέση να δικαιολογήσει το βάσιμο της επιλογής και της εφαρμογής των κριτηρίων αξιολογήσεως.

29 Το εν λόγω δικαστήριο τόνισε ότι η απόφαση της πόλης του Ελσίνκι να προτιμήσει τα λεωφορεία που δεν ρυπαίνουν πολύ εμπίπτει στην οικολογική πολιτική που αποσκοπεί στη μείωση των δυσμενών επιπτώσεων για το περιβάλλον που συνεπάγεται η κυκλοφορία των λεωφορείων. Τούτο δεν συνιστά διαδικαστικό ελάττωμα. Αν το κριτήριο αυτό είχε εφαρμοστεί κατά μη δίκαιο τρόπο έναντι ενός διαγωνιζομένου, θα μπορούσε να υπάρξει παρέμβαση του δικαστηρίου αυτού. Ωστόσο, το Kilpailuneuvosto διαπίστωσε ότι όλοι οι διαγωνιζόμενοι είχαν τη δυνατότητα, εφόσον το επιθυμούσαν, να προμηθευθούν λεωφορεία λειτουργούντα με φυσικό αέριο. Κατέληξε συνεπώς ότι δεν αποδείχθηκε ότι το επίμαχο κριτήριο συνιστούσε δυσμενή διάκριση έναντι της Concordia.

30 Η Concordia (τότε Stagecoach) άσκησε ενώπιον του Korkein hallinto-oikeus έφεση ζητώντας την ακύρωση της αποφάσεως του Kilpailuneuvosto. Κατ' αυτήν, η χορήγηση πρόσθετων μονάδων στα λιγότερο ρυπαίνονται και λιγότερο θορυβώδη λεωφορεία ευνοούσε την HKL, η οποία ήταν η μόνη υποβαλούσα προσφορά επιχείρηση που είχε στην πράξη τη δυνατότητα να χρησιμοποιήσει ένα υλικό δυνάμενο να λάβει τις μονάδες αυτές. Επιπλέον, ισχυρίστηκε ότι, στο πλαίσιο της συνολικής αξιολογήσεως των προσφορών, δεν έπρεπε να ληφθούν υπόψη αυτοί οι οικολογικοί παράγοντες, οι οποίοι δεν έχουν καμία άμεση σχέση με το αντικείμενο της προσκλήσεως για την υποβολή προσφορών.

31 Στη διάταξη περί παραπομπής, το Korkein hallinto-oikeus τονίζει κατ' αρχάς ότι, προκειμένου να καθοριστεί αν στη συγκεκριμένη περίπτωση εφαρμοστέο είναι το διάταγμα 243/1995 ή το διάταγμα 567/1994, πρέπει να εξεταστεί αν η επίμαχη στο πλαίσιο της κύριας δίκης σύμβαση εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 92/50 ή σε εκείνο της οδηγίας 93/38. Συναφώς, διαπιστώνει ότι το παράρτημα VII της οδηγίας 93/38 αναφέρει, για τη Δημοκρατία της Φινλανδίας, τόσο δημόσιους ή ιδιωτικούς φορείς που διαχειρίζονται τις υπηρεσίες λεωφορείων υπό το κράτος του laki luvanvaraisesta henkilöliikenteestä tiellä (νόμου περί των οδικών μεταφορών προ-

σώπων για τις οποίες απαιτείται άδεια) 343/91 όσο και την επιχείρηση μεταφορών που διαχειρίζεται τον υπόγειο σιδηρόδρομο και το δίκτυο τροχιοδρόμων της πόλης του Ελσίνκι.

32 Το αιτούν δικαστήριο τονίζει εν συνεχεία ότι για την εξέταση της υποθέσεως απαιτείται επίσης η ερμηνεία διατάξεων του κοινοτικού δικαίου προκειμένου να καθοριστεί αν ένας δήμος, οσάκις προβαίνει σε κατακύρωση διαγωνισμού όπως είναι ο επίμαχος της κύριας δίκης, μπορεί να λαμβάνει υπόψη οικολογικά στοιχεία αφορώντα το προτεινόμενο υλικό. Συγκεκριμένα, αν γίνονταν δεκτά τα επιχειρήματα της Concordia όσον αφορά τις μονάδες που χορηγήθηκαν βάσει των περιβαλλοντικών κριτηρίων, καθώς και βάσει άλλων στοιχείων, τούτο θα σήμαινε ότι ο αριθμός των μονάδων που έλαβε η προσφορά της Β ήταν μεγαλύτερος από εκείνον που έλαβε η HKL.

33 Το Korkein hallinto-oikeus διαπιστώνει ότι τα άρθρα 36, παράγραφος 1, στοιχείο α', της οδηγίας 92/50 και 34, παράγραφος 1, στοιχείο α', της οδηγίας 93/38 δεν αναφέρουν τα περιβαλλοντικά ζητήματα στον κατάλογο των κριτηρίων προσδιορισμού της οικονομικά πλέον συμφέρουσας προσφοράς. Το Δικαστήριο όμως, με τις αποφάσεις του της 20ής Σεπτεμβρίου 1988, 31/87, Beentjes (Συλλογή 1988, σ. 4635), και της 28ης Μαρτίου 1995, C-324/93, Evans Medical και Macfarlan Smith (Συλλογή 1995, σ. I-563), έχει κρίνει ότι η αναθέτουσα αρχή είναι ελεύθερη, για να καθορίσει την οικονομικά πλέον συμφέρουσα προσφορά, να επιλέξει τα κριτήρια κατακύρωσης του διαγωνισμού. Ωστόσο, η επιλογή αυτή δεν μπορεί να αφορά παρά μόνον τα κριτήρια που αποσκοπούν στον προσδιορισμό της οικονομικά πλέον συμφέρουσας προσφοράς.

34 Το αιτούν δικαστήριο αναφέρεται τέλος στην ανακοίνωση της Επιτροπής της 11ης Μαρτίου 1998, που φέρει τον τίτλο «Οι δημόσιες συμβάσεις στην Ευρωπαϊκή Ένωση» [COM(1998) 143 τελικό], στην οποία η Επιτροπή θεωρεί ότι είναι θεμιτό να λαμβάνονται υπόψη ζητήματα περιβάλλοντος κατά την επιλογή της πλέον συμφέρουσας από γενικής οικονομικής απόψεως προσφοράς, στον βαθμό που ο φορέας που προβαίνει στην πρόσκληση για την υποβολή προσφορών έλκει ο ίδιος άμεσο όφελος από τις οικολογικές ιδιότητες του προϊόντος.

35 Ενόψει των περιστάσεων αυτών, το Korkein hallinto-oikeus αποφάσισε να αναστείλει τη διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα:

«1) Έχουν την έννοια οι διατάξεις της οδηγίας 93/38/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 14ης Ιουνίου 1993, περί συντονισμού των διαδικασιών σύναψης συμβάσεων στους τομείς του ύδατος, της ενέργειας, των μεταφορών και των τηλεπικοινωνιών [...], και, ειδικότερα, το άρθρο 2, παράγραφοι 1, στοιχείο α', 2, στοιχείο γ', και 4, ότι η εν λόγω οδηγία έχει εφαρμογή στη διαδικασία που ακολουθεί ένας δήμος ως αναθέτων φορέας, στο πλαίσιο διαγωνισμού αφορώντος την εκμετάλλευση υπηρεσίας αστικών λεωφορείων, όταν

— ο δήμος είναι αρμόδιος, στην περιφέρειά του, για τον σχεδιασμό, την ανάπτυξη, την εκτέλεση και την οργάνωση εν γένει, καθώς και την εποπτεία, των υπηρεσιών μαζικής μεταφοράς,

— ο δήμος διαθέτει, για την εκτέλεση των προαναφερθέντων έργων, μια επιτροπή υπηρεσιών μαζικής μεταφοράς και μια δημοτική επιχείρηση μεταφορών η οποία υπάγεται στην επιτροπή αυτή,

— η δημοτική επιχείρηση διαθέτει μια μονάδα σχεδιασμού, ενεργούσα ως εντελλομένη, η οποία προετοιμάζει και θέτει υπόψη της επιτροπής υπηρεσιών μαζικής μεταφοράς προτάσεις σχετικά με τις συγκοινωνιακές γραμμές που πρέπει να αποτελέσουν αντικείμενο διαγωνισμού και σχετικά με το απαιτούμενο ποιοτικό επίπεδο των υπηρεσιών, και

— η δημοτική επιχείρηση μεταφορών διαθέτει παραγωγικές μονάδες χωριστές από οικονομικής απόψεως από την υπόλοιπη επιχείρηση και, μεταξύ άλλων, μια μονάδα η οποία ειδικεύεται στις μεταφορές με λεωφορεία και μετέχει στις σχετικές με τις μεταφορές αυτές προσκλήσεις για την υποβολή προσφορών;

2) Έχει η κοινοτική ρύθμιση περί των δημοσίων συμβάσεων και, ειδικότερα, το άρθρο 36, παράγραφος 1, της οδηγίας 92/50/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 18ης Ιουνίου 1992, για τον συντονισμό των διαδικασιών σύναψης δημόσιων συμβάσεων υπηρεσιών [...], ή η παρεμφερής διάταξη (άρθρο 34, παράγραφος 1) της οδηγίας 93/38/ΕΟΚ την έννοια ότι ένας δήμος ο οποίος διοργανώνει, ως αναθέτων φορέας, πρόσκληση για την υποβολή προσφορών σχετικά με την εκμετάλλευση υπηρεσία αστικών λεωφορείων μπορεί να περιλαμβάνει, μεταξύ των κριτηρίων για τη σύναψη της συμβάσεως βάσει της οικονομικά πλέον συμφέρουσας προσφοράς, πέραν της προτεινομένης τιμής, την οικολογική και ποιοτική διαχείριση του φορέα της εκμεταλλεύσεως ή διάφορα άλλα χαρακτηριστικά του υλικού, καθώς επίσης και τη μείωση των εκπομπών μονοξειδίου του αζώτου ή του επιπέδου του θορύβου, σύμφωνα με όσα ορίζονται στην πρόσκληση για την υποβολή προσφορών, οπότε, αν οι εκπομπές μονοξειδίου του αζώτου και το επίπεδο του θορύβου ορισμένων οχημάτων είναι κατώτερα από ορισμένο όριο, μπορούν να χορηγούνται πρόσθετες μονάδες κατά τη σύγκριση των προσφορών;

3) Αν η απάντηση στο προηγούμενο ερώτημα είναι καταφατική: Έχουν οι κανόνες του κοινοτικού δικαίου περί των δημοσίων συμβάσεων την έννοια ότι η χορήγηση πρόσθετων μονάδων βάσει των προαναφερθέντων χαρακτηριστικών του υλικού όσον αφορά τις εκπομπές μονοξειδίου του αζώτου ή το επίπεδο θορύβου απαγορεύεται ωστόσο αν προκύπτει ευθύς εξαρχής ότι η επιχείρηση μεταφορών που ανήκει στην πόλη η οποία διοργανώνει την πρόσκληση για την υποβολή προσφορών και η οποία διαχειρίζεται το δίκτυο λεωφορείων έχει τη δυνατότητα να προσφέρει υλικό που πληροί τις επιβαλλόμενες προϋποθέσεις, δυνατότητα την οποία έχουν, λόγω των περιστάσεων, μόνον ελάχιστες επιχειρήσεις του σχετικού τομέα;»

Επί των προδικαστικών ερωτημάτων

36 Πρέπει εκ προοιμίου να τονιστεί ότι, όπως προκύπτει από τη διάταξη περί παραπομπής, οι λόγοι τους οποίους επικαλείται η Concordia προς στήριξη της εφέσεώς της ενώπιον του Korkein hallinto-oikeus αντλούνται αποκλειστικά από τη φερόμενη έλλειψη νομιμότητας του συστήματος βαθμολογίας των κριτηρίων σχετικά με το υλικό, που προβλέπονται στην επίμαχη στο πλαίσιο της κύριας δίκης πρόσκληση για την υποβολή προσφορών.

37 Έτσι, με το δεύτερο και τρίτο ερώτημά του, το αιτούν δικαστήριο ερωτά κατ' ουσίαν, αφενός, αν το άρθρο 36, παράγραφος 1, της οδηγίας 92/50 ή το άρθρο 34, παράγραφος 1, στοιχείο α', της οδηγίας 93/38 επιτρέπουν να περιλαμβάνεται, μεταξύ των κριτηρίων της δημόσιας συμβάσεως που πρέπει να συναφθεί με βάση την οικονομικά πλέον συμφέρουσα προσφορά, η μείωση των εκπομπών του μονοξειδίου του αζώτου ή του επιπέδου θορύβου των οχημάτων, οπότε, αν οι εκπομπές αυτές ή αυτό το επίπεδο θορύβου είναι κατώτερα από ορισμένο όριο, μπορούν να χορηγούνται πρόσθετες μονάδες κατά τη σύγκριση των προσφορών.

38 Αφετέρου, το αιτούν δικαστήριο ερωτά αν οι κανόνες που θεσπίζουν οι εν λόγω οδηγίες, ιδίως δε η αρχή της ίσης μεταχειρίσεως, επιτρέπουν τη συνεκτίμηση τέτοιων κριτηρίων οσάκις προκύπτει ευθύς εξαρχής ότι η ανήκουσα στην πόλη που προβαίνει στην πρόσκληση για την υποβολή προσφορών επιχείρηση μεταφορών συγκαταλέγεται μεταξύ των ελαχίστων επιχειρήσεων που έχουν τη δυνατότητα να προτείνουν ένα υλικό που να ικανοποιεί τα εν λόγω κριτήρια.

39 Επιβάλλεται όμως η διαπίστωση ότι οι διατάξεις των άρθρων 36, παράγραφος 1, στοιχείο α', της οδηγίας 92/50 και 34, παράγραφος 1, στοιχείο α', της οδηγίας 93/38 έχουν ουσιαστικά την ίδια διατύπωση.

40 Επιπλέον, όπως προκύπτει από τη διάταξη περί παραπομπής, δεν τέθηκε, στο πλαίσιο της διαφοράς της κύριας δίκης, κανένα ερώτημα σχετικά με την εφαρμοστέα εθνική ή κοινοτική ρύθμιση.

41 Συγκεκριμένα, όπως προκύπτει από τη διατύπωση του πρώτου ερωτήματος, το Korkein hallinto-oikeus ερωτά το Δικαστήριο όχι σχετικά με τη δυνατότητα εφαρμογής της οδηγίας 92/50, αλλά μόνο σχετικά με τη δυνατότητα εφαρμογής της οδηγίας 93/38 στη διαφορά της κύριας δίκης.

42 Επομένως, πρέπει να θεωρηθεί, αφενός, ότι το δεύτερο και το τρίτο ερώτημα αφορούν το συμβατό κριτηρίων συνάψεως των συμβάσεων, όπως των επίμαχων στο πλαίσιο της κύριας δίκης, προς τις σχετικές διατάξεις της οδηγίας 92/50 και, αφετέρου, ότι, με το πρώτο του ερώτημα, το αιτούν δικαστήριο ερωτά, κατ' ουσίαν, αν η απάντηση στα ερωτήματα αυτά θα ήταν διαφορετική στην περίπτωση κατά την οποία θα είχε εφαρμογή η οδηγία 93/38. Επομένως, πρέπει να εξεταστούν διαδοχικά το δεύτερο και το τρίτο ερώτημα και στο τέλος το πρώτο.

Επί του δευτέρου ερωτήματος

43 Με το δεύτερο ερώτημά του, το αιτούν δικαστήριο ερωτά κατ' ουσίαν αν το άρθρο 36, παράγραφος 1, στοιχείο α', της οδηγίας 92/50 έχει την έννοια ότι, όταν, στο πλαίσιο δημόσιας συμβάσεως με αντικείμενο την παροχή υπηρεσιών αστικών συγκοινωνιών με λεωφορεία, ο αναθέτων φορέας αποφασίζει να συνάψει τη σύμβαση αυτή με τον υποψήφιο που υπέβαλε την πλέον συμφέρουσα οικονομικά προσφορά, μπορεί να λάβει υπόψη τη μείωση των εκπομπών μονοξειδίου του αζώτου ή του

επιπέδου θορύβου των οχημάτων οπότε, αν οι εκπομπές αυτές ή αυτό το επίπεδο θορύβου είναι κατώτερα από ορισμένο όριο, μπορούν να χορηγηθούν πρόσθετες μονάδες για τη σύγκριση των προσφορών.

Παρατηρήσεις που κατατέθηκαν στο Δικαστήριο

44 Η Concordia φρονεί ότι, σε μια διαδικασία συνάψεως δημόσιας συμβάσεως, τα κριτήρια λήψεως της αποφάσεως πρέπει, σύμφωνα με τις σχετικές διατάξεις του κοινοτικού δικαίου, να είναι πάντοτε οικονομικής φύσεως. Αν ο σκοπός της αναθέτουσας αρχής ήταν να ικανοποιήσει κριτήρια οικολογικής ή άλλης φύσεως, θα έπρεπε να χρησιμοποιήσει άλλη διαδικασία και όχι εκείνη της δημόσιας προσκλήσεως για την υποβολή προσφορών.

45 Αντιθέτως, οι λοιποί διάδικοι της κύριας δίκης, τα κράτη μέλη που κατέθεσαν παρατηρήσεις και η Επιτροπή υποστηρίζουν ότι μπορούν να συμπεριλαμβάνονται κριτήρια οικολογικής φύσεως μεταξύ εκείνων που λαμβάνονται κυρίως υπόψη για τη σύναψη μιας δημοσίας συμβάσεως. Αναφέρονται, κατ' αρχάς, στα άρθρα 36, παράγραφος 1, στοιχείο α', της οδηγίας 92/50 και 34, παράγραφος 1, στοιχείο α', της οδηγίας 93/38, τα οποία απαριθμούν μόνον ενδεικτικώς τα στοιχεία που ο αναθέτων φορέας μπορεί να λάβει υπόψη όταν συνάπτει μια τέτοια σύμβαση· εν συνεχεία, παραπέμπουν στο άρθρο 6 ΕΚ, το οποίο επιβάλλει την ένταξη της προστασίας του περιβάλλοντος στις λοιπές πολιτικές της Κοινότητας· τέλος, αναφέρονται στις προπαρατεθείσες αποφάσεις Beentjes καθώς και Evans Medical και Macfarlan Smith, οι οποίες παρέχουν τη δυνατότητα στον αναθέτοντα φορέα να επιλέγει τα κριτήρια που θεωρεί προσήκοντα κατά την αξιολόγηση των υποβληθεισών προσφορών.

46 Ειδικότερα, η πόλη του Ελσίνκι και η Φιλανδική Κυβέρνηση τονίζουν ότι είναι προς το συμφέρον της πόλεως αυτής και των κατοίκων της ο κατά το δυνατόν μεγαλύτερος περιορισμός των επιβλαβών εκπομπών. Συγκεκριμένα, για την ίδια την πόλη του Ελσίνκι, που έχει την ευθύνη της προστασίας του περιβάλλοντος στην περιφέ-

ρειά της, από τον ως άνω περιορισμό προκύπτουν άμεσες οικονομίες, ιδίως στον ιατρικό και κοινωνικοασφαλιστικό τομέα, που αντιπροσωπεύουν περίπου το 50 % του συνολικού προϋπολογισμού της. Οι παράγοντες που συντελούν, έστω και κατά λίγο, στη βελτίωση της συνολικής κατάστασης της υγείας του πληθυσμού της παρέχουν τη δυνατότητα να μειώσει ταχέως και σε σημαντικά ποσοστά τις επιβαρύνσεις της.

47 Η Ελληνική Κυβέρνηση προσθέτει ότι η εξουσία εκτιμήσεως που παρέχεται στις εθνικές αρχές, όσον αφορά την επιλογή των κριτηρίων συνάψεως των δημοσίων συμβάσεων, τελεί υπό την προϋπόθεση ότι η επιλογή αυτή δεν είναι αυθαίρετη και ότι τα κριτήρια που λαμβάνονται υπόψη δεν συνιστούν παράβαση των διατάξεων της Συνθήκης ΕΚ και, ειδικότερα, των βασικών αρχών της, όπως είναι το δικαίωμα εγκαταστάσεως και η ελεύθερη παροχή υπηρεσιών, καθώς και η απαγόρευση των διακρίσεων λόγω ιθαγενείας.

48 Η Κυβέρνηση των Κάτω Χωρών τονίζει ότι τα κριτήρια συνάψεως των δημοσίων συμβάσεων που εφαρμόζει η αναθέτουσα αρχή πρέπει πάντοτε να έχουν μια κοινωνική διάσταση. Φρονεί, ωστόσο, ότι η προϋπόθεση αυτή πληρούται στην περίπτωση της κύριας δίκης, καθόσον η πόλη του Ελσίνκι είναι ο αναθέτων φορέας και συγχρόνως ο οργανισμός που έχει την οικονομική ευθύνη της πολιτικής περιβάλλοντος.

49 Η Αυστριακή Κυβέρνηση ισχυρίζεται ότι οι οδηγίες 92/50 και 93/38 επιβάλλουν δύο βασικούς περιορισμούς στην επιλογή των κριτηρίων συνάψεως των δημοσίων συμβάσεων. Αφενός, τα κριτήρια που επιλέγει ο αναθέτων φορέας πρέπει να έχουν σχέση με τη σύμβαση που πρόκειται να συναφθεί και να παρέχουν τη δυνατότητα καθορισμού της προσφοράς που είναι η οικονομικά πλέον συμφέρουσα για τον φορέα αυτό. Αφετέρου, τα εν λόγω κριτήρια πρέπει να μπορούν να κατευθύνουν την εξουσία εκτιμήσεως που αναγνωρίζεται στον αναθέτοντα φορέα σε αντικειμενική βάση και δεν πρέπει να περιλαμβάνουν αυθαίρετα στοιχεία επιλογής. Επιπλέον, κατά την κυβέρνηση αυτή, τα κριτήρια συνάψεως της συμβάσεως πρέπει να συνδέονται ευθέως με το αντικείμενο της συμβάσεως αυτής, να έχουν αντικειμενικά μετρήσιμα αποτελέσματα και να μπορούν να ποσοτικοποιηθούν από οικονομικής απόψεως.

50 Υπό το ίδιο πνεύμα, η Σουηδική Κυβέρνηση υποστηρίζει ότι η επιλογή στην οποία μπορεί να προβεί ο αναθέτων φορέας είναι περιορισμένη, στον βαθμό που τα κριτήρια συνάψεως της συμβάσεως πρέπει να έχουν σχέση με τη σύμβαση αυτή και να είναι προσήκοντα για τον καθορισμό της από οικονομικής απόψεως πλέον συμφέρουσας προσφοράς. Προσθέτει ότι τα κριτήρια αυτά πρέπει επίσης να είναι σύμφωνα προς τους κανόνες της Συνθήκης περί της ελεύθερης κυκλοφορίας των εμπορευμάτων και των υπηρεσιών.

51 Κατά την Κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου, οι διατάξεις των άρθρων 36, παράγραφος 1, της οδηγίας 92/50 και 34, παράγραφος 1, της οδηγίας 93/38 πρέπει να ερμηνεύονται υπό την έννοια ότι, κατά τη διοργάνωση μιας διαδικασίας συνάψεως συμβάσεως για την εκμετάλλευση υπηρεσιών μεταφορών με λεωφορεία, η αναθέτουσα αρχή ή ο αναθέτων φορέας μπορεί, μεταξύ άλλων κριτηρίων συνάψεως της συμβάσεως, να λάβει υπόψη περιβαλλοντικά κριτήρια για να εκτιμήσει την οικονομικά πλέον συμφέρουσα προσφορά, εφόσον τα κριτήρια αυτά επιτρέπουν σύγκριση όλων των προσφορών, συνδέονται με τις υπηρεσίες που πρόκειται να παρασχεθούν και έχουν δημοσιευθεί εκ των προτέρων.

52 Η Επιτροπή φρονεί ότι τα κριτήρια συνάψεως των δημοσίων συμβάσεων που μπορούν να λαμβάνονται υπόψη για να εκτιμηθεί η οικονομικά πλέον συμφέρουσα προσφορά πρέπει να πληρούν τέσσερις προϋποθέσεις. Κατ' αυτήν, τα κριτήρια αυτά πρέπει να είναι αντικειμενικά, να εφαρμόζονται σε όλες τις προσφορές, να συνδέονται στενά με το αντικείμενο της σχετικής συμβάσεως και να συνεπάγονται οικονομικό άμεσο όφελος για τον αναθέτοντα φορέα.

Εκτίμηση του Δικαστηρίου

53 Πρέπει να υπομνηστεί ότι το άρθρο 36, παράγραφος 1, στοιχείο α', της οδηγίας 92/50 προβλέπει ότι τα κριτήρια στα οποία η αναθέτουσα αρχή μπορεί να στηριχθεί για να συνάψει τις συμβάσεις μπορούν να είναι, οσάκις η σύναψη πραγματοποιείται με

βάση την οικονομικά πλέον συμφέρουσα προσφορά, διάφορα μεταβλητά ανάλογα με τη συγκεκριμένη σύμβαση κριτήρια, όπως είναι, μεταξύ άλλων, η ποιότητα, τα τεχνικά πλεονεκτήματα, τα αισθητικά και λειτουργικά χαρακτηριστικά, η τεχνική υποστήριξη και εξυπηρέτηση μετά την πώληση, η ημερομηνία παράδοσης και η προσθεσμία παράδοσης ή εκτέλεσης, καθώς και η τιμή.

54 Για να καθοριστεί αν και υπό ποιες προϋποθέσεις η αναθέτουσα αρχή μπορεί, σύμφωνα με το εν λόγω άρθρο 36, παράγραφος 1, στοιχείο α', να λάβει υπόψη κριτήρια οικολογικής φύσεως, επιβάλλεται η διαπίστωση, πρώτον, ότι, όπως προκύπτει σαφώς από τη διατύπωση της διατάξεως αυτής και, ιδίως, από τη χρήση του «π.χ.», τα κριτήρια που μπορούν να ληφθούν υπόψη ως κριτήρια συνάψεως μιας δημοσίας συμβάσεως βάσει της οικονομικά πλέον συμφέρουσας προσφοράς δεν απαριθμούνται περιοριστικά (βλ. επίσης, στο πνεύμα αυτό, απόφαση της 18ης Οκτωβρίου 2001, C-19/00, SIAC Construction, Συλλογή 2001, σ. I-7725, σκέψη 35).

55 Δεύτερον, το εν λόγω άρθρο 36, παράγραφος 1, στοιχείο α', δεν μπορεί να ερμηνεύεται υπό την έννοια ότι έκαστο των κριτηρίων συνάψεως της συμβάσεως που λαμβάνει υπόψη η αναθέτουσα αρχή για να προσδιορίσει την οικονομικά πλέον συμφέρουσα προσφορά πρέπει αναγκαστικά να είναι αμιγώς οικονομικής φύσεως. Συγκεκριμένα, δεν μπορεί να αποκλειστεί ότι τυχόν άλλοι μη αμιγώς οικονομικοί παράγοντες μπορούν να επηρεάσουν την αξία μιας προσφοράς κατά την κρίση της εν λόγω αναθέτουσας αρχής. Η διαπίστωση αυτή επιρρωννύεται επίσης από τη διατύπωση της διατάξεως αυτής, η οποία αναφέρει ρητώς το κριτήριο που σχετίζεται με τα αισθητικά χαρακτηριστικά μιας προσφοράς.

56 Περαιτέρω, όπως έχει ήδη κρίνει το Δικαστήριο, ο συντονισμός σε κοινοτικό επίπεδο των διαδικασιών συνάψεως των δημοσίων συμβάσεων αποβλέπει στην εξάλειψη των εμποδίων στην ελεύθερη παροχή των υπηρεσιών και των εμπορευμάτων (βλ., μεταξύ άλλων, προπαρατεθείσα απόφαση SIAC Construction, σκέψη 32).

57 Λαμβανομένου υπόψη του σκοπού αυτού και ενόψει επίσης του γράμματος του άρθρου 130 Ρ, παράγραφος 2, πρώτο εδάφιο, τρίτη περίοδος, της Συνθήκης, το οποίο κατέστη, κατόπιν της Συνθήκης του Άμστερνταμ, υπό ελαφρώς τροποποιημένη μορφή, το άρθρο 6 ΕΚ και το οποίο προβλέπει ότι οι απαιτήσεις της περιβαλλοντικής προστασίας πρέπει να ενταχθούν στον καθορισμό και την εφαρμογή των κοινοτικών πολιτικών και δράσεων, πρέπει να συναχθεί ότι το άρθρο 36, παράγραφος 1, στοιχείο α', της οδηγίας 92/50 δεν αποκλείει τη δυνατότητα της αναθέτουσας αρχής να χρησιμοποιεί κριτήρια σχετικά με τη διατήρηση του περιβάλλοντος στο πλαίσιο της εκτιμήσεως της πλέον συμφέρουσας οικονομικά προσφοράς.

58 Ωστόσο, η διαπίστωση αυτή δεν σημαίνει ότι κάθε κριτήριο τέτοιας φύσεως μπορεί να λαμβάνεται υπόψη από την εν λόγω αρχή.

59 Συγκεκριμένα, ναι μεν το άρθρο 36, παράγραφος 1, στοιχείο α', της οδηγίας 92/50 προβλέπει ότι η αναθέτουσα αρχή μπορεί να επιλέξει τα κριτήρια συνάψεως της συμβάσεως που προτίθεται να εφαρμόσει, πλην όμως η επιλογή αυτή δεν μπορεί να αφορά παρά μόνον κριτήρια που αποβλέπουν στον προσδιορισμό της πλέον συμφέρουσας οικονομικά προσφοράς (βλ., στο πνεύμα αυτό, σε σχέση με συμβάσεις δημοσίων έργων, τις προπαρατεθείσες αποφάσεις Beentjes, σκέψη 19· Evans Medical και Macfarlan Smith, σκέψη 42, καθώς και SIAC Construction, σκέψη 36). Δεδομένου ότι μια προσφορά αφορά αναγκαστικά το αντικείμενο της συμβάσεως, συνάγεται ότι τα κριτήρια συνάψεως της συμβάσεως που μπορούν να εφαρμοστούν σύμφωνα με την εν λόγω διάταξη πρέπει, και αυτά, να συνδέονται με το αντικείμενο της συμβάσεως.

60 Συναφώς, πρέπει να υπομνηστεί κατ' αρχάς ότι, όπως έχει ήδη κρίνει το Δικαστήριο, για να καθοριστεί η πλέον συμφέρουσα οικονομικά προσφορά, η αναθέτουσα αρχή πρέπει, συγκεκριμένα, να μπορεί να αξιολογήσει τις υποβληθείσες προσφορές και να λάβει απόφαση με βάση ποιοτικά και ποσοτικά κριτήρια τα οποία μπορούν να μεταβάλλονται ανάλογα με την οικεία σύμβαση (βλ., στο πνεύμα αυτό, σε σχέση με συμβάσεις δημοσίων έργων, απόφαση της 28ης Μαρτίου 1985, 274/83, Επιτροπή κατά Ιταλίας, Συλλογή 1985, σ. 1077, σκέψη 25).

61 Επιπλέον, από τη νομολογία προκύπτει επίσης ότι θα ήταν ασύμβατο προς το άρθρο 36, παράγραφος 1, στοιχείο α', της οδηγίας 92/50 ένα κριτήριο συνάψεως της συμβάσεως το οποίο θα συνεπαγόταν την παροχή απεριόριστης ελευθερίας επιλογής στην αναθέτουσα αρχή για την κατακύρωση του διαγωνισμού υπέρ ενός διαγωνιζομένου (βλ., στο πνεύμα αυτό, προπαρατεθείσες αποφάσεις Beentjes, σκέψη 26, και SIAC Construction, σκέψη 37).

62 Εν συνεχεία, πρέπει να τονιστεί ότι η εφαρμογή των κριτηρίων που ελήφθησαν υπόψη για τον προσδιορισμό της πλέον συμφέρουσας οικονομικά προσφοράς πρέπει να πραγματοποιείται τηρουμένων όλων των διαδικαστικών κανόνων της οδηγίας 92/50, ιδίως δε των κανόνων δημοσιότητας τους οποίους περιέχει. Επομένως, σύμφωνα με το άρθρο 36, παράγραφος 2, της οδηγίας αυτής, όλα τα κριτήρια τους είδους αυτού πρέπει να μνημονεύονται ρητώς στη συγγραφή υποχρεώσεων ή στην προκήρυξη του διαγωνισμού, ει δυνατόν σε φθίνουσα τάξη ανάλογα με τη σημασία που τους αποδίδεται, προκειμένου οι επιχειρηματίες να είναι σε θέση να λάβουν γνώση της υπάρξεως και της σημασίας τους (βλ., στο πνεύμα αυτό, σε σχέση με συμβάσεις δημοσίων έργων, αποφάσεις Beentjes, όπ.π., σκέψεις 31 και 36, καθώς και της 26ης Σεπτεμβρίου 2000, C-225/98, Επιτροπή κατά Γαλλίας, Συλλογή 2000, σ. I-7445, σκέψη 51).

63 Τέλος, τα κριτήρια αυτά πρέπει να τηρούν όλες τις θεμελιώδεις αρχές του κοινοτικού δικαίου και, ιδίως, την αρχή της απαγορεύσεως των διακρίσεων, όπως αυτή απορρέει από τις διατάξεις της Συνθήκης περί του δικαιώματος εγκαταστάσεως και της ελεύθερης παροχής των υπηρεσιών (βλ., στο πνεύμα αυτό, προπαρατεθείσες αποφάσεις Beentjes, σκέψη 29, και Επιτροπή κατά Γαλλίας, σκέψη 50).

64 Από τα προεκτεθέντα προκύπτει ότι, οσάκις η αναθέτουσα αρχή αποφασίζει να συνάψει σύμβαση με τον διαγωνιζόμενο που υπέβαλε την πλέον συμφέρουσα οικονομικά προσφορά, σύμφωνα με το άρθρο 36, παράγραφος 1, στοιχείο α', της οδηγίας 92/50, μπορεί να λαμβάνει υπόψη κριτήρια σχετικά με τη διατήρηση του περιβάλλοντος, εφόσον τα κριτήρια αυτά συνδέονται με το αντικείμενο της συμβάσεως, δεν παρέχουν στην εν λόγω αρχή απεριόριστη ελευθερία επιλογής, μνημο-

νεύονται ρητώς στη συγγραφή υποχρεώσεων ή στην προκήρυξη του διαγωνισμού και τηρούν όλες τις θεμελιώδεις αρχές του κοινοτικού δικαίου, ιδίως την αρχή της απαγορεύσεως των διακρίσεων.

65 Όσον αφορά την υπόθεση της κύριας δίκης, επιβάλλεται η διαπίστωση, κατ' αρχάς, ότι τα κριτήρια που αφορούν το επίπεδο εκπομπών μονοξειδίου του αζώτου και το επίπεδο θορύβου των λεωφορείων, όπως είναι τα επίμαχα στην εν λόγω υπόθεση, πρέπει να θεωρηθούν ότι συνδέονται με το αντικείμενο μιας συμβάσεως που αφορά την παροχή υπηρεσιών αστικών συγκοινωνιών με λεωφορεία.

66 Εν συνεχεία, τα κριτήρια που συνίστανται στη χορήγηση πρόσθετων μονάδων στις προσφορές που πληρούν ορισμένες ειδικές και αντικειμενικά ποσοτικοποιήσιμες περιβαλλοντικές απαιτήσεις δεν μπορούν να παράσχουν στην αναθέτουσα αρχή απεριόριστη ελευθερία επιλογής.

67 Περαιτέρω, πρέπει να υπομνηστεί ότι, όπως αναφέρθηκε στις σκέψεις 21 έως 24 της παρούσας αποφάσεως, τα επίμαχα στο πλαίσιο της κύριας δίκης κριτήρια μνημονεύονταν ρητώς στην προκήρυξη του διαγωνισμού που δημοσίευσε το γραφείο εφοδιασμού της πόλης του Ελσίνκι.

68 Τέλος, πρέπει να τονιστεί ότι το ζήτημα αν με τα επίμαχα στο πλαίσιο της κύριας δίκης κριτήρια τηρείται, ιδίως, η αρχή της απαγορεύσεως των διακρίσεων πρέπει να εξεταστεί στο πλαίσιο της απαντήσεως που θα δοθεί στο τρίτο προδικαστικό ερώτημα, του οποίου αποτελεί ακριβώς το αντικείμενο.

69 Επομένως, κατόπιν του συνόλου των προεκτεθέντων, στο δεύτερο ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 36, παράγραφος 1, στοιχείο α', της οδηγίας 92/50 έχει την έννοια ότι οσάκις, στο πλαίσιο δημοσίας συμβάσεως με αντικείμενο την παροχή υπηρεσιών αστικών συγκοινωνιών με λεωφορεία, η αναθέτουσα αρχή αποφασίζει να συνάψει σύμβαση με τον διαγωνιζόμενο ο οποίος υπέβαλε την πλέον συμφέρουσα οικονομικά προσφορά, μπορεί να λαμβάνει υπόψη οικολογικά κριτήρια, όπως είναι το επίπεδο εκπομπών μονοξειδίου του αζώτου ή το επίπεδο θορύβου των λεωφορείων, εφόσον τα κριτήρια αυτά συνδέονται με το αντικείμενο της συμβάσεως, δεν παρέχουν στην εν λόγω αναθέτουσα αρχή απεριόριστη ελευθερία επιλογής, μνημονεύονται ρητώς στη συγγραφή υποχρεώσεων ή στην προκήρυξη του διαγωνισμού και τηρούν όλες τις θεμελιώδεις αρχές του κοινοτικού δικαίου, ιδίως την αρχή της απαγορεύσεως των διακρίσεων.

Επί του τρίτου ερωτήματος

70 Με το τρίτο ερώτημά του, το αιτούν δικαστήριο ερωτά κατ' ουσίαν αν η αρχή της ίσης μεταχειρίσεως απαγορεύει τη συνεκτίμηση κριτηρίων συνδεομένων με την προστασία του περιβάλλοντος, όπως είναι τα επίμαχα στο πλαίσιο της κύριας δίκης, λόγω του ότι η ανήκουσα στον αναθέτοντα φορέα επιχείρηση μεταφορών συγκαταλέγεται μεταξύ των ελαχίστων επιχειρήσεων που έχουν τη δυνατότητα να προτείνουν ένα υλικό που να ικανοποιεί τα εν λόγω κριτήρια.

Παρατηρήσεις που κατατέθηκαν στο Δικαστήριο

71 Η Concordia ισχυρίζεται ότι η δυνατότητα χρησιμοποιήσεως λεωφορείων λειτουργούντων με φυσικό αέριο, τα οποία ήσαν, στην πράξη, τα μόνα που ικανοποιούσαν το πρόσθετο κριτήριο μειώσεως των εκπομπών μονοξειδίου του αζώτου και του επιπέδου θορύβου, ήταν πολύ περιορισμένη. Συγκεκριμένα, κατά την ημερομηνία της προσκλήσεως για την υποβολή προσφορών, δεν υφίστατο, σε όλη την επικράτεια

της Φινλανδίας, παρά μόνον ένα και μοναδικό πρατήριο που παρείχε φυσικό αέριο. Με βάση το δυναμικό του πρατηρίου αυτού, θα μπορούσαν να εφοδιάζονται περίπου δεκαπέντε λεωφορεία λειτουργούντα με φυσικό αέριο. Πριν όμως από την επίδικη πρόσκληση για την υποβολή προσφορών, η HKL είχε παραγγείλει ένδεκα νέα λεωφορεία λειτουργούντα με φυσικό αέριο, πράγμα που σήμαινε ότι το δυναμικό του πρατηρίου χρησιμοποιούνταν πλήρως και ότι δεν του ήταν δυνατόν να εφοδιάσει άλλα οχήματα. Επιπλέον, το πρατήριο αυτό δεν είχε παρά προσωρινό χαρακτήρα.

72 Η Concordia συνάγει από τα ανωτέρω ότι η HKL ήταν ο μοναδικός διαγωνιζόμενος ο οποίος είχε πράγματι τη δυνατότητα να προτείνει λεωφορεία λειτουργούντα με αέριο. Συνεπώς, προτείνει να δοθεί στο τρίτο ερώτημα η απάντηση ότι η χορήγηση μονάδων με βάση τις εκπομπές μονοξειδίου του αζώτου και τη μείωση του επιπέδου θορύβου των λεωφορείων δεν μπορεί να γίνει δεκτή, τουλάχιστον στην περίπτωση κατά την οποία δεν έχουν όλοι οι επιχειρηματίες του οικείου τομέα την, έστω θεωρητική, δυνατότητα να προτείνουν υπηρεσίες που να παρέχουν δικαίωμα στην ως άνω χορήγηση μονάδων.

73 Η πόλη του Ελσίνκι ισχυρίζεται ότι δεν είχε καμία υποχρέωση να δημοπρατήσει τις μεταφορές της με λεωφορεία, είτε βάσει της κοινοτικής ρυθμίσεως είτε βάσει της φινλανδικής νομοθεσίας. Συγκεκριμένα, δεδομένου ότι ο διαγωνισμός δημιουργεί πάντοτε πρόσθετες εργασίες και δαπάνες, δεν θα είχε κανένα εύλογο λόγο να προκηρύξει τον διαγωνισμό αυτόν αν γνώριζε ότι μόνον η επιχείρηση που της ανήκει είχε τη δυνατότητα να προτείνει υλικό που να πληροί τους όρους που έθετε η προκήρυξη του διαγωνισμού ή αν είχε πράγματι θελήσει να κρατήσει η ίδια την εκμετάλλευση των μεταφορών αυτών.

74 Η Φιλανδική Κυβέρνηση φρονεί ότι η εκτίμηση της αντικειμενικότητας των κριτηρίων που καθορίστηκαν με την επίμαχη στο πλαίσιο της κύριας δίκης πρόσκληση για την υποβολή προσφορών εμπίπτει, τελικώς, στην εκτίμηση του εθνικού δικαστηρίου.

75 Η Ολλανδική Κυβέρνηση ισχυρίζεται ότι από τη νομολογία του Δικαστηρίου προκύπτει ότι τα κριτήρια συνάψεως της συμβάσεως πρέπει να είναι αντικειμενικά και

ότι δεν μπορεί να γίνεται καμία διάκριση μεταξύ των διαγωνιζομένων. Ωστόσο, στις σκέψεις 32 και 33 της αποφάσεως της 16ης Σεπτεμβρίου 1999, C-27/98, Fracasso και Leitschutz (Συλλογή 1999, σ. I-5697), το Δικαστήριο έκρινε πράγματι ότι, όταν μετά το πέρας διαδικασίας συνάψεως δημοσίας συμβάσεως απομένει μία μόνο προσφορά, η αναθέτουσα αρχή δεν υποχρεούται να συνάψει τη σύμβαση με τον μοναδικό διαγωνιζόμενο ο οποίος προκρίθηκε να λάβει μέρος στον διαγωνισμό. Εντεύθεν δεν συνάγεται ωστόσο ότι, αν δεν απομένει πλέον παρά ένας μόνο διαγωνιζόμενος λόγω των εφαρμοζομένων κριτηρίων αναθέσεως της συμβάσεως, τα κριτήρια αυτά είναι παράνομα. Εν πάση περιπτώσει, εναπόκειται στο αιτούν δικαστήριο να αποφασίσει αν, στην υπόθεση της κύριας δίκης, υπήρξε πράγματι νόθευση του ανταγωνισμού.

76 Κατά την Αυστριακή Κυβέρνηση, η χρησιμοποίηση των επίμαχων στο πλαίσιο της κύριας δίκης κριτηρίων συνάψεως της συμβάσεως μπορεί, κατ' αρχήν, να γίνει δεκτή, τούτο δε ακόμη και στην περίπτωση κατά την οποία, όπως στη διαφορά που τέθηκε στην κρίση του αιτούντος δικαστηρίου, μόνον ένας σχετικά περιορισμένος αριθμός διαγωνιζομένων είναι σε θέση να ικανοποιήσει τα κριτήρια αυτά. Φαίνεται ωστόσο ότι, κατά τη νομολογία του Δικαστηρίου (απόφαση της 22ας Σεπτεμβρίου 1988, 45/87, Επιτροπή κατά Ιρλανδίας, Συλλογή 1988, σ. 4929), υφίσταται ένα όριο όσον αφορά το επιτρεπτό ορισμένων ελάχιστων οικολογικών κανόνων, εφόσον τα χρησιμοποιούμενα κριτήρια περιορίζουν τη σύμβαση περί παροχής της υπηρεσίας ή της προμήθειας του προϊόντος σε τέτοιο βαθμό ώστε δεν υφίσταται πλέον παρά ένας και μόνο διαγωνιζόμενος. Από κανένα όμως στοιχείο δεν προκύπτει ωστόσο ότι τούτο ισχύει στην περίπτωση της κύριας δίκης.

77 Η Σουηδική Κυβέρνηση ισχυρίζεται ότι ο τρόπος με τον οποίο στο πλαίσιο της υποθέσεως της κύριας δίκης ελήφθη υπόψη το κριτήριο σχετικά με τις εκπομπές μονοξειδίου του αζώτου είχε ως συνέπεια ότι ανταμείφθηκε ο διαγωνιζόμενος ο οποίος διέθετε λεωφορεία λειτουργούντα με φυσικό αέριο ή αλκοόλη. Κατά την εν λόγω κυβέρνηση, τίποτα δεν εμπόδιζε τους λοιπούς διαγωνιζομένους να αποκτήσουν τέτοια λεωφορεία. Τα οχήματα αυτά διατίθενται στην αγορά από πολλών ετών.

78 Η Σουηδική Κυβέρνηση φρονεί ότι το να δοθούν πρόσθετες μονάδες λόγω των χαμηλών εκπομπών μονοξειδίου του αζώτου και ενός όχι υψηλού επιπέδου θορύβου των λεωφορείων που ο διαγωνιζόμενος προτίθεται να θέσει σε κυκλοφορία δεν

συνιστά άμεση δυσμενή διάκριση, αλλά εφαρμόζεται αδιακρίτως. Επιπλέον, η χορήγηση των πρόσθετων μονάδων δεν φαίνεται να συνεπάγετα έμμεση δυσμενή διάκριση υπό την έννοια ότι θα είχε οπωσδήποτε ως αποτέλεσμα να ευνοηθεί η HKL.

79 Κατά την Κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου, η οδηγία 93/38 δεν απαγορεύει τη χορήγηση πρόσθετων μονάδων κατά την αξιολόγηση των προσφορών, οσάκις είναι εκ των προτέρων γνωστό ότι λίγες επιχειρήσεις μπορούν δυνητικά να λάβουν αυτές τις πρόσθετες μονάδες, εφόσον ο αναθέτων φορέας γνωστοποίησε, κατά το στάδιο της προκηρύξεως του διαγωνισμού, αυτή τη δυνατότητα λήψεως των ως άνω πρόσθετων μονάδων.

80 Η Επιτροπή φρονεί ότι, δεδομένης της διαστάσεως των απόψεων των διαδίκων στο πλαίσιο της διαφοράς της κύριας δίκης, δεν είναι σε θέση να καθορίσει αν τα κριτήρια που χρησιμοποιήθηκαν στην υπόθεση της κύριας δίκης συνιστούν παραβίαση της αρχής της ίσης μεταχειρίσεως των διαγωνιζομένων. Εναπόκειται συναφώς στο αιτούν δικαστήριο να αποφανθεί επί του ζητήματος αυτού και να καθορίσει, με βάση αντικειμενικές, προσήκουσες και συγκλίνουσες ενδείξεις, αν τα εν λόγω κριτήρια θεσπίστηκαν με αποκλειστικό σκοπό να επιλεγεί η προκριθείσα τελικώς επιχείρηση ή αν καθορίστηκαν προς τούτο.

Εκτίμηση του Δικαστηρίου

81 Επιβάλλεται η διαπίστωση ότι η υποχρέωση τηρήσεως της αρχής της ίσης μεταχειρίσεως ισοδυναμεί με την ίδια την ουσία των οδηγιών περί δημοσίων συμβάσεων, οι οποίες αποσκοπούν ιδίως στην προαγωγή της αναπτύξεως πραγματικού ανταγωνισμού στους τομείς που εμπίπτουν στα αντίστοιχα πεδία εφαρμογής τους και στις οποίες διαλαμβάνονται κριτήρια συνάψεως των συμβάσεων με τα οποία αποσκοπείται η διασφάλιση ενός τέτοιου ανταγωνισμού (βλ., στο πνεύμα αυτό, απόφαση της 22ας Ιουνίου 1993, C-243/89, Επιτροπή κατά Δανίας, Συλλογή 1993, σ. I-3353, σκέψη 33).

82 Έτσι, σύμφωνα με τη νομολογία που παρατέθηκε στη σκέψη 63 της παρούσας αποφάσεως, με τα κριτήρια συνάψεως της συμβάσεως πρέπει να τηρείται η αρχή της απαγορεύσεως των διακρίσεων, όπως αυτή απορρέει από τις διατάξεις της Συνθήκης περί του δικαιώματος εγκαταστάσεως και της ελεύθερης παροχής των υπηρεσιών.

83 Εν προκειμένω, πρέπει να τονιστεί, κατ' αρχάς, ότι, όπως προκύπτει από τη διάταξη περί παραπομπής, τα επίμαχα στο πλαίσιο της υποθέσεως της κύριας δίκης κριτήρια συνάψεως της συμβάσεως ήσαν αντικειμενικά και εφαρμόστηκαν αδιακρίτως σε όλες τις προσφορές. Εν συνεχεία, τα εν λόγω κριτήρια συνδέονταν άμεσα με το προτεινόμενο υλικό και ήσαν ενταγμένα σε σύστημα βαθμολογήσεως. Τέλος, στο πλαίσιο του συστήματος αυτού, μπορούσαν να χορηγηθούν πρόσθετες μονάδες με βάση άλλα κριτήρια συνδεόμενα με το υλικό, όπως είναι η χρησιμοποίηση λεωφορείων με χαμηλωμένο δάπεδο, ο αριθμός των θέσεων καθημένων και των αναδιπλούμενων καθισμάτων, καθώς και η παλαιότητα των λεωφορείων.

84 Περαιτέρω, η Concordia, όπως δέχθηκε κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση, επελέγη στο πλαίσιο προσκλήσεως για την υποβολή προσφορών σχετικά με τη συγκοινωνιακή γραμμή 15 του δικτύου αστικών λεωφορείων της πόλης του Ελσίνκι, παρά το γεγονός ότι η εν λόγω πρόσκληση για την υποβολή προσφορών απαιτούσε ρητώς τη χρησιμοποίηση οχημάτων λειτουργούντων με φυσικό αέριο.

85 Επιβάλλεται συνεπώς η διαπίστωση ότι, με βάση τα ως άνω πραγματικά περιστατικά, το γεγονός ότι ένα από τα κριτήρια που εφάρμοσε ο αναθέτων φορέας για να προσδιορίσει την πλέον συμφέρουσα οικονομικά προσφορά δεν μπορούσε να το πληροί παρά μόνον ένας μικρός αριθμός επιχειρήσεων, μεταξύ των οποίων συγκαταλεγόταν μια επιχείρηση ανήκουσα στον εν λόγω φορέα, δεν μπορεί, από μόνο του, να συνιστά παραβίαση της αρχής της ίσης μεταχειρίσεως.

86 Υπό τις συνθήκες αυτές, στο τρίτο ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι η αρχή της ίσης μεταχειρίσεως δεν απαγορεύει τη συνεκτίμηση κριτηρίων συνδεομένων με

την προστασία του περιβάλλοντος, όπως είναι τα επίμαχα στο πλαίσιο της κύριας δίκης, για τον λόγο και μόνον ότι η ανήκουσα στον αναθέτοντα φορέα επιχείρηση μεταφορών συγκαταλέγεται μεταξύ των ελαχίστων επιχειρήσεων που έχουν τη δυνατότητα να προτείνουν υλικό που να πληροί τα εν λόγω κριτήρια.

Επί του πρώτου ερωτήματος

87 Με το πρώτο ερώτημά του, το αιτούν δικαστήριο ερωτά κατ' ουσίαν αν η επίμαχη στο πλαίσιο της κύριας δίκης διαδικασία συνάψεως της δημόσιας συμβάσεως ενέπιπτε στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 93/38.

88 Συναφώς, πρέπει να υπομνηστεί, πρώτον, ότι οι διατάξεις των άρθρων 36, παράγραφος 1, στοιχείο α', της οδηγίας 92/50 και 34, παράγραφος 1, στοιχείο α', της οδηγίας 93/38 έχουν ουσιαστικά την ίδια διατύπωση.

89 Επιβάλλεται η διαπίστωση, δεύτερον, ότι οι διατάξεις περί των κριτηρίων συνάψεως των συμβάσεων τόσο της οδηγίας 93/36/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 14ης Ιουνίου 1993, περί συντονισμού των διαδικασιών για τη σύναψη συμβάσεων δημοσίων προμηθειών (ΕΕ L 199, σ. 1), όσο και της οδηγίας 93/37/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 14ης Ιουνίου 1993, περί συντονισμού των διαδικασιών για τη σύναψη συμβάσεων δημοσίων έργων (ΕΕ L 199, σ. 54), έχουν, και αυτές, ουσιαστικά πανομοιότυπη διατύπωση με εκείνη των άρθρων 36, παράγραφος 1, στοιχείο α', της οδηγίας 92/50 και 34, παράγραφος 1, στοιχείο α', της οδηγίας 93/38.

90 Πρέπει να διευκρινιστεί, τρίτον, ότι οι οδηγίες αυτές συνιστούν, στο σύνολό τους, τον σκληρό πυρήνα του κοινοτικού δικαίου των δημοσίων συμβάσεων και αποσκοπούν στην επίτευξη παρεμφερών σκοπών στους αντίστοιχους τομείς εφαρμογής τους.

91 Υπό τις συνθήκες αυτές, δεν υπάρχει κανένας λόγος να ερμηνευθούν κατά διαφορετικό τρόπο δύο διατάξεις εμπίπτουσες στον ίδιο τομέα του κοινοτικού δικαίου και έχουσες ουσιαστικά πανομοιότυπη διατύπωση.

92 Τελικώς, πρέπει να υπομνηστεί ότι, με τη σκέψη 33 της προπαρατεθείσας αποφάσεως Επιτροπή κατά Δανίας, το Δικαστήριο έχει ήδη κρίνει ότι το καθήκον τηρήσεως της αρχής της ίσης μεταχειρίσεως ισοδυναμεί με την ίδια την ουσία όλων των οδηγιών περί δημοσίων συμβάσεων. Ο φάκελος όμως της υποθέσεως της κύριας δίκης δεν περιέχει κανένα στοιχείο από το οποίο μπορεί να προκύψει ότι, όσον αφορά την εκ μέρους του αναθέτοντος φορέα επιλογή των κριτηρίων συνάψεως της συμβάσεως, η ερμηνεία της εν λόγω αρχής θα έπρεπε, εν προκειμένω, να εξαρτηθεί από τη συγκεκριμένη οδηγία που είχε εφαρμογή στην επίμαχη σύμβαση.

93 Επομένως, στο πρώτο ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι η απάντηση στο δεύτερο και στο τρίτο ερώτημα δεν θα ήταν διαφορετική αν η επίμαχη στο πλαίσιο της κύριας δίκης διαδικασία συνάψεως της δημόσιας συμβάσεως ενέπιπτε στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 93/38.

Επί των δικαστικών εξόδων

94 Τα έξοδα στα οποία υποβλήθηκαν η Φινλανδική, η Ελληνική, η Αυστριακή, η Ολλανδική, η Σουηδική Κυβέρνηση και η Κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου,

καθώς και η Επιτροπή, που κατέθεσαν παρατηρήσεις στο Δικαστήριο, δεν αποδίδονται. Δεδομένου ότι η παρούσα διαδικασία έχει ως προς τους διαδίκους της κύριας δίκης τον χαρακτήρα παρεμπίπτοντος που ανέκυψε ενώπιον του εθνικού δικαστηρίου, σ' αυτό εναπόκειται να αποφανθεί επί των δικαστικών εξόδων.

Για τους λόγους αυτούς,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ,

κρίνοντας επί των ερωτημάτων που του υπέβαλε με διάταξη της 17ης Δεκεμβρίου 1999 το Korkein hallinto-oikeus, αποφαίνεται:

1) **Το άρθρο 36, παράγραφος 1, στοιχείο α', της οδηγίας 92/50/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 18ης Ιουνίου 1992, για τον συντονισμό των διαδικασιών σύναψης δημόσιων συμβάσεων υπηρεσιών, έχει την έννοια ότι οσάκις, στο πλαίσιο δημοσίας συμβάσεως με αντικείμενο την παροχή υπηρεσιών αστικών συγκοινωνιών με λεωφορεία, η αναθέτουσα αρχή αποφασίζει να συνάψει σύμβαση με τον διαγωνιζόμενο ο οποίος υπέβαλε την πλέον συμφέρουσα οικονομικά προσφορά, μπορεί να λαμβάνει υπόψη οικολογικά κριτήρια, όπως είναι το επίπεδο εκπομπών μονοξειδίου του αζώτου ή το επίπεδο θορύβου των λεωφορείων, εφόσον τα κριτήρια αυτά συνδέονται με το αντικείμενο της συμβάσεως, δεν παρέχουν στην εν λόγω αναθέτουσα αρχή απεριόριστη ελευθερία επιλογής, μνημονεύονται ρητώς στη συγγραφή υποχρεώσεων ή στην προκήρυξη του διαγωνισμού και τηρούν όλες τις θεμελιώδεις αρχές του κοινοτικού δικαίου, ιδίως την αρχή της απαγορεύσεως των διακρίσεων.**

2) Η αρχή της ίσης μεταχειρίσεως δεν απαγορεύει τη συνεκτίμηση κριτηρίων συνδεομένων με την προστασία του περιβάλλοντος, όπως είναι τα επίμαχα στο πλαίσιο της κύριας δίκης, για τον λόγο και μόνον ότι η ανήκουσα στον αναθέτοντα φορέα επιχείρηση μεταφορών συγκαταλέγεται μεταξύ των ελαχίστων επιχειρήσεων που έχουν τη δυνατότητα να προτείνουν υλικό που να πληροί τα εν λόγω κριτήρια.

3) Η απάντηση στο δεύτερο και στο τρίτο ερώτημα δεν θα ήταν διαφορετική αν η επίμαχη στο πλαίσιο της κύριας δίκης διαδικασία συνάψεως της δημόσιας συμβάσεως ενέπιπτε στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 93/38/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 14ης Ιουνίου 1993, περί συντονισμού των διαδικασιών σύναψης συμβάσεων στους τομείς του ύδατος, της ενέργειας, των μεταφορών και των τηλεπικοινωνιών.

Rodríguez Iglesias	Jann	Macken
Gulmann	Edward	La Pergola
Wathelet	Schintgen	Σκουρής

Δημοσιεύθηκε σε δημόσια συνεδρίαση στο Λουξεμβούργο στις 17 Σεπτεμβρίου 2002.

Ο Γραμματέας	Ο Πρόεδρος
R. Grass	G. C. Rodríguez Iglesias