

AVISO JURÍDICO IMPORTANTE: La información que se ofrece en estas páginas está sujeta a una cláusula de exención de responsabilidad y a un aviso de Copyright

SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA

de 17 de septiembre de 2002 (1)

«Contratos públicos de servicios en el sector de los transportes - Directivas 92/50/CEE y 93/38/CEE - Ayuntamiento adjudicador que organiza los servicios de transportes en autobús, una de cuyas entidades vinculadas, económicamente independiente, participa como licitadora - Consideración de criterios relativos a la protección del medio ambiente para determinar la oferta más ventajosa económicamente - Procedencia cuando la entidad municipal licitadora cumple más fácilmente dichos criterios»

En el asunto C-513/99,

que tiene por objeto una petición dirigida al Tribunal de Justicia, con arreglo al artículo 234 CE, por el Korkein hallinto-oikeus (Finlandia), destinada a obtener, en el litigio pendiente ante dicho órgano jurisdiccional entre

Concordia Bus Finland Oy Ab, antes Stagecoach Finland Oy Ab,

y

Helsingin kaupunki,

HKL-Bussiliikenne,

una decisión prejudicial sobre la interpretación de los artículos 2, apartados 1, letra a), 2, letra c), y 4, así como 34, apartado 1, de la Directiva 93/38/CEE del Consejo, de 14 de junio de 1993, sobre coordinación de los procedimientos de adjudicación de contratos en los sectores del agua, de la energía, de los transportes y de las telecomunicaciones (DO L 199, p. 84), modificada por el Acta relativa a las condiciones de adhesión de la República de Austria, de la República de Finlandia y del Reino de Suecia y a las adaptaciones de los Tratados en los que se fundamenta la Unión Europea (DO 1994, C 241, p. 21, y DO 1995, L 1, p. 1), y del artículo 36, apartado 1, de la Directiva 92/50/CEE del Consejo, de 18 de junio de 1992, sobre coordinación de los procedimientos de adjudicación de los contratos públicos de servicios (DO L 209, p. 1),

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA,

integrado por el Sr. G.C. Rodríguez Iglesias, Presidente, el Sr. P. Jann y la Sra. F. Macken, Presidentes de Sala, y los Sres. C. Gulmann, D.A.O. Edward, A. La Pergola, M. Wathelet, R. Schintgen y V. Skouris (Ponente), Jueces;

Abogado General: Sr. J. Mischo;

Secretario: Sr. H. von Holstein, Secretario adjunto;

consideradas las observaciones escritas presentadas:

- en nombre de Concordia Bus Finland Oy Ab, por el Sr. M. Heinonen, oikeustieteen kandidaatti;
- en nombre de Helsingin kaupunki, por la Sra. A.-L. Salo-Halinen, en calidad de agente;
- en nombre del Gobierno finlandés, por la Sra. T. Pynnä, en calidad de agente;
- en nombre del Gobierno helénico, por las Sras. D. Tsagkaraki y K. Grigoriou, en calidad de agentes;
- en nombre del Gobierno neerlandés, por el Sr. M.A. Fierstra, en calidad de agente;
- en nombre del Gobierno austriaco, por la Sra. C. Pesendorfer, en calidad de agente;
- en nombre del Gobierno sueco, por el Sr. A. Kruse, en calidad de agente;

- en nombre de la Comisión de las Comunidades Europeas, por el Sr. M. Nolin, en calidad de agente, asistido por M^e E. Savia, avocat;

habiendo considerado el informe para la vista;

oídas las observaciones orales de Concordia Bus Finland Oy Ab, representada por el Sr. M. Savola, asianajaja; de Helsingin kaupunki, representada por la Sra. A.-L. Salo-Halinen; del Gobierno finlandés, representado por la Sra. T. Pynnä; del Gobierno helénico, representado por la Sra. K. Grigoriou; del Gobierno austriaco, representado por la Sra. M. Winkler, en calidad de agente; del Gobierno sueco, representado por el Sr. A. Kruse; del Gobierno del Reino Unido, representado por el Sr. R. Williams, Barrister, y de la Comisión, representada por el Sr. M. Nolin, asistido por M^e E. Savia, expuestas en la vista de 9 de octubre de 2001;

oídas las conclusiones del Abogado General, presentadas en audiencia pública el 13 de diciembre de 2001;

dicta la siguiente

Sentencia

1. Mediante resolución de 17 de diciembre de 1999, recibida en el Tribunal de Justicia el 28 de diciembre siguiente, el Korkein hallinto-oikeus planteó, con arreglo al artículo 234 CE, tres cuestiones prejudiciales sobre la interpretación de los artículos 2, apartados 1, letra a), 2, letra c), y 4, así como 34, apartado 1, de la Directiva 93/38/CEE del Consejo, de 14 de junio de 1993, sobre coordinación de los procedimientos de adjudicación de contratos en los sectores del agua, de la energía, de los transportes y de las telecomunicaciones (DO L 199, p. 84), modificada por el Acta relativa a las condiciones de adhesión de la República de Austria, de la República de Finlandia y del Reino de Suecia y a las adaptaciones de los Tratados en los que se fundamenta la Unión Europea (DO 1994, C 241, p. 21, y DO 1995, L 1, p. 1; en lo sucesivo, «Directiva 93/38»), y del artículo 36, apartado 1, de la Directiva 92/50/CEE del Consejo, de 18 de junio de 1992, sobre coordinación de los procedimientos de adjudicación de los contratos públicos de servicios (DO L 209, p. 1).
2. Dichas cuestiones se suscitaron en el marco de un litigio entre Concordia Bus Finland Oy Ab (en lo sucesivo, «Concordia») frente a Helsingin kaupunki (Ciudad de Helsinki) y la empresa HKL-Bussiliikenne (en lo sucesivo, «HKL»), acerca de la validez de una decisión de la liikepalvelulautakunta (comisión de servicios comerciales) de la Ciudad de Helsinki sobre la adjudicación del contrato relativo a la gestión de una línea de la red de autobuses urbanos de esta última a HKL.

Marco jurídico

Normativa comunitaria

Directiva 92/50

3. El artículo 1 de la Directiva 92/50 dispone:

«A efectos de la presente Directiva, se entenderá por:

a) *contratos públicos de servicios*: los contratos a título oneroso celebrados por escrito entre un prestador de servicios y una entidad adjudicadora, con exclusión de los siguientes:

[...]

ii) los contratos públicos celebrados en los ámbitos mencionados en los artículos 2, 7, 8 y 9 de la Directiva 90/531/CEE y los contratos públicos que cumplan las condiciones establecidas en el apartado 2 del artículo 6 de dicha Directiva;

[...]»

4. El artículo 36 de la Directiva 92/50, con la rúbrica «Criterios de adjudicación del contrato», es del siguiente tenor literal:

«1. Sin perjuicio de las disposiciones legales, reglamentarias o administrativas nacionales vigentes en materia de

remuneración de determinados servicios, los criterios en que se basarán las entidades adjudicadoras para la adjudicación de los contratos podrán ser los siguientes:

a) cuando el contrato se adjudique a la oferta económicamente más ventajosa, distintos criterios que variarán en función del contrato: por ejemplo, la calidad, la perfección técnica, las características estéticas y funcionales, la asistencia y el servicio técnico, la fecha de entrega, el plazo de entrega o de ejecución, el precio;

b) únicamente el precio más bajo.

2. Cuando el contrato deba adjudicarse a la oferta económicamente más ventajosa, las entidades adjudicadoras mencionarán, en el pliego de condiciones o en el anuncio de licitación, los criterios de adjudicación que vayan a aplicar, cuando resulte posible en orden decreciente de importancia atribuida.»

Directiva 93/38

5. La Directiva 93/38 establece en su artículo 2:

«1. La presente Directiva se aplicará a las entidades contratantes que:

a) sean poderes públicos o empresas públicas y realicen alguna de las actividades contempladas en el apartado 2;

b) sin ser poderes públicos ni empresas públicas, ejerzan, entre sus actividades, alguna de las contempladas en el apartado 2 o varias de estas actividades y gocen de derechos especiales o exclusivos concedidos por una autoridad competente de un Estado miembro.

2. Las actividades que se incluyen en el ámbito de aplicación de la presente Directiva son las siguientes:

[...]

c) la explotación de redes que presten un servicio público en el campo del transporte por ferrocarril, sistemas automáticos, tranvía, trolebús, autobús o cable.

En cuanto a los servicios de transporte, se considera que existe una red cuando el servicio se presta con arreglo a las condiciones establecidas por una autoridad competente de un Estado miembro, tales como las condiciones relativas a los itinerarios, a la capacidad de transporte disponible o a la frecuencia del servicio;

[...]

4. El suministro al público de un servicio de transporte en autobús no se considerará como una actividad con arreglo a la definición de la letra c) del apartado 2, cuando otras entidades puedan prestar libremente dicho servicio, bien con carácter general o bien en una zona geográfica determinada, en las mismas condiciones que las entidades contratantes.

[...]»

6. A tenor del artículo 34 de la Directiva 93/38:

«1. Sin perjuicio de las disposiciones legales, reglamentarias o administrativas nacionales relativas a la remuneración de determinados servicios, los criterios en que se basarán las entidades contratantes para adjudicar los contratos serán:

a) cuando la adjudicación se haga a la oferta económicamente más ventajosa, diversos criterios variables según el contrato en cuestión: por ejemplo, fecha de entrega o de ejecución, coste de utilización, rentabilidad, calidad, características estéticas y funcionales, calidad técnica, servicio postventa y asistencia técnica, compromiso en materia de piezas de recambio, seguridad en el suministro y el precio;

b) o bien solamente el precio más bajo.

2. En el caso previsto en la letra a) del apartado 1, las entidades contratantes harán constar en el pliego de condiciones o en el anuncio de licitación, todos los criterios de adjudicación que tienen previsto aplicar, de ser posible en orden de importancia decreciente.

[...]»

7. El artículo 45, apartados 3 y 4, de la Directiva 93/38 establece:

«3. La Directiva 90/531/CEE dejará de surtir efecto a partir de la fecha de puesta en aplicación de la presente Directiva por los Estados miembros y ello sin perjuicio de las obligaciones de los Estados miembros respecto de los plazos señalados en el artículo 37 de dicha Directiva.

4. Las referencias hechas a la Directiva 90/531/CEE se entenderán hechas a la presente Directiva.»

Normativa nacional

8. El ordenamiento jurídico finlandés se adaptó a las Directivas 92/50 y 93/38, mediante la julkisista hankinnoista annettu laki (Ley sobre la contratación pública) 1505/1992, en su versión modificada por las Leyes 1523/1994 y 725/1995 (en lo sucesivo, «Ley 1505/1992»).
9. En virtud del artículo 1, apartado 1, de la Ley 1505/1992, las autoridades nacionales y municipales, así como las demás entidades adjudicadoras a que se refiere dicha Ley, están obligadas a cumplir las disposiciones de la Ley para organizar una licitación y garantizar a los participantes un trato igual y no discriminatorio.
10. Según el artículo 2 de la Ley 1505/1992, las entidades adjudicadoras son, entre otras, las autoridades municipales.
11. El artículo 7, apartado 1, de la Ley 1505/1992 dispone, por una parte, que la compra debe realizarse en las condiciones más ventajosas posibles y, por otra, que debe aprobarse la oferta más barata o la más ventajosa desde el punto de vista económico global.
12. Los procedimientos de adjudicación de contratos públicos en Finlandia se regulan de manera más detallada en los Decretos 243/1995, sobre los contratos públicos de bienes y de servicios y los contratos públicos de obras por un importe global superior a un límite determinado, y 567/1994, sobre los contratos públicos de las entidades locales en los sectores del agua, de la energía, de los transportes y de las telecomunicaciones superiores a un límite determinado, en su versión modificada por el Decreto 244/1995 (en lo sucesivo, «Decreto 567/1994»).
13. El artículo 4, apartado 1, del Decreto 243/1995 excluye de su ámbito de aplicación los contratos a los que se aplique el Decreto 567/1994. El artículo 1, apartado 10, del Decreto 567/1994 excluye de su ámbito de aplicación los contratos a los que se aplique el Decreto 243/1995.
14. El artículo 43 del Decreto 243/1995 dispone:
- «1. La entidad adjudicadora deberá aceptar ya sea la oferta que, con arreglo a los criterios de apreciación del contrato propuesto, sea globalmente la más favorable desde el punto de vista económico, o bien la oferta menos cara. Los criterios de apreciación económica global pueden ser, por ejemplo, el precio, el plazo de entrega o de producción, los gastos de funcionamiento, la calidad, los costes previsibles durante el ciclo de vida del bien, las características estéticas o funcionales, las ventajas técnicas, los servicios de mantenimiento, la seguridad de abastecimiento, la asistencia técnica y las consideraciones medioambientales.

[...]»

15. Asimismo, el artículo 21, apartado 1, del Decreto 567/1994 prevé que la entidad adjudicadora debe elegir, entre todas las ofertas, la más interesante desde el punto de vista económico global, en función de los criterios de apreciación de los bienes, de los servicios o del contrato propuesto, o de la oferta menos cara. Los criterios de apreciación utilizados para la valoración económica global pueden ser, por ejemplo, el precio, el plazo de entrega, los gastos de funcionamiento, los costes previsibles durante el ciclo de vida del bien, la calidad, las características ecológicas, estéticas o funcionales, las ventajas técnicas, los servicios de mantenimiento y la asistencia técnica.

Litigio principal y cuestiones prejudiciales

Organización de los servicios de transporte en autobús en la Ciudad de Helsinki

16. De la resolución de remisión se desprende que, el 27 de agosto de 1997, el ayuntamiento de Helsinki decidió someter progresivamente a licitación toda la red de autobuses urbanos de la Ciudad de Helsinki, de forma que la primera línea adjudicada comenzara a funcionar al iniciarse el servicio de otoño del año 1998.

17. En virtud de la normativa relativa a los transportes colectivos de la Ciudad de Helsinki, la planificación, el desarrollo, la realización, la organización en general, así como el control de dichos transportes colectivos son competencia, salvo disposición en contrario, de la joukkoliikennelautakunta (comisión de transportes colectivos) y de la Helsingin kaupungin liikennelaitos (empresa de transportes de la Ciudad de Helsinki; en lo sucesivo, «empresa de transportes»), que está subordinada a dicha comisión.
18. Según la normativa aplicable, corresponde a la comisión de los servicios comerciales de la Ciudad de Helsinki decidir la adjudicación de los servicios de transportes urbanos colectivos en función de los objetivos aprobados por el ayuntamiento de Helsinki y la comisión de transportes colectivos. Además, a la oficina de abastecimiento de la Ciudad de Helsinki le incumbe la ejecución de las operaciones relativas a los contratos públicos de transporte urbano colectivo.
19. En cuanto a la empresa de transportes, se trata de una empresa comercial municipal que, desde el punto de vista funcional y económico, está dividida en cuatro unidades de producción (autobuses, tranvías, metro y vías e inmuebles). La unidad de producción relativa a los autobuses es HKL. La empresa de transportes comprende asimismo una unidad principal de grupo, constituida por una unidad de planificación y una unidad administrativa y económica. La unidad de planificación desempeña la función de comitente por lo que respecta a la preparación de las propuestas que deben presentarse a la comisión de transportes colectivos, las líneas que deben someterse a licitación y el nivel de los servicios exigidos. Desde el punto de vista económico, las unidades de producción son distintas del resto de la empresa de transportes, con contabilidades y balances separados.

El procedimiento de licitación controvertido en el procedimiento principal

20. Mediante escrito de 1 de septiembre de 1997 y anuncio publicado en el *Diario Oficial de la Comunidades Europeas* de 4 de septiembre de 1997, la oficina de abastecimiento de la Ciudad de Helsinki solicitó ofertas para la gestión de la red de autobuses urbanos de la Ciudad de Helsinki, según itinerarios y horarios precisados en un documento que contiene siete lotes. El litigio principal se refiere al lote n. 6 de dicho anuncio de licitación, relativo a la línea n. 62.
21. De los autos se deduce que, según dicho anuncio de licitación, la adjudicataria sería la empresa que hiciera la oferta más favorable para el ayuntamiento desde el punto de vista económico global. Dicha apreciación debía tener en cuenta tres criterios, a saber, el precio global solicitado para la explotación, la calidad de los vehículos (autobuses) y la gestión por el empresario en materia de calidad y medio ambiente.
22. En lo que atañe, en primer lugar, al precio global solicitado, la oferta más interesante debía obtener 86 puntos y la cantidad de puntos de las demás ofertas se calculaba según la siguiente fórmula: cantidad de puntos = importe de la contraprestación por la explotación anual de la oferta más interesante dividido por la oferta considerada y multiplicado por 86.
23. En segundo lugar, en cuanto a la calidad de los vehículos, un licitador podía obtener un máximo de 10 puntos adicionales con arreglo a ciertos criterios. Así, tales puntos se asignaban, en particular, por la utilización de autobuses que tuvieran, por una parte, emisiones de óxidos de nitrógeno inferiores a 4 g/kWh (+ 2,5 puntos/autobús) o inferiores a 2 g/kWh (+ 3,5 puntos/autobús) y, por otra parte, un nivel de ruido inferior a 77 dB (+ 1 punto/autobús).
24. Por lo que respecta, por último, a la organización del empresario en materia de calidad y de medio ambiente, debían concederse puntos adicionales por un conjunto de criterios cualitativos y por un programa de conservación del medio ambiente acreditados mediante certificación.
25. La oficina de abastecimiento de la Ciudad de Helsinki recibió ocho ofertas en relación con el lote n. 6, entre las que se encontraban las de HKL y de Swebus Finland Oy Ab [(en lo sucesivo, «Swebus»), posteriormente denominada Stagecoach Finland Oy Ab (en lo sucesivo, «Stagecoach»), y más tarde Concordia]. La oferta de esta última contenía dos propuestas, designadas como A y B.
26. El 12 de febrero de 1998, la comisión de servicios comerciales decidió elegir a HKL como explotador de la línea que constituía el lote n. 6, dado que su oferta se consideró globalmente como la más favorable desde el punto de vista económico. De la resolución de remisión se desprende que Concordia (en aquel momento Swebus) había formulado la oferta menos cara, y obtuvo 81,44 puntos por su propuesta A y 86 puntos por su propuesta B. HKL había obtenido 85,75 puntos. En lo que a los vehículos se refiere, HKL obtuvo la mayor cantidad de puntos, es decir, 2,94, dado que Concordia (en aquel momento Swebus) obtuvo 0,77 puntos por su propuesta A y -1,44 puntos por su propuesta B. Los 2,94 puntos obtenidos por HKL por tal concepto incluían incrementos máximos por emisiones de óxidos de nitrógeno inferiores a 2 g/kWh, así como por un nivel sonoro exterior inferior a 77 dB. Concordia (en aquel momento Swebus) no obtuvo puntos adicionales por los criterios relativos a las emisiones de óxidos de nitrógeno y al nivel de ruido de los autobuses. HKL y Concordia obtuvieron la máxima cantidad de puntos por sus certificados en materia de calidad y de medio ambiente. En estas circunstancias, HKL obtuvo globalmente la mayor

cantidad de puntos, es decir, 92,69. Concordia (en aquel momento Swebus) quedó en segundo lugar, obteniendo 86,21 puntos por su propuesta A y 88,56 puntos por su propuesta B.

Desarrollo del procedimiento ante los órganos jurisdiccionales nacionales

27. Concordia (en aquel momento Swebus) interpuso un recurso de anulación contra dicha decisión de la comisión de servicios comerciales ante el Kilpailuneuvosto (consejo de la competencia) (Finlandia), alegando, en particular, que la asignación de puntos adicionales por unos vehículos cuyas emisiones de óxidos de nitrógeno y ruido son inferiores a determinados límites no es equitativa y resulta discriminatoria. Afirmaba que se habían atribuido puntos adicionales por la utilización de un tipo de autobús que, en realidad, un único licitador, a saber, HKL, podía proponer.
28. El Kilpailuneuvosto desestimó dicho recurso. Consideró que la entidad adjudicadora tiene derecho a determinar el tipo de material que desea utilizar. Declaró que la fijación de los criterios de elección y de su ponderación, no obstante, debía hacerse de manera objetiva, teniendo en cuenta las necesidades de la entidad adjudicadora y la calidad del servicio. Afirmó que, llegado el caso, tal entidad debería poder justificar la procedencia de la elección y de la aplicación de sus criterios de apreciación.
29. Dicho órgano jurisdiccional señaló que la decisión de la Ciudad de Helsinki de dar preferencia a los autobuses poco contaminantes forma parte de la política ecológica, cuyo objetivo consiste en reducir los perjuicios para el medio ambiente ocasionados por la circulación de los autobuses. Considera que ello no constituye un vicio de procedimiento. Si se aplicara dicho criterio de forma no equitativa contra un licitador, sería posible una intervención. No obstante, el Kilpailuneuvosto afirmó que, si lo deseaban, todos los licitadores podían adquirir autobuses que funcionaran con gas natural. Por lo tanto, llegó a la conclusión de que no se había demostrado que el criterio de que se trata fuera discriminatorio para Concordia.
30. Concordia (en aquel momento Stagecoach) interpuso un recurso ante el Korkein hallinto-oikeus con el objeto de que se anulara la decisión del Kilpailuneuvosto. A su juicio, la asignación de puntos adicionales a los autobuses menos contaminantes y menos ruidosos favorecía a HKL, única empresa licitadora que, en la práctica, podía utilizar vehículos capaces de obtener esos puntos. Además, alegaba que, a efectos de la apreciación global de las ofertas, no procedía tener en cuenta dichos factores ecológicos, que carecen de toda relación directa con el objeto de la licitación.
31. En su resolución de remisión, el Korkein hallinto-oikeus señala, en primer lugar, que, para determinar si es aplicable al caso de autos el Decreto 243/1995 o el Decreto 567/1994, debe analizarse si el contrato público controvertido en el asunto principal está comprendido en el ámbito de aplicación de la Directiva 92/50 o en el de la Directiva 93/38. A este respecto observa que el anexo VII de la Directiva 93/38 menciona, con respecto a la República de Finlandia, tanto las entidades públicas o privadas que gestionan los servicios de autobuses con arreglo a la laki luvanvaraisesta henkilöliikenteestä tiellä (Ley sobre los transportes de personas por carretera sujetos a autorización) 343/91 como la empresa de transportes que gestiona el metro y la red de tranvías de la Ciudad de Helsinki.
32. En segundo lugar, el órgano jurisdiccional remitente señala que el examen del asunto exige asimismo la interpretación de disposiciones de Derecho comunitario, a fin de determinar si un ayuntamiento, cuando adjudica un contrato público como el controvertido en el asunto principal, puede tener en cuenta consideraciones ecológicas relativas a los vehículos propuestos. En efecto, si se admitiera la argumentación de Concordia en cuanto a los puntos asignados en virtud de criterios relativos al medio ambiente y a otros motivos, ello significaría que los puntos obtenidos por su oferta B superarían los obtenidos por HKL.
33. El Korkein hallinto-oikeus observa al respecto que los artículos 36, apartado 1, letra a), de la Directiva 92/50 y 34, apartado 1, letra a), de la Directiva 93/38 no se refieren a los aspectos medioambientales en la lista de los criterios para la determinación de la oferta económicamente más ventajosa. Ahora bien, en sus sentencias de 20 de septiembre de 1988, Beentjes (31/87, Rec. p. 4635), y de 28 de marzo de 1995, Evans Medical y Macfarlan Smith (C-324/93, Rec. p. I-563), el Tribunal de Justicia decidió que, para determinar la oferta económicamente más ventajosa, la entidad adjudicadora podía elegir los criterios de adjudicación del contrato. No obstante, dicha posibilidad de elección sólo podía recaer sobre criterios dirigidos a identificar la oferta más ventajosa económicamente.
34. Por último, el órgano jurisdiccional remitente se refiere a la Comunicación de la Comisión de 11 de marzo de 1998, titulada «Los contratos públicos en la Unión Europea» [COM(1998) 143 final], en la que la Comisión sostiene que es lícito tener en cuenta consideraciones medioambientales con el fin de elegir la oferta más ventajosa desde el punto de vista económico global, en la medida en que para el propio organizador de la licitación se deriva una ventaja directa de las propiedades ecológicas del producto.

35. En estas circunstancias, el Korkein hallinto-oikeus decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia las cuestiones prejudiciales siguientes:

«1) ¿Deben interpretarse las disposiciones relativas al ámbito de aplicación de la Directiva 93/38/CEE del Consejo, de 14 de junio de 1993, sobre coordinación de los procedimientos de adjudicación de contratos en los sectores del agua, de la energía, de los transportes y de las telecomunicaciones [...] y, en particular, su artículo 2, apartados 1, letra a), 2, letra c), y 4, en el sentido de que dicha Directiva es de aplicación al procedimiento seguido por un ayuntamiento, en calidad de entidad adjudicadora, para la adjudicación de un contrato relativo a la explotación de un servicio de autobuses urbanos, en el supuesto de que:

- el ayuntamiento sea competente, en su territorio, para la planificación, el desarrollo, la ejecución y la organización en general, así como para el control de los transportes colectivos,

- el ayuntamiento disponga, para realizar las citadas tareas, de una comisión de transportes colectivos y de una empresa municipal de transportes subordinada a dicha comisión,

- la empresa municipal de transportes posea una unidad de planificación, que actúa como comitente, que prepare para la comisión de transportes colectivos propuestas sobre las líneas que deben ser objeto de concurso y sobre el nivel de calidad del servicio que debe exigirse, y

- la empresa municipal de transportes disponga de unidades de producción que, desde el punto de vista económico, sean distintas del resto de la empresa y, entre otras, de una unidad especializada en el transporte en autobús, que participe en licitaciones relacionadas con tal actividad?

2) ¿Debe interpretarse la normativa comunitaria relativa a los contratos públicos y, en particular, el artículo 36, apartado 1, de la Directiva 92/50/CEE del Consejo, de 18 de junio de 1992, sobre coordinación de los procedimientos de adjudicación de los contratos públicos de servicios [...] o la disposición semejante (artículo 34, apartado 1) de la Directiva 93/38/CEE, en el sentido de que un ayuntamiento que, como entidad adjudicadora, organiza una licitación sobre la explotación de un servicio de autobuses urbanos, puede incluir, entre los criterios para adjudicar el contrato público que debe celebrarse sobre la base de la oferta económicamente más ventajosa, además del precio propuesto, la gestión ecológica y cualitativa del explotador u otras características de los vehículos, así como la reducción de las emisiones de óxidos de nitrógeno o de ruidos, según las modalidades que figuran en la licitación, de forma que, si las emisiones de óxidos de nitrógeno o el nivel de ruido de ciertos vehículos son inferiores a un determinado límite, pueden asignarse puntos adicionales a efectos de la comparación de las ofertas?

3) En caso de respuesta afirmativa a la cuestión anterior, ¿deben interpretarse las normas de Derecho comunitario en materia de contratos públicos en el sentido de que, no obstante, está prohibida la asignación de puntos adicionales en razón de las propiedades mencionadas de los vehículos, en lo que atañe a emisiones de óxidos de nitrógeno o al nivel de ruido, siempre que conste de antemano que la propia empresa de transportes de la ciudad organizadora de la licitación, que gestiona la red de autobuses, puede proponer unos vehículos que cumplan los requisitos establecidos, posibilidad que, por lo demás, dadas las circunstancias, sólo tienen unas cuantas empresas del sector?»

Sobre las cuestiones prejudiciales

36. Procede destacar, con carácter preliminar, que tal como se desprende de la resolución de remisión, los motivos invocados por Concordia en apoyo de su recurso de casación ante el Korkein hallinto-oikeus se basan exclusivamente en la supuesta ilegalidad del sistema de puntuación de los criterios relativos a los vehículos previstos en la licitación de que se trata en el asunto principal.

37. Así, mediante sus cuestiones segunda y tercera, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, fundamentalmente, por una parte, si el artículo 36, apartado 1, de la Directiva 92/50 o el artículo 34, apartado 1, letra a), de la Directiva 93/38 permiten incluir, entre los criterios del contrato público que debe celebrarse sobre la base de la oferta económicamente más ventajosa, la reducción de las emisiones de óxidos de nitrógeno o del nivel de ruido de los vehículos, de forma que, si dichas emisiones o el nivel de ruido son inferiores a un determinado límite, pueden asignarse puntos adicionales a efectos de la comparación de las ofertas.

38. Por otra parte, pregunta también si las normas establecidas en las referidas Directivas, y en particular el principio de igualdad de trato, permiten tener en cuenta tales criterios cuando consta de antemano que la propia empresa de transportes de la ciudad organizadora de la licitación es una de las pocas empresas que pueden ofrecer unos vehículos que cumplan los criterios mencionados.

39. Pues bien, se ha de señalar que las disposiciones de los artículos 36, apartado 1, letra a), de la Directiva 92/50 y 34, apartado 1, letra a), de la Directiva 93/38 tienen, esencialmente, el mismo tenor literal.
40. Además, tal y como se desprende de la resolución de remisión, no hubo, en el marco del litigio principal, ninguna pregunta sobre la normativa nacional o comunitaria aplicable.
41. En efecto, según resulta del tenor de la primera cuestión, el Korkein hallinto-oikeus no pregunta al Tribunal de Justicia por la aplicabilidad de la Directiva 92/50, sino únicamente por la aplicabilidad de la Directiva 93/38 al litigio principal.
42. Por consiguiente, procede considerar, por una parte, que las cuestiones segunda y tercera se refieren a la conformidad de los criterios de adjudicación de contratos, como los controvertidos en el asunto principal, con las disposiciones pertinentes de la Directiva 92/50 y, por otra, que mediante su primera cuestión, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, fundamentalmente, si la respuesta a estas cuestiones sería diferente en el supuesto de que la Directiva 93/38 fuera aplicable. De ello resulta que se debe examinar sucesivamente las cuestiones segunda y tercera y posteriormente, en último término, la primera cuestión.

Sobre la segunda cuestión

43. Mediante su segunda cuestión, el órgano jurisdiccional remitente pide esencialmente que se dilucide si el artículo 36, apartado 1, letra a), de la Directiva 92/50 debe interpretarse en el sentido de que, cuando, en el marco de un contrato público relativo a la prestación de servicios de transporte urbano en autobús, una entidad adjudicadora decide adjudicar dicho contrato al licitador que haya presentado la oferta económicamente más ventajosa, puede tener en cuenta la reducción de las emisiones de óxidos de nitrógeno o de ruido de los vehículos, de forma que, si tales emisiones o tal nivel de ruido son inferiores a un determinado límite, pueden asignarse puntos adicionales a efectos de la comparación de las ofertas.

Observaciones presentadas al Tribunal de Justicia

44. Concordia considera que, en un procedimiento de contratación pública, los criterios de decisión siempre deben ser de naturaleza económica, según el tenor de las disposiciones de Derecho comunitario pertinentes. Si el objetivo de la entidad adjudicadora fuera ajustarse a consideraciones de orden ecológico o de otro tipo, habría que utilizar un procedimiento distinto del de licitación pública.
45. En cambio, las demás partes del asunto principal, los Estados miembros que han presentado observaciones y la Comisión sostienen que pueden incluirse criterios de orden ecológico entre los que rigen la adjudicación de un contrato público. Se refieren, en primer lugar, a los artículos 36, apartado 1, letra a), de la Directiva 92/50 y 34, apartado 1, letra a), de la Directiva 93/38, que enumeran sólo a modo de ejemplo los elementos que la entidad adjudicadora puede tomar en consideración cuando adjudica un contrato de este tipo; se remiten seguidamente al artículo 6 CE, que, según alegan, exige la integración de la protección del medio ambiente en las demás políticas de la Comunidad; por último, hacen referencia a las sentencias Beentjes así como Evans Medical y Macfarlan Smith, antes citadas, que permiten a la entidad adjudicadora elegir los criterios que considere pertinentes a la hora de apreciar las ofertas presentadas.
46. En particular, la Ciudad de Helsinki y el Gobierno finlandés señalan que redundaría en interés de ésta y en el de sus habitantes que las emanaciones nocivas se limiten lo más posible. En efecto, la propia Ciudad de Helsinki, a la que incumbe la protección del medio ambiente en su territorio, lograría de este modo una reducción directa del gasto en el sector medicosocial, que representa alrededor del 50 % de su presupuesto global. Considera que los factores que contribuyen, aunque sea modestamente, a mejorar la salud general de la población, permiten reducir dichas cargas rápidamente y en proporciones considerables.
47. El Gobierno helénico añade que la facultad de apreciación conferida a las autoridades nacionales, en cuanto a la elección de los criterios de adjudicación de contratos públicos, implica que esa elección no sea arbitraria y que los criterios que se tomen en consideración no infrinjan disposiciones del Tratado CE y, en particular, no violen los principios fundamentales que lo informan, como el derecho de establecimiento, la libre prestación de servicios y la prohibición de discriminación por razón de nacionalidad.
48. El Gobierno neerlandés puntualiza que los criterios de adjudicación de contratos públicos aplicados por la entidad adjudicadora siempre deben tener una dimensión económica. Considera, no obstante, que en el asunto principal concurre este requisito, dado que la Ciudad de Helsinki es a la vez la entidad adjudicadora y el responsable económico de la política medioambiental.
49. El Gobierno austriaco alega que las Directivas 92/50 y 93/38 establecen dos restricciones esenciales a la elección de

criterios de adjudicación de contratos públicos. Por una parte, los criterios elegidos por la entidad adjudicadora deben tener relación con el contrato que debe adjudicarse y permitir determinar la oferta económicamente más ventajosa para dicha entidad. Por otra parte, tales criterios deben permitir orientar la facultad de apreciación reconocida a la entidad adjudicadora de manera objetiva y no deben contener elementos de elección arbitraria. Además, según este Gobierno, los criterios de adjudicación deben estar directamente relacionados con el objeto del contrato público, tener efectos que puedan medirse objetivamente y ser económicamente cuantificables.

50. En el mismo sentido, el Gobierno sueco sostiene que la libertad de elección de que dispone la entidad adjudicadora es limitada, en la medida en que los criterios de adjudicación deben estar en relación con el contrato público que debe adjudicarse y ser apropiados para determinar la oferta más favorable desde el punto de vista económico. Añade que dichos criterios deben atenerse asimismo a las normas del Tratado sobre la libre circulación de mercancías y de servicios.
51. Según el Gobierno del Reino Unido, las disposiciones de los artículos 36, apartado 1, de la Directiva 92/50 y 34, apartado 1, de la Directiva 93/38 deben interpretarse en el sentido de que, en la organización de un procedimiento de adjudicación para la explotación de servicios de transporte en autobús, una autoridad o una entidad adjudicadora puede tomar en consideración, entre otros criterios de adjudicación del contrato, criterios medioambientales para apreciar la oferta más favorable desde el punto de vista económico, siempre que tales criterios permitan comparar todas las ofertas, tengan relación con los servicios solicitados y hayan sido publicados con antelación.
52. La Comisión considera que los criterios de adjudicación de contratos públicos que pueden tenerse en cuenta para apreciar la oferta económicamente más ventajosa deben cumplir cuatro requisitos. A su juicio, dichos criterios deben ser objetivos, aplicables a todas las ofertas, estrictamente relacionados con el objeto del contrato de que se trate y suponer una ventaja económica que redunde en beneficio directo de la entidad adjudicadora.

Apreciación del Tribunal de Justicia

53. Procede recordar que el artículo 36, apartado 1, letra a), de la Directiva 92/50 establece que los criterios en que pueden basarse las entidades adjudicadoras para la adjudicación de los contratos pueden ser, cuando el contrato se adjudique a la oferta económicamente más ventajosa, distintos criterios que variarán en función del contrato, por ejemplo, en particular, la calidad, la perfección técnica, las características estéticas y funcionales, la asistencia y el servicio técnico, la fecha de entrega, el plazo de entrega o de ejecución, el precio.
54. Para determinar si la entidad adjudicadora puede, con arreglo al mencionado artículo 36, apartado 1, letra a), tomar en consideración criterios de naturaleza ecológica y, en su caso, en qué condiciones, debe observarse, en primer lugar, que, como se desprende claramente del tenor de dicha disposición y, en particular, del uso de la expresión «por ejemplo», los criterios que pueden adoptarse como criterios de adjudicación de un contrato público a la oferta económicamente más ventajosa no se enumeran con carácter exhaustivo (véase también, en este sentido, la sentencia de 18 de octubre de 2001, SIAC Construction, C-19/00, Rec. p. I-7725, apartado 35).
55. En segundo lugar, el referido artículo 36, apartado 1, letra a), no puede interpretarse en el sentido de que cada uno de los criterios de adjudicación adoptados por la entidad adjudicadora con el fin de identificar la oferta económicamente más ventajosa debe ser necesariamente de naturaleza meramente económica. En efecto, no cabe excluir que factores que no son puramente económicos puedan afectar al valor de una oferta para dicha entidad adjudicadora. Esta observación queda también corroborada por el propio tenor literal de esta disposición, que alude expresamente al criterio relativo a las características estéticas de una oferta.
56. Además, como ya ha declarado el Tribunal de Justicia, la coordinación comunitaria de los procedimientos de adjudicación de contratos públicos tiene por objeto suprimir las trabas a la libre circulación de servicios y de mercancías (véase, en particular, la sentencia SIAC Construction, antes citada, apartado 32).
57. Habida cuenta de este objetivo y también del tenor del artículo 130 R, apartado 2, párrafo primero, tercera frase, del Tratado CE, que el Tratado de Amsterdam ha trasladado, modificándolo ligeramente, al artículo 6 CE, y que establece que las exigencias de la protección del medio ambiente deberán integrarse en la definición y en la realización de las políticas y acciones de la Comunidad, procede afirmar que el artículo 36, apartado 1, letra a), de la Directiva 92/50 no excluye la posibilidad de que la entidad adjudicadora utilice criterios relativos a la conservación del medio ambiente para la apreciación de la oferta económicamente más ventajosa.
58. No obstante, esta afirmación no significa que la mencionada entidad pueda tener en cuenta cualquier criterio de tal naturaleza.
59. En efecto, si bien el artículo 36, apartado 1, letra a), de la Directiva 92/50 deja a la entidad adjudicadora la elección de los criterios de adjudicación del contrato que pretenda aplicar, tal elección sólo puede recaer sobre criterios

dirigidos a identificar la oferta más ventajosa económicamente (véase, a este respecto, sobre los contratos públicos de obras, las sentencias antes citadas, Beentjes, apartado 19, Evans Medical y Macfarlan Smith, apartado 42, y SIAC Construction, apartado 36). Como una oferta se refiere necesariamente al objeto del contrato, los criterios de adjudicación que pueden aplicarse con arreglo a dicha disposición deben estar también relacionados con el objeto del contrato.

60. A este respecto, procede recordar en primer lugar que, como el Tribunal de Justicia ya ha declarado, para determinar la oferta económicamente más ventajosa, la entidad adjudicadora debe, en efecto, poder apreciar las ofertas presentadas y adoptar una decisión sobre la base de criterios cualitativos y cuantitativos que varían en función del contrato de que se trate (véase, en este sentido, sobre los contratos públicos de obras, la sentencia de 28 de marzo de 1985, Comisión/Italia, 274/83, Rec. p. 1077, apartado 25).
61. Además, se desprende también de la jurisprudencia que resultaría incompatible con el artículo 36, apartado 1, letra a), de la Directiva 92/50 un criterio de adjudicación que implicase la atribución a la entidad adjudicadora de una libertad incondicional de elección para la adjudicación del contrato a un licitador (véanse, a este respecto, las sentencias antes citadas Beentjes, apartado 26, y SIAC Construction, apartado 37).
62. Seguidamente, debe destacarse que la aplicación de los criterios para determinar la oferta económicamente más ventajosa, debe respetar todas las normas de procedimiento de la Directiva 92/50 y, especialmente, las normas de publicidad que contiene. Se desprende de lo anterior que, con arreglo al artículo 36, apartado 2, de la misma, todos los criterios de este tipo han de mencionarse expresamente en el pliego de condiciones o en el anuncio de licitación, cuando resulte posible, en orden decreciente de la importancia que se les atribuye, para que los contratistas puedan conocer su existencia y alcance (véanse, en este sentido, en relación con los contratos públicos de obras, las sentencias Beentjes, antes citada, apartados 31 y 36, y de 26 de septiembre de 2000, Comisión/Francia, C-225/98, Rec. p. I-7445, apartado 51).
63. Por último, tales criterios deben respetar todos los principios fundamentales del Derecho comunitario y, en particular, el principio de no discriminación que se deriva de las disposiciones del Tratado en materia de derecho de establecimiento y de libre prestación de servicios (véase, en este sentido, las sentencias, antes citadas, Beentjes, apartado 29, y Comisión/Francia, apartado 50).
64. De estas consideraciones resulta que, cuando la entidad adjudicadora decide adjudicar un contrato al licitador que ha presentado la oferta económicamente más ventajosa, con arreglo al artículo 36, apartado 1, letra a), de la Directiva 92/50, puede tener en cuenta criterios relativos a la conservación del medio ambiente siempre que tales criterios estén relacionados con el objeto del contrato, no atribuyan a dicha entidad una libertad incondicional de elección, se mencionen expresamente en el pliego de condiciones o en el anuncio de licitación y respeten todos los principios fundamentales del Derecho comunitario, en particular, el principio de no discriminación.
65. Por lo que respecta al asunto principal, procede señalar, en primer lugar, que los criterios relativos al nivel de las emisiones de óxidos de nitrógeno y al nivel de ruido de los autobuses, como los controvertidos en dicho asunto, deben considerarse relacionados con el objeto de un contrato relativo a la prestación de servicios de transporte urbano en autobús.
66. En segundo lugar, los criterios que consisten en la asignación de puntos adicionales a las ofertas que cumplan determinadas exigencias medioambientales específicas y objetivamente cuantificables no confieran a la entidad adjudicadora una libertad incondicional de elección.
67. Además, procede recordar que, como se ha indicado en los apartados 21 a 24 de la presente sentencia, los criterios controvertidos en el asunto principal se mencionaban expresamente en el anuncio de licitación publicado por la oficina de abastecimiento de la Ciudad de Helsinki.
68. Ha de señalarse, por último, que la cuestión de si los criterios de que se trata en el asunto principal respetan, en particular, el principio de no discriminación se deberá examinar en el marco de la respuesta que haya de darse a la tercera cuestión prejudicial, que versa precisamente sobre este extremo.
69. Por consiguiente, habida cuenta de las consideraciones anteriores, procede responder a la segunda cuestión que el artículo 36, apartado 1, letra a), de la Directiva 92/50 debe interpretarse en el sentido de que, cuando, en el marco de un contrato público relativo a la prestación de servicios de transporte urbano en autobús, la entidad adjudicadora decide adjudicar un contrato al licitador que ha presentado la oferta económicamente más ventajosa, puede tener en cuenta criterios ecológicos, como el nivel de las emisiones de óxidos de nitrógeno o el nivel de ruido de los autobuses, siempre que tales criterios estén relacionados con el objeto del contrato, no confieran a dicha entidad adjudicadora una libertad incondicional de elección, se mencionen expresamente en el pliego de condiciones o en el anuncio de licitación y respeten todos los principios fundamentales del Derecho comunitario, en particular, el principio de no discriminación.

Sobre la tercera cuestión

70. Mediante su tercera cuestión, el órgano jurisdiccional remitente solicita fundamentalmente que se dilucide si el principio de igualdad de trato se opone a que se tomen en consideración criterios relacionados con la protección del medio ambiente, como los controvertidos en el asunto principal, debido a que la propia empresa de transportes de la entidad adjudicadora es una de las pocas empresas que pueden ofrecer unos vehículos que cumplan los criterios mencionados.

Observaciones presentadas al Tribunal de Justicia

71. Concordia alega que la posibilidad de utilizar autobuses que funcionaran con gas natural, que, en la práctica, eran los únicos que respondían al criterio adicional de reducción de emisiones de óxidos de nitrógeno y de ruido, era muy limitada. En efecto, señala que en el momento de la licitación en todo el territorio de Finlandia sólo existía una estación de servicio que suministrara gas natural. La capacidad de dicha estación permitía abastecer a unos quince autobuses que funcionaran con gas. Ahora bien, señala, justo antes de la licitación controvertida, HKL encargó once autobuses nuevos que funcionaban con gas, lo que, a su juicio, significa que se utilizaba plenamente la capacidad de la estación y que no era posible que en ella repostaran otros vehículos. Además, indica que la mencionada estación tenía un carácter meramente provisional.
72. Concordia deduce de ello que HKL era la única licitadora que realmente podía ofrecer autobuses que funcionaran con gas. Por lo tanto, propone que se responda a la tercera cuestión que la asignación de puntos en función de las emisiones de óxidos de nitrógeno y de la reducción del ruido es improcedente, al menos en el caso de que no todos los operadores del sector afectado tengan la posibilidad, siquiera teórica, de ofrecer los servicios que dan derecho a dicha asignación.
73. La Ciudad de Helsinki alega que no tenía ninguna obligación de someter al procedimiento de adjudicación sus propios transportes en autobús, ni con arreglo a la normativa comunitaria ni a la legislación finlandesa. En efecto, habida cuenta de que una adjudicación entraña siempre actuaciones y costes adicionales, no habría tenido ningún motivo razonable para organizar dicha adjudicación si le hubiera constado que únicamente la empresa de la que es propietaria podía ofrecer unos vehículos que reunieran los requisitos establecidos en el anuncio de licitación, o si realmente hubiera querido reservarse la explotación de dichos transportes.
74. El Gobierno finlandés considera que la apreciación de la objetividad de los criterios fijados en la licitación de que se trata en el asunto principal compete, en definitiva, al órgano jurisdiccional nacional.
75. El Gobierno neerlandés alega que de la jurisprudencia del Tribunal de Justicia se desprende que los criterios de adjudicación deben ser objetivos y que no puede producirse ninguna discriminación entre los licitadores. No obstante, en los apartados 32 y 33 de la sentencia de 16 de septiembre de 1999, *Fracasso y Leitschutz* (C-27/98, Rec. p. I-5697), el Tribunal de Justicia declaró efectivamente que, cuando al término de un procedimiento de adjudicación de contratos públicos, solamente queda una oferta, la entidad adjudicadora no está obligada a adjudicar el contrato al único licitador que haya sido considerado apto para participar. Sostiene que, sin embargo, de ello no se deduce que en el caso de que sólo quedase un licitador a causa de los criterios de adjudicación aplicados, dichos criterios serían ilícitos. En cualquier caso, afirma, corresponde al órgano jurisdiccional remitente determinar si en el asunto principal se falseó la competencia efectiva.
76. Según el Gobierno austriaco, la utilización de los criterios de adjudicación de que se trata en el asunto principal es, en principio, lícita, incluso en el caso de que, como sucede en el litigio sometido al órgano jurisdiccional remitente, sólo un número relativamente restringido de licitadores pueda ajustarse a ellos. Considera que, no obstante, con arreglo a la jurisprudencia del Tribunal de Justicia (sentencia de 22 de septiembre de 1988, *Comisión/Irlanda*, 45/87, Rec. p. 4929), parece que existe un límite a la procedencia de ciertas normas ecológicas mínimas, cuando los criterios empleados restringen el mercado del servicio o del producto que ha de prestarse hasta tal punto que sólo subsista un único licitador. Sin embargo, nada indica que ello ocurra en el asunto principal.
77. El Gobierno sueco alega que el hecho de tener en cuenta el criterio de las emisiones de óxidos de nitrógeno de la manera en que se hizo en el asunto principal implicaba dar un trato más favorable al licitador que disponía de autobuses que funcionaban con gas o con alcohol. Según dicho Gobierno, nada impedía, sin embargo, a los demás licitadores adquirir tales autobuses. Afirma que dichos vehículos estaban disponibles en el mercado desde hace muchos años antes.
78. El Gobierno sueco considera que el hecho de conceder puntos adicionales en razón de las bajas emisiones de óxidos de nitrógeno y del escaso nivel de ruido de los autobuses que el licitador pretende poner en circulación no constituye una discriminación directa, sino que se aplica de manera indistinta. Además, a juicio de dicho Gobierno, no parece que la referida bonificación sea indirectamente discriminatoria en el sentido de que favorezca necesariamente a HKL.

79. Según el Gobierno del Reino Unido, la Directiva 93/38 no prohíbe la asignación de puntos adicionales en la evaluación de las ofertas cuando se sabe de antemano que existen pocas empresas que potencialmente puedan obtener dichos puntos adicionales, en la medida en que la autoridad adjudicadora haya hecho constar tal posibilidad de obtener tales puntos adicionales en la fase del anuncio de licitación.
80. La Comisión estima que, habida cuenta de las opiniones divergentes de las partes del litigio principal, no puede determinar si los criterios aplicados en el asunto principal violan el principio de igualdad de trato de los licitadores. Por lo tanto, a su juicio, corresponde al órgano jurisdiccional remitente pronunciarse sobre esta cuestión y determinar, sobre la base de indicios objetivos, pertinentes y concordantes, si se aplicaron dichos criterios con el fin exclusivo de elegir la empresa admitida o si fueron establecidos para tal fin.

Apreciación del Tribunal de Justicia

81. Se debe señalar que el deber de respetar el principio de igualdad de trato responde a la esencia misma de las directivas en materia de contratos públicos, que tienen por objeto, en particular, favorecer el desarrollo de una competencia efectiva en los sectores que están comprendidos en sus ámbitos de aplicación respectivos y que enuncian los criterios de adjudicación del contrato tendentes a garantizar dicha competencia (véase, en este sentido, la sentencia de 22 de junio de 1993, Comisión/Dinamarca, C-243/89, Rec. p. I-3353, apartado 33).
82. Así, con arreglo a la jurisprudencia citada en el apartado 63 de la presente sentencia, los criterios de adjudicación deben respetar el principio de no discriminación que se deriva de las disposiciones del Tratado en materia de derecho de establecimiento y de libre prestación de servicios.
83. En el caso de autos ha de señalarse, en primer lugar, que, tal como se desprende de la resolución de remisión, los criterios de adjudicación de que se trata en el asunto principal eran objetivos e indistintamente aplicables a todas las ofertas. Además, dichos criterios estaban directamente relacionados con los vehículos ofrecidos e integrados en un sistema de asignación de puntos. Por último, en el marco de dicho sistema, se podían conceder puntos adicionales sobre la base de otros criterios relacionados con los vehículos, como la utilización de autobuses de plataforma baja, el número de asientos ordinarios y supletorios así como la antigüedad de los autobuses.
84. Además, como Concordia reconoció en la vista, esta empresa ganó la licitación relativa a la línea n. 15 de la red de autobuses urbanos de la Ciudad de Helsinki, a pesar de que dicha licitación exigía expresamente la utilización de vehículos que funcionaran con gas.
85. Procede, por tanto, declarar que, en un contexto fáctico de este tipo, el hecho de que sólo un número reducido de empresas entre las que se encontraba una que pertenecía a la entidad adjudicadora pudiera cumplir uno de los criterios aplicados por dicha entidad para determinar la oferta económicamente más ventajosa no puede, por sí solo, constituir una violación del principio de igualdad de trato.
86. En estas circunstancias, procede responder a la tercera cuestión que el principio de igualdad de trato no se opone a que se tomen en consideración criterios relacionados con la protección del medio ambiente, como los controvertidos en el asunto principal, por el mero hecho de que la propia empresa de transportes de la entidad adjudicadora sea una de las pocas empresas que pueden ofrecer unos vehículos que cumplan los criterios mencionados.

Sobre la primera cuestión

87. Mediante su primera cuestión, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, fundamentalmente, si la respuesta a las cuestiones segunda y tercera sería diferente si el procedimiento de adjudicación del contrato público de que se trata en el asunto principal estuviera comprendido en el ámbito de aplicación de la Directiva 93/38.
88. A este respecto, debe recordarse, en primer lugar, que las disposiciones de los artículos 36, apartado 1, letra a), de la Directiva 92/50 y 34, apartado 1, letra a), de la Directiva 93/38 tienen, esencialmente, el mismo tenor literal.
89. Procede observar, en segundo lugar, que la redacción de las disposiciones relativas a los criterios de adjudicación tanto de la Directiva 93/36/CEE del Consejo, de 14 de junio de 1993, sobre coordinación de los procedimientos de adjudicación de contratos públicos de suministro (DO L 199, p. 1) como de la Directiva 93/37/CEE del Consejo, de 14 de junio de 1993, sobre coordinación de los procedimientos de adjudicación de los contratos públicos de obras (DO L 199, p. 54), es también sustancialmente idéntica a la de los artículos 36, apartado 1, letra a), de la Directiva 92/50 y 34, apartado 1, letra a), de la Directiva 93/38.
90. Es importante precisar, en tercer lugar, que tales directivas constituyen, conjuntamente, el núcleo del Derecho comunitario en materia de contratos públicos y pretenden alcanzar objetivos similares en sus respectivos ámbitos de aplicación.

91. En estas circunstancias, no hay ningún motivo para interpretar de diferente manera dos disposiciones que están comprendidas en el mismo ámbito del Derecho comunitario y redactadas de forma sustancialmente idéntica.
92. Por lo demás, procede recordar que, en el apartado 33 de la sentencia Comisión/Dinamarca, antes citada, el Tribunal de Justicia ya declaró que el deber de respetar el principio de igualdad de trato responde a la esencia misma de todas las directivas en materia de contratos públicos. Pues bien, de los autos del asunto principal no se desprende ningún elemento que demuestre que, por lo que respecta a la elección de los criterios de adjudicación por parte de la entidad adjudicadora, la interpretación de dicho principio debería, en el caso de autos, depender de la directiva particular aplicable al contrato de que se trata.
93. Por consiguiente, procede responder a la primera cuestión que la respuesta a las cuestiones segunda y tercera no sería diferente si el procedimiento de adjudicación del contrato público de que se trata en el asunto principal estuviera comprendido en el ámbito de aplicación de la Directiva 93/38.

Costas

94. Los gastos efectuados por los Gobiernos finlandés, helénico, neerlandés, austriaco, sueco y del Reino Unido, así como por la Comisión, que han presentado observaciones ante este Tribunal de Justicia, no pueden ser objeto de reembolso. Dado que el procedimiento tiene, para las partes del litigio principal, el carácter de un incidente promovido ante el órgano jurisdiccional nacional, corresponde a éste resolver sobre las costas.

En virtud de todo lo expuesto,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA,

pronunciándose sobre las cuestiones planteadas por el Korkein hallinto-oikeus mediante resolución de 17 de diciembre de 1999, declara:

1) El artículo 36, apartado 1, letra a), de la Directiva 92/50/CEE del Consejo, de 18 de junio de 1992, sobre coordinación de los procedimientos de adjudicación de los contratos públicos de servicios, debe interpretarse en el sentido de que, cuando, en el marco de un contrato público relativo a la prestación de servicios de transporte urbano en autobús, la entidad adjudicadora decide adjudicar un contrato al licitador que ha presentado la oferta económicamente más ventajosa, puede tener en cuenta criterios ecológicos, como el nivel de las emisiones de óxidos de nitrógeno o el nivel de ruido de los autobuses, siempre que tales criterios estén relacionados con el objeto del contrato, no confieran a dicha entidad adjudicadora una libertad incondicional de elección, se mencionen expresamente en el pliego de condiciones o en el anuncio de licitación y respeten todos los principios fundamentales del Derecho comunitario, en particular, el principio de no discriminación.

2) El principio de igualdad de trato no se opone a que se tomen en consideración criterios relacionados con la protección del medio ambiente, como los controvertidos en el asunto principal, por el mero hecho de que la propia empresa de transportes de la entidad adjudicadora sea una de las pocas empresas que pueden ofrecer unos vehículos que cumplan los criterios mencionados.

3) La respuesta a las cuestiones segunda y tercera no sería diferente si el procedimiento de adjudicación del contrato público de que se trata en el asunto principal estuviera comprendido en el ámbito de aplicación de la Directiva 93/38/CEE del Consejo, de 14 de junio de 1993, sobre coordinación de los procedimientos de adjudicación de contratos en los sectores del agua, de la energía, de los transportes y de las telecomunicaciones.

Rodríguez Iglesias
Jann
Macken

Gulmann
Edward
La Pergola

Wathelet
Schintgen
Skouris

Pronunciada en audiencia pública en Luxemburgo, a 17 de septiembre de 2002.

El Secretario

El Presidente

R. Grass

G.C. Rodríguez Iglesias

1: Lengua de procedimiento: finés.