ARRÊT DE LA COUR (cinquième chambre)

16 janvier 2003 *

Dans l'affaire C-439/01,

ayant pour objet une demande adressée à la Cour, en application de l'article 234 CE, par l'Unabhängiger Verwaltungssenat im Land Niederösterreich (Autriche) et tendant à obtenir, dans le litige pendant devant cette juridiction entre

Libor Cipra,

Vlastimil Kvasnicka

et

Bezirkshauptmannschaft Mistelbach,

une décision à titre préjudiciel sur l'interprétation et la validité de l'article 8, paragraphes 1 et 2, du règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil, du 20 décembre 1985, relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route (JO L 370, p. 1),

* Langue de procédure: l'allemand.

LA COUR (cinquième chambre),

composée de M. M. Wathelet, président de chambre, MM. D. A. O. Edward, A. La Pergola, S. von Bahr et A. Rosas (rapporteur), juges,

avocat général: M. S. Alber,
greffier: M. R. Grass,

considérant les observations écrites présentées:

— pour le gouvernement autrichien, par M^me^ C. Pesendorfer, en qualité d'agent,

— pour le gouvernement français, par MM. G. de Bergues et S. Pailler, en qualité d'agents,

— pour le gouvernement néerlandais, par M^me^ H. G. Sevenster, en qualité d'agent,

— pour le gouvernement suédois, par M^me^ A. Falk, en qualité d'agent,

— pour le Conseil de l'Union européenne, par MM. R. Frohn et A. Lopes Sabino, en qualité d'agents,

— pour la Commission des Communautés européennes, par M^mes^ C. Schmidt et M. Wolfcarius, en qualité d'agents,

vu le rapport du juge rapporteur,

ayant entendu l'avocat général en ses conclusions à l'audience du 10 octobre 2002,

rend le présent

Arrêt

1 Par ordonnance du 6 novembre 2001, parvenue à la Cour le 13 novembre suivant, l'Unabhängiger Verwaltungssenat im Land Niederösterreich (chambre administrative indépendante du Land de Niederösterreich) a posé, en application de l'article 234 CE, deux questions préjudicielles portant, la première, sur l'interprétation de l'article 8, paragraphes 1 et 2, du règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil, du 20 décembre 1985, relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route (JO L 370, p. 1), et, la seconde, sur la validité de cette même disposition.

2 Ces questions ont été soulevées dans le cadre d'un litige opposant MM. Cipra et Kvasnicka, des conducteurs de camion de nationalité tchèque, à la Bezirkshauptmannschaft Mistelbach (autorité administrative de première instance de Mistelbach) au sujet d'une garantie provisoire exigée par cette dernière desdits conducteurs à la suite du non-respect allégué des temps de repos journaliers prévus par le règlement n° 3820/85.

Le cadre juridique

La législation communautaire

3 Le champ d'application du règlement n° 3820/85 est défini à son article 2 dans les termes suivants:

«1. Le présent règlement s'applique aux transports par route [...] effectués à l'intérieur de la Communauté.

2. L'accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR) s'applique, à la place des présentes règles, aux transports routiers internationaux:

— effectués à destination ou en provenance de pays tiers parties à l'accord, ou en transit par ces pays, pour l'ensemble du trajet, par des véhicules immatriculés dans un État membre ou dans un de ces pays tiers,

— effectués en provenance ou à destination d'un pays tiers qui n'est pas partie à l'accord par des véhicules immatriculés dans un de ces pays, pour tout trajet effectué à l'intérieur de la Communauté.»

4 L'article 8, paragraphes 1 à 3, du règlement n° 3820/85, relatif aux temps de repos, prévoit:

«1. Dans chaque période de 24 heures, le conducteur bénéficie d'un temps de repos journalier d'au moins 11 heures consécutives, qui pourrait être réduit à un minimum de 9 heures consécutives trois fois au maximum par semaine, à condition qu'un temps de repos correspondant soit accordé par compensation avant la fin de la semaine suivante.

Les jours où le repos n'est pas réduit conformément au premier alinéa, il peut être pris en deux ou trois périodes séparées au cours de la période de 24 heures, l'une de ces périodes devant être d'au moins 8 heures consécutives. Dans ce cas, la durée minimale du repos est portée à 12 heures.

2. Pendant chaque période de 30 heures dans laquelle il y a au moins deux conducteurs à bord d'un véhicule, ceux-ci doivent chacun bénéficier d'un repos journalier d'au moins 8 heures consécutives.

3. Au cours de chaque semaine, une des périodes de repos visées aux paragraphes 1 et 2 est portée, à titre de repos hebdomadaire, à un total de 45 heures consécutives. Cette période de repos peut être réduite à un minimum de 36 heures consécutives si elle est prise au point d'attache habituel du véhicule ou au point d'attache du conducteur, ou à un minimum de 24 heures consécutives si elle est prise en dehors de ces lieux. Chaque raccourcissement est compensé par un temps de repos équivalent pris en bloc avant la fin de la troisième semaine suivant la semaine concernée.»

La réglementation internationale

5 L'accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (ci-après l'«accord AETR»), visé à l'article 2, paragraphe 2, du règlement n° 3820/85, a été mis en vigueur dans la Communauté par le règlement (CEE) n° 2829/77 du Conseil, du 12 décembre 1977 (JO L 334, p. 11). Le quatrième considérant du règlement n° 2829/77 indique que, la matière régie par l'accord AETR relevant du domaine d'application du règlement (CEE) n° 543/69 du Conseil, du 25 mars 1969, relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route (JO L 77, p. 49), la compétence de négocier et de conclure ledit accord appartient à la Communauté depuis l'entrée en vigueur de ce dernier règlement. Cependant, selon ce considérant, les circonstances particulières des négociations relatives à l'accord AETR justifient, à titre exceptionnel, une procédure selon laquelle les États membres procèdent au dépôt séparé de leurs instruments de ratification ou d'adhésion dans le cadre d'une action concertée, tout en agissant dans l'intérêt et pour le compte de la Communauté.

6 Le libellé de l'article 8, paragraphes 1 à 3, de l'accord AETR est identique à celui de l'article 8, paragraphes 1 à 3, du règlement n° 3820/85.

La législation nationale

7 Les dispositions du règlement n° 3820/85 ont été complétées en droit autrichien par l'article 134, paragraphe 1, du Kraftfahrgesetz (loi sur les véhicules automobiles) de 1967, qui prévoit pour les infractions à ce règlement une sanction administrative pouvant atteindre 30 000 ATS.

Le litige au principal et les questions préjudicielles

8 Le 24 octobre 2000, MM. Cipra et Kvasnicka, ont conduit un camion portant une plaque d'immatriculation tchèque jusqu'au poste-frontière de Drasenhofen (Autriche), à la frontière entre l'Autriche et la République tchèque. L'ordonnance de renvoi ne spécifie pas si, de la sorte, le camion quittait le territoire de l'Union européenne ou y entrait.

9 Après avoir vérifié les disques du tachygraphe de ce camion pour la période du 22 au 24 octobre 2000, la gendarmerie autrichienne, considérant que les requérants au principal n'avaient pas respecté les temps de repos journaliers prévus à l'article 8 du règlement n° 3820/85, leur a imposé de verser chacun une garantie provisoire de 1 000 ATS. Selon l'ordonnance de renvoi, un examen approfondi des disques a révélé que les conducteurs, qui s'étaient accordé un temps de repos ininterrompu de 8 heures et 5 minutes sur une période de 30 heures, avaient respecté les exigences dudit article 8, paragraphe 2, mais pas celles du paragraphe 1 du même article.

10 Par décisions du 9 janvier 2001, la Bezirkshauptmannschaft Mistelbach a déclaré que les garanties provisoires de 1 000 ATS étaient maintenues. Au vu des éléments se trouvant dans le dossier transmis par la juridiction de renvoi, il semble que la Bezirkshauptmannschaft ait appliqué l'article 8 de l'accord AETR et non le règlement n° 3820/85. Les requérants au principal ont formé un recours contre ces décisions devant l'Unabhängiger Verwaltungssenat im Land Niederösterreich, en soutenant qu'ils avaient respecté les temps de repos réglementaires.

11 La juridiction de renvoi considère que la lecture de l'article 8, paragraphes 1 et 2, du règlement n° 3820/85 suscite des doutes quant au rapport existant entre ces deux paragraphes. En effet, il semblerait que l'on puisse aussi bien appliquer ceux-ci cumulativement que considérer ledit paragraphe 2 comme une lex

specialis par rapport audit paragraphe 1. Selon cette juridiction, il y a lieu de tenir compte du fait que, audit paragraphe 1, le destinataire de la règle est désigné au moyen de l'article défini «le» alors que, audit paragraphe 2, les destinataires sont spécifiés davantage au moyen de l'adjectif numéral cardinal «deux». Il résulterait des articles 6 et 7 dudit règlement que cet article défini «le» ne peut pas être compris dans le sens de l'adjectif numéral cardinal «un», en sorte que les règles fixées aux articles 6, 7 et 8, paragraphe 1, du règlement n° 3820/85 s'appliqueraient indépendamment de la composition de l'équipage. La juridiction de renvoi admet, néanmoins, que la finalité de ces dispositions pourrait militer en faveur d'une autre interprétation.

12 La juridiction de renvoi conclut que les dispositions de l'article 8, paragraphe 1, du règlement n° 3820/85, lues en combinaison avec celles du paragraphe 2 de cet article, peuvent être interprétées de manières diverses. Selon elle, ces dispositions ne semblent absolument pas conformes aux principes de sécurité juridique et de clarté des règles communautaires. Elle rappelle, en outre, que les infractions audit règlement sont sanctionnées pénalement au niveau national.

13 Dans ces circonstances, l'Unabhängiger Verwaltungssenat im Land Niederösterreich a décidé de surseoir à statuer et de poser à la Cour les questions préjudicielles suivantes:

«1) Les conducteurs relevant du champ d'application du règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil, du 20 décembre 1985, relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route, doivent-ils, lorsque l'équipage est composé de deux conducteurs, remplir cumulativement les conditions prévues à l'article 8, paragraphes 1 et 2, du règlement ou bien les dispositions de l'article 8, paragraphe 2, ont-elles, en tant que lex specialis, la primauté par rapport à celles du paragraphe 1?

2) Lorsque l'équipage est composé de deux conducteurs dans le champ d'application du règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil, du 20 décembre 1985, relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route, les dispositions de l'article 8, paragraphe 1, du règlement, voire celles de l'article 8, paragraphes 1 et 2, doivent-elles demeurer lettre morte pour incompatibilité avec des dispositions de droit communautaire de rang supérieur?»

Sur la recevabilité

Observations soumises à la Cour

14 Le gouvernement autrichien considère que les questions préjudicielles sont irrecevables, au motif qu'elles viseraient une situation hypothétique. Selon les éléments du dossier en sa possession, le camion en cause au principal aurait effectué un trajet entre l'Autriche et la République tchèque. Il ne s'agirait pas, par conséquent, d'un transport intracommunautaire au sens de l'article 2, paragraphe 1, du règlement n° 3820/85, mais d'un transport à destination ou en provenance d'un pays tiers au sens de l'article 2, paragraphe 2, premier tiret, de ce règlement. L'accord AETR, que la république d'Autriche et la République tchèque ont ratifié, serait donc applicable aux faits de l'espèce au principal.

15 La Commission partage l'opinion selon laquelle les faits de l'espèce au principal sont régis non par le règlement n° 3820/85 mais par l'accord AETR. Elle fait valoir que cet accord, signé par les États membres, fait partie du droit communautaire et que la Cour est compétente pour l'interpréter. Elle précise, à cet égard, que, conformément au septième considérant du règlement n° 3820/85, la matière régie par l'accord AETR relève du champ d'application de ce

règlement. La Communauté aurait donc été compétente pour la négociation et la conclusion de cet accord. Seules les circonstances particulières de la négociation de celui-ci auraient justifié à titre exceptionnel la procédure en vertu de laquelle les États membres ont déposé les instruments de ratification ou d'adhésion de manière séparée dans le cadre d'une action concertée, tout en agissant dans l'intérêt et pour le compte de la Communauté.

16 La Commission rappelle que les temps de repos sont régis à l'article 8 de l'accord AETR, dont le libellé est identique à celui de l'article 8 du règlement n° 3820/85. Les questions d'interprétation sur lesquelles la Cour est appelée à se prononcer seraient donc identiques pour les deux articles.

17 Le gouvernement suédois considère qu'il appartient à la juridiction de renvoi de déterminer si les faits de l'espèce au principal relèvent du règlement n° 3820/85 ou de l'accord AETR.

Réponse de la Cour

18 Il convient de rappeler que, conformément à une jurisprudence constante, dans le cadre de la coopération entre la Cour et les juridictions nationales instituée par l'article 234 CE, il appartient au seul juge national, qui est saisi du litige et qui doit assumer la responsabilité de la décision juridictionnelle à intervenir, d'apprécier, au regard des particularités de l'affaire, tant la nécessité d'une décision préjudicielle pour être en mesure de rendre son jugement que la pertinence des questions qu'il pose à la Cour. En conséquence, dès lors que les questions posées portent sur l'interprétation du droit communautaire, la Cour est,

en principe, tenue de statuer (voir, notamment, arrêts du 15 décembre 1995, Bosman, C-415/93, Rec. p. I-4921, point 59, et du 10 mai 2001, Agorà et Excelsior, C-223/99 et C-260/99, Rec. p. I-3605, point 18).

19 Toutefois, la Cour a également jugé que, dans des hypothèses exceptionnelles, il lui appartient d'examiner les conditions dans lesquelles elle est saisie par le juge national en vue de vérifier sa propre compétence (voir, en ce sens, arrêt du 16 décembre 1981, Foglia, 244/80, Rec. p. 3045, point 21). Le refus de statuer sur une question préjudicielle posée par une juridiction nationale n'est possible que lorsqu'il apparaît de manière manifeste que l'interprétation du droit communautaire sollicitée n'a aucun rapport avec la réalité ou l'objet du litige au principal, lorsque le problème est de nature hypothétique ou encore lorsque la Cour ne dispose pas des éléments de fait et de droit nécessaires pour répondre de façon utile aux questions qui lui sont posées (voir, notamment, arrêt du 13 mars 2001, PreussenElektra, C-379/98, Rec. p. I-2099, point 39).

20 Il convient de constater que tel n'est pas le cas en l'occurrence. En effet, rien dans l'ordonnance de renvoi ne permet d'affirmer que les questions préjudicielles sont sans rapport avec la réalité ou l'objet du litige au principal ou portent sur un problème de nature hypothétique.

21 La juridiction de renvoi a clairement indiqué à cet égard que l'interprétation des dispositions en cause au principal lui est nécessaire afin de juger si MM. Cipra et Kvasnicka ont effectivement respecté les exigences communautaires relatives aux temps de repos.

22 Compte tenu de la description des faits donnée par la juridiction de renvoi, il semble toutefois vraisemblable, ainsi que l'ont fait valoir le gouvernement

autrichien et la Commission, que le transport en cause au principal puisse relever des prévisions de l'accord AETR. Dans cette mesure, il convient de rappeler que la Cour peut fournir à la juridiction nationale des éléments d'interprétation relevant du droit communautaire utiles pour la solution du litige au principal et qu'elle peut donc être amenée à prendre en considération des normes de droit communautaire auxquelles le juge national n'a pas fait référence dans l'énoncé de sa question (voir, notamment, arrêt du 19 novembre 2002, Strawson et Gagg & Sons, C-304/00, Rec. p. I-10737, points 57 et 58).

23 S'agissant de l'application éventuelle de l'accord AETR au litige au principal, il y a lieu de rappeler qu'il ressort du quatrième considérant du règlement n° 2829/77, par lequel cet accord a été mis en vigueur dans la Communauté, que les États membres ont, en ratifiant cet accord ou en y adhérant, agi dans l'intérêt et pour le compte de la Communauté (voir point 5 du présent arrêt). D'après l'article 2, paragraphe 2, du règlement n° 3820/85, l'accord AETR s'applique, à la place des dispositions de ce règlement, aux transports routiers internationaux effectués à destination ou en provenance de pays tiers parties à l'accord, ou en transit par ces pays, pour l'ensemble du trajet, par des véhicules immatriculés dans un État membre ou dans un de ces pays tiers.

24 Au vu de ce qui précède, il y a lieu de constater que l'accord AETR fait partie du droit communautaire et que la Cour est compétente pour l'interpréter.

25 Comme le fait valoir à juste titre le gouvernement suédois, c'est à la juridiction de renvoi, qui est saisie du litige et qui doit assumer la responsabilité de la décision juridictionnelle à intervenir, qu'il appartient de déterminer, eu égard aux faits de l'espèce au principal, s'il y a lieu d'appliquer, en l'occurrence, l'article 8, paragraphes 1 et 2, du règlement n° 3820/85 ou l'article 8, paragraphes 1 et 2, de l'accord AETR, dont les libellés sont, du reste, identiques.

26 Il résulte des considérations qui précèdent que la demande de décision à titre préjudiciel est recevable.

Sur la première question

27 Par sa première question, la juridiction de renvoi demande en substance si, dans le cas d'un transport assuré par plusieurs conducteurs, les conditions relatives aux temps de repos à respecter prévues à l'article 8, paragraphes 1 et 2, du règlement n° 3820/85 doivent être remplies cumulativement ou si les dispositions dudit paragraphe 2 s'appliquent en tant que lex specialis par rapport à celles dudit paragraphe 1.

Observations soumises à la Cour

28 Tous les intéressés ayant soumis des observations considèrent que, dans la mesure où l'article 8, paragraphe 2, du règlement n° 3820/85 est applicable, les exigences du paragraphe 1 de cet article ne doivent pas être respectées. Cette interprétation serait corroborée par le libellé, la finalité et le contexte desdites dispositions.

29 D'abord, le libellé de l'article 8, paragraphe 1, du règlement n° 3820/85, selon lequel «le conducteur bénéficie d'un temps de repos journalier d'au moins 11 heures consécutives», viserait non pas tout conducteur mais le conducteur qui est seul à bord du camion.

30 Ensuite, l'amélioration de la sécurité routière constituerait l'un des objectifs poursuivis par le règlement n° 3820/85 et cette sécurité serait mieux assurée lorsque le conducteur est accompagné par un autre conducteur. Étant donné que chacun des conducteurs a la possibilité de se reposer pendant que l'autre conduit, il pourrait se contenter d'un nombre d'heures de repos consécutives légèrement moins important, sur une période plus longue.

31 La Commission fait valoir, par ailleurs, que l'application cumulative des paragraphes 1 et 2 de l'article 8 du règlement n° 3820/85 aux équipages composés de plusieurs conducteurs présenterait des désavantages économiques pour les transporteurs et n'aurait aucune influence positive sur la concurrence.

32 Enfin, le gouvernement néerlandais et la Commission soutiennent que l'article 8, paragraphe 3, première phrase, du règlement n° 3820/85 confirme qu'il convient de ne pas appliquer cumulativement les paragraphes 1 et 2 de cet article. La formule «une des périodes de repos visées aux paragraphes 1 et 2» figurant dans cette phrase impliquerait que le législateur communautaire a voulu faire une distinction entre les temps de repos visés audit paragraphe 1 et ceux visés audit paragraphe 2.

33 Selon la Commission, l'application alternative et non cumulative des paragraphes 1 et 2 de l'article 8 du règlement n° 3820/85 est également corroborée par l'historique de ce règlement. Les règles communautaires en matière sociale dans le domaine du transport par route auraient été définies initialement dans le règlement n° 543/69, dont l'article 11, paragraphes 3 et 4, aurait régi expressément et exclusivement les temps de repos des équipages composés de plusieurs conducteurs. Par ailleurs, le gouvernement néerlandais fait valoir qu'une approche similaire a été retenue dans la proposition de règlement 2002/C 51 E/05 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route (JO 2002, C 51 E, p. 234).

Réponse de la Cour

34 Il y a lieu de relever d'emblée que l'interprétation selon laquelle les temps de repos d'un équipage de plusieurs conducteurs sont régis par l'article 8, paragraphe 2, du règlement n° 3820/85 mais non par le paragraphe 1 du même article est conforme au libellé de ces dispositions. Aux termes dudit paragraphe 1, le conducteur est tenu de respecter un temps de repos journalier d'au moins 11 heures consécutives par période de 24 heures. Ledit paragraphe 2 n'est applicable quant à lui que lorsqu'«il y a au moins deux conducteurs à bord d'un véhicule». Le nombre différent de conducteurs visés à ces deux paragraphes constitue une indication du fait que ceux-ci régissent des situations différentes. En effet, le fait que le conducteur soit désigné à l'article 8, paragraphe 1, de ce règlement comme «le» conducteur et non comme «un» conducteur s'explique par la nécessité grammaticale de qualifier le destinataire de la règle au moyen d'un article défini.

35 Il convient, pour l'interprétation d'une disposition de droit communautaire, de tenir compte également de son contexte et des objectifs poursuivis par la réglementation dont elle fait partie (voir, notamment, arrêts du 14 octobre 1999, Adidas, C-223/98, Rec. p. I-7081, point 23, et du 14 juin 2001, Kvaerner, C-191/99, Rec. p. I-4447, point 30).

36 À cet égard, il y a lieu de relever que le règlement n° 3820/85 a principalement pour objectif l'amélioration de la sécurité routière ainsi que des conditions de travail des conducteurs.

37 Force est de constater que, lorsque plusieurs personnes assurent la conduite d'un véhicule, la sécurité routière est mieux garantie. Étant donné que chacun des conducteurs a la possibilité de se reposer pendant que l'autre conduit, il peut se contenter d'un nombre d'heures de repos consécutives légèrement moins important, c'est-à-dire 8 heures au lieu de 9 heures, sur une période plus longue, soit 30 heures au lieu de 24 heures. L'effet utile de l'article 8, paragraphe 2, du règlement n° 3820/85, à savoir permettre des temps de repos plus brefs lorsque l'équipage est composé de plusieurs conducteurs, serait compromis si les dispositions des paragraphes 1 et 2 de cet article étaient appliquées cumulativement.

38 Il convient de constater, par conséquent, que l'application exclusive de l'article 8, paragraphe 2, du règlement n° 3820/85 aux équipages composés de plusieurs conducteurs protège de manière suffisante les conditions de travail de ceux-ci et garantit la sécurité du transport par route.

39 L'interprétation selon laquelle les paragraphes 1 et 2 de l'article 8 du règlement n° 3820/85 doivent être appliqués alternativement et non cumulativement est également corroborée par la règle figurant au paragraphe 3, première phrase, de cet article, qui dispose que, au cours de chaque semaine, «une des périodes de repos visées aux paragraphes 1 et 2 est portée [...] à un total de 45 heures consécutives».

40 Au vu des considérations qui précèdent, il y a lieu de répondre à la première question que, dans le cas d'un transport assuré par plusieurs conducteurs, l'article 8, paragraphe 2, du règlement n° 3820/85 s'applique en tant que lex specialis par rapport au paragraphe 1 du même article. Il n'y a pas lieu, par conséquent, d'appliquer ces dispositions cumulativement.

41 Les éléments textuels, téléologiques et contextuels identifiés aux points 34 et 36 à 39 du présent arrêt étant communs à l'article 8 du règlement n° 3820/85 et à l'article 8 de l'accord AETR, la même interprétation vaut pour l'article 8, paragraphes 1 et 2, de cet accord.

42 Ainsi qu'il est indiqué au point 25 du présent arrêt, il appartient à la juridiction de renvoi de déterminer, eu égard aux faits de l'affaire au principal, s'il y a lieu d'appliquer les dispositions du règlement n° 3820/85 ou celles dudit accord.

Sur la seconde question

43 Par sa seconde question, la juridiction de renvoi demande si les dispositions de l'article 8, paragraphes 1 et 2, du règlement n° 3820/85 sont conformes au principe de sécurité juridique, lequel impose qu'une réglementation soit claire. En substance, elle interroge la Cour sur la validité de ces dispositions.

Observations soumises à la Cour

44 Tous les intéressés ayant soumis des observations considèrent que les exigences en matière de sécurité juridique, telles que définies par la jurisprudence de la Cour, n'ont pas été méconnues par l'article 8, paragraphes 1 et 2, du règlement n° 3820/85.

45 D'après le gouvernement français et la Commission, ces dispositions sont parfaitement claires. Le gouvernement suédois soutient que les prescriptions en matière de temps de repos résultant desdites dispositions sont suffisamment claires. Le gouvernement autrichien considère que le sens de la réglementation en cause au principal peut être déduit de la finalité de celle-ci sans qu'aucun doute subsiste. Selon le gouvernement néerlandais, cette réglementation n'est pas incompréhensible.

46 Le Conseil, qui ne se prononce formellement que sur la seconde question, fait valoir que l'interprétation de l'article 8, paragraphes 1 et 2, du règlement n° 3820/85 découle du cadre téléologique et systématique dans lequel ces dispositions s'inscrivent. Ladite interprétation serait confirmée par le libellé de celles-ci, si bien que le Conseil considère qu'elles sont suffisamment précises. Le Conseil soutient que la Cour a déjà eu l'occasion, dans plusieurs affaires, d'examiner des dispositions dudit règlement et que ces examens n'ont pas révélé des contradictions ou des éléments d'insécurité juridique. Il ajoute que les dispositions attaquées sont conformes à l'accord interinstitutionnel, du 22 décembre 1998, sur les lignes directrices communes relatives à la qualité rédactionnelle de la législation communautaire (JO 1999, C 73, p. 1).

Réponse de la Cour

47 Il ressort d'une jurisprudence constante que le principe de sécurité juridique, qui, en l'espèce, est la seule norme supérieure pouvant être pertinente, exige qu'une réglementation imposant des obligations à des sujets de droit soit claire et précise, afin qu'ils puissent connaître sans ambiguïté leurs droits et obligations et prendre leurs dispositions en conséquence (voir, en ce sens, arrêt du 9 juillet 1981, Gondrand Frères et Garancini, 169/80, Rec. p. 1931, point 17).

48 Force est de constater, au vu notamment de la réponse donnée à la première question, que les prescriptions en matière de temps de repos qui s'appliquent aux équipages composés d'un seul conducteur ou d'au moins deux conducteurs ressortent avec suffisamment de clarté des termes de l'article 8, paragraphes 1 et 2, du règlement n° 3820/85 ainsi que de son contexte et des objectifs poursuivis par la réglementation dont il fait partie. Ainsi qu'il résulte du point 41 du présent arrêt, un constat analogue peut être opéré en ce qui concerne l'article 8, paragraphes 1 et 2, de l'accord AETR.

49 Eu égard à ce qui précède, il convient de répondre à la seconde question que l'examen de l'article 8, paragraphes 1 et 2, du règlement n° 3820/85 au regard du principe de sécurité juridique n'a pas révélé d'éléments de nature à en affecter la validité.

Sur les dépens

50 Les frais exposés par les gouvernements autrichien, français, néerlandais et suédois, ainsi que par le Conseil et la Commission, qui ont soumis des observations à la Cour, ne peuvent faire l'objet d'un remboursement. La procédure revêtant, à l'égard des parties au principal, le caractère d'un incident soulevé devant la juridiction nationale, il appartient à celle-ci de statuer sur les dépens.

Par ces motifs,

LA COUR (cinquième chambre)

statuant sur les questions à elle soumises par l'Unabhängiger Verwaltungssenat im Land Niederösterreich, par ordonnance du 6 novembre 2001, dit pour droit:

1) **Dans le cas d'un transport assuré par plusieurs conducteurs, l'article 8, paragraphe 2, du règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil, du 20 décembre 1985, relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route, s'applique en tant que lex specialis par rapport au paragraphe 1 du même article. Il n'y a pas lieu, par conséquent, d'appliquer ces dispositions cumulativement.**

2) **La même interprétation vaut pour l'article 8, paragraphes 1 et 2, de l'accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR).**

3) **Il appartient à la juridiction de renvoi de déterminer, eu égard aux faits de l'affaire au principal, s'il y a lieu d'appliquer les dispositions du règlement n° 3820/85 ou celles dudit accord.**

4) **L'examen de l'article 8, paragraphes 1 et 2, du règlement n° 3820/85 au regard du principe de sécurité juridique n'a pas révélé d'éléments de nature à en affecter la validité.**

Wathelet Edward La Pergola

von Bahr Rosas

Ainsi prononcé en audience publique à Luxembourg, le 16 janvier 2003.

Le greffier

R. Grass

Le président de la cinquième chambre

M. Wathelet