SENTENZA DELLA CORTE (Quinta Sezione)
16 gennaio 2003 *

Nel procedimento C-439/01,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, a norma dell'art. 234 CE, dall'Unabhängiger Verwaltungssenat im Land Niederösterreich (Austria) nella causa dinanzi ad esso pendente tra

Libor Cipra

Vlastimil Kvasnicka

e

Bezirkshauptmannschaft Mistelbach,

domanda vertente sull'interpretazione e la validità dell'art. 8, nn. 1 e 2, del regolamento (CEE) del Consiglio 20 dicembre 1985, n. 3820, relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada (GU L 370, pag. 1),

* Lingua processuale: il tedesco.

LA CORTE (Quinta Sezione),

composta dai sigg. M. Wathelet, presidente di sezione, D.A.O. Edward, A. La Pergola, S. von Bahr e A. Rosas (relatore), giudici,

avvocato generale: sig. S. Alber
cancelliere: sig. R. Grass

viste le osservazioni scritte presentate:

— per il governo austriaco, dalla sig.ra C. Pesendorfer, in qualità di agente;

— per il governo francese, dai sigg. G. Bergues e S. Pailler, in qualità di agenti;

— per il governo olandese, dalla sig.ra H.G. Sevenster, in qualità di agente;

— per il governo svedese, dalla sig.ra A. Falk, in qualità di agente;

— per il Consiglio dell'Unione europea, dai sigg. R. Frohn e A. Lopes Sabino, in qualità di agenti;

— per la Commissione delle Comunità europee, dalle sig.re C. Schmidt e M. Wolfcarius, in qualità di agenti,

vista la relazione del giudice relatore,

sentite le conclusioni dell'avvocato generale, presentate all'udienza del 10 ottobre 2002,

ha pronunciato la seguente

Sentenza

1 Con ordinanza 6 novembre 2001, giunta in cancelleria il 13 novembre successivo, l'Unabhängiger Verwaltungssenat im Land Niederösterreich (Tribunale amministrativo indipendente del Land Niederösterreich) ha sottoposto alla Corte, ai sensi dell'art. 234 CE, due questioni pregiudiziali, la prima vertente sull'interpretazione dell'art. 8, nn. 1 e 2, del regolamento (CEE) del Consiglio 20 dicembre 1985, n. 3820, relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada (GU L 370, pag. 1), la seconda vertente sulla validità di questa stessa disposizione.

2 Tali questioni sono state sollevate nell'ambito di una controversia che oppone i sigg. Cipra e Kvasnicka, conducenti di autocarro di nazionalità ceca, alla Bezirkshauptmannschaft Mistelbach (autorità amministrativa di prima istanza di Mistelbach) in ordine ad una cauzione provvisoria che questa ha preteso dai detti conducenti in ragione dell'asserita inosservanza dei periodi di riposo giornalieri previsti dal regolamento n. 3820/85.

Contesto giuridico

Normativa comunitaria

3 Il campo d'applicazione del regolamento n. 3820/85 è definito dal suo art. 2 nei seguenti termini:

«1. Il presente regolamento si applica ai trasporti su strada (...) effettuati all'interno della Comunità.

2. L'accordo europeo relativo al lavoro degli equipaggi dei veicoli che effettuano trasporti internazionali su strada (AETS) si applica, in sostituzione delle presenti norme, alle operazioni internazionali di trasporto su strada:

— in provenienza da o a destinazione di paesi terzi che sono parti contraenti dell'accordo o in transito attraverso tali paesi, per l'intero tragitto, mediante veicoli immatricolati in uno Stato membro o in uno di tali paesi terzi;

— in provenienza da o a destinazione di paesi terzi che non sono parti contraenti dell'accordo, mediante veicoli immatricolati in uno di tali paesi terzi, per ogni tragitto effettuato all'interno della Comunità».

4 L'art. 8, nn. 1-3, del regolamento n. 3820/85, relativo ai periodi di riposo, dispone:

«1. In un periodo di 24 ore il conducente deve avere un periodo di riposo giornaliero minimo di 11 ore consecutive che potrebbe essere ridotto ad un minimo di 9 ore consecutive non più di tre volte in una settimana, a condizione che in compenso sia concesso un periodo equivalente di riposo prima della fine della settimana successiva.

I giorni in cui il riposo non è ridotto conformemente al primo comma, esso può essere preso in due o tre periodi separati nell'arco delle 24 ore, uno dei quali deve essere di almeno 8 ore consecutive. In questo caso il periodo minimo di riposo è esteso a 12 ore.

2. In ciascun periodo di 30 ore durante il quale a bordo di un veicolo vi siano almeno due conducenti, ciascuno di loro deve avere un periodo minimo di riposo giornaliero non inferiore ad 8 ore consecutive.

3. Nel corso di ogni settimana uno dei periodi di riposo di cui ai paragrafi 1 e 2 è esteso, a titolo di riposo settimanale, ad un totale di 45 ore consecutive. Questo periodo di riposo può essere ridotto ad un minimo di 36 ore consecutive se preso nel luogo di stazionamento abituale del veicolo o nella sede del conducente o ad un minimo di 24 ore consecutive se preso fuori da tali luoghi. Ogni riduzione è compensata da un periodo equivalente di riposo continuo prima della fine della terza settimana che segue la settimana considerata».

Normativa internazionale

5 L'accordo europeo relativo al lavoro degli equipaggi dei veicoli che effettuano trasporti internazionali su strada (in prosieguo: l'«accordo AETS»), di cui all'art. 2, n. 2, del regolamento n. 3820/85, è entrato in vigore nella Comunità in forza del regolamento (CEE) del Consiglio 12 dicembre 1977, n. 2829 (GU L 334, pag. 11). Il quarto 'considerando' del regolamento n. 2829/77 precisa che, poiché la materia disciplinata dall'accordo AETS rientra nel campo d'applicazione del regolamento (CEE) del Consiglio 25 marzo 1969, n. 543, relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada (GU L 77, pag. 49), la competenza a negoziare e a concludere tale accordo spetta alla Comunità a decorrere dall'entrata in vigore di quest'ultimo regolamento. Tuttavia, secondo questo 'considerando', le particolari circostanze dei negoziati relativi all'accordo AETS giustificano, a titolo eccezionale, una procedura secondo cui gli Stati membri della Comunità depositano separatamente gli strumenti di ratifica o di adesione nel quadro di un'azione concertata, pur agendo nell'interesse e per conto della Comunità.

6 La formulazione dell'art. 8, nn. 1-3, dell'accordo AETS è identica a quella dell'art. 8, nn. 1-3, del regolamento n. 3820/85.

Normativa nazionale

7 Le disposizioni del regolamento n. 3820/85 sono state integrate nel diritto austriaco dall'art. 134, n. 1, del Kraftfahrgesetz (legge sui veicoli a motore) del 1967, che prevede per le infrazioni al detto regolamento una sanzione amministrativa sino a ATS 30 000.

Causa principale e questioni pregiudiziali

8 I sigg. Cipra e Kvasnicka conducevano in data 24 ottobre 2000 un autocarro con targa ceca sino al posto di frontiera di Drasenhofen (Austria), alla frontiera tra l'Austria e la Repubblica ceca. L'ordinanza di rinvio non precisa se, in tal modo, l'autocarro lasciasse il territorio dell'Unione europea ovvero vi entrasse.

9 A seguito della verifica dei fogli di registrazione del cronotachigrafo dell'autocarro per il periodo dal 22 al 24 ottobre 2000, la polizia austriaca, ritenendo che i ricorrenti nella causa principale non avessero rispettato i periodi di riposo giornalieri previsti dall'art. 8 del regolamento n. 3820/85, imponeva loro di versare una cauzione provvisoria pari ad ATS 1 000. Secondo l'ordinanza di rinvio, da un'analisi approfondita dei fogli di registrazione è emerso che i conducenti, i quali si erano concessi un periodo di riposo ininterrotto di 8 ore e 5 minuti nell'arco di 30 ore, si erano conformati alle prescrizioni dell'art. 8, n. 2, del citato regolamento, ma non a quelle del n. 1 dello stesso articolo.

10 Con decisioni 9 gennaio 2001 la Bezirkshauptmannschaft Mistelbach dichiarava acquisite le cauzioni provvisorie di ATS 1 000. Alla luce degli elementi contenuti nel fascicolo trasmesso dal giudice del rinvio, sembra che la Bezirkshauptmannschaft abbia applicato l'art. 8 dell'accordo AETS e non il regolamento n. 3820/85. I ricorrenti nella causa principale hanno impugnato i suddetti provvedimenti dinanzi all'Unabhängiger Verwaltungssenat im Land Niederösterreich affermando di aver rispettato i prescritti periodi di riposo.

11 Il giudice del rinvio ritiene che la lettura dell'art. 8, nn. 1 e 2, del regolamento n. 3820/85 generi dubbi in ordine al rapporto esistente tra i detti paragrafi. Sembrerebbe infatti possibile sia applicare i medesimi cumulativamente, sia considerare il citato n. 2 quale lex specialis rispetto al citato n. 1. Secondo il detto

giudice, si deve tener conto del fatto che, al citato n. 1, il destinatario della norma è indicato con l'articolo determinativo «il», mentre al n. 2 i destinatari sono meglio specificati con l'aggettivo numerale cardinale «due». Emergerebbe dagli artt. 6 e 7 dello stesso regolamento che il detto articolo determinativo «il» non può essere inteso nel senso dell'aggettivo numerale cardinale «uno», cosicché le norme poste dagli artt. 6, 7 e 8, n. 1, del regolamento n. 3820/85 si applicherebbero indipendentemente dalla composizione dell'equipaggio. Il giudice del rinvio ammette, tuttavia, che la ratio di tali norme possa suffragare una diversa interpretazione.

12 Il giudice del rinvio conclude che le disposizioni dell'art. 8, n. 1, del regolamento n. 3820/85, lette in combinato disposto con quelle di cui al n. 2 del medesimo articolo, possono essere interpretate in diversi modi. A suo parere, tali norme non risultano assolutamente conformi ai principi della certezza del diritto e della chiarezza delle norme comunitarie. Esso ricorda, inoltre, che le infrazioni al detto regolamento sono sanzionate penalmente a livello nazionale.

13 Alla luce di quanto sopra, l'Unabhängiger Verwaltungssenat im Land Niederösterreich ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali:

«1) Se gli autisti che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (CEE) del Consiglio 20 dicembre 1985, n. 3820, relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada, nel caso di un equipaggio composto da due autisti, debbano soddisfare cumulativamente i nn. 1 e 2 dell'art. 8 o se l'art. 8, n. 2, del regolamento n. 3820/85 sia da anteporsi, in quanto lex specialis, al n. 1.

2) Se, quando l'equipaggio è composto da due autisti che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (CEE) del Consiglio 20 dicembre 1985, n. 3820, relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada, l'art. 8, n. 1, del regolamento n. 3820/85 o eventualmente i nn. 1 e 2 dell'art. 8 del suddetto regolamento non debbano trovare applicazione per incompatibilità con le disposizioni di diritto comunitario di rango superiore».

Sulla ricevibilità

Osservazioni sottoposte alla Corte

14 Il governo austriaco ritiene che le questioni pregiudiziali siano irricevibili in quanto avrebbero ad oggetto una situazione ipotetica. Secondo gli elementi del fascicolo in suo possesso, l'autocarro di cui trattasi nella causa principale avrebbe effettuato un tragitto tra l'Austria e la Repubblica ceca. Non si tratterebbe, di conseguenza, di un trasporto intracomunitario ai sensi dell'art. 2, n. 1, del regolamento n. 3820/85, bensì di un trasporto in provenienza da o a destinazione di paesi terzi, ai sensi dell'art. 2, n. 2, primo trattino, del medesimo regolamento. Ai fatti di cui alla causa principale sarebbe quindi applicabile l'accordo AETS, che è stato ratificato dalla Repubblica d'Austria e dalla Repubblica ceca.

15 La Commissione condivide l'opinione secondo la quale i fatti di cui alla causa principale sarebbero disciplinati non dal regolamento n. 3820/85, bensì dall'accordo AETS. Essa fa valere che questo accordo, sottoscritto dagli Stati membri, fa parte del diritto comunitario e che la Corte è competente ad interpretarlo. A riguardo precisa che, in conformità del settimo 'considerando' del regolamento n. 3820/85, la materia disciplinata dall'accordo AETS rientra

nell'ambito applicativo del detto regolamento. La Comunità sarebbe stata quindi competente a negoziare e a stipulare tale accordo. Solamente le particolari circostanze dei negoziati di quest'ultimo avrebbero giustificato a titolo eccezionale la procedura in forza della quale gli Stati membri hanno depositato separatamente gli strumenti di ratifica o di adesione nel quadro di un'azione concertata, pur agendo nell'interesse e per conto della Comunità.

16 La Commissione ricorda che i periodi di riposo sono disciplinati dall'art. 8 dell'accordo AETS, la cui formulazione letterale è identica a quella dell'art. 8 del regolamento n. 3820/85. Le questioni interpretative sulle quali la Corte è chiamata a pronunciarsi sarebbero quindi identiche per entrambi gli articoli.

17 Il governo svedese ritiene che spetti al giudice del rinvio stabilire se ai fatti di cui alla causa principale sia applicabile il regolamento n. 3820/85 ovvero l'accordo AETS.

Risposta della Corte

18 Si deve ricordare che, secondo costante giurisprudenza, nell'ambito della collaborazione tra la Corte e i giudici nazionali istituita dall'art. 234 CE, spetta esclusivamente al giudice nazionale cui è stata sottoposta la controversia e che deve assumersi la responsabilità dell'emananda decisione giurisdizionale valutare, alla luce delle particolari circostanze di ciascuna causa, sia la necessità di una pronuncia pregiudiziale per essere in grado di pronunciare la propria sentenza sia la rilevanza delle questioni che sottopone alla Corte. Di conseguenza, se le questioni sollevate dal giudice nazionale vertono sull'interpretazione del diritto comunitario, la Corte, in via di principio, è tenuta a statuire (v., in particolare,

sentenze 15 dicembre 1995, causa C-415/93, Bosman e a., Racc. pag. I-4921, punto 59, e 10 maggio 2001, cause riunite C-223/99 e C-260/99, Agorà e Excelsior, Racc. pag. I-3605, punto 18).

19 Tuttavia la Corte ha anche stabilito che, in ipotesi eccezionali, le spetta esaminare le condizioni in cui è adita dal giudice nazionale al fine verificare la propria competenza (v., in questo senso, sentenza 16 dicembre 1981, causa 244/80, Foglia, Racc. pag. 3045, punto 21). La Corte può rifiutare di pronunciarsi su una questione pregiudiziale sollevata da un giudice nazionale solo qualora risulti manifestamente che l'interpretazione del diritto comunitario richiesta non ha alcuna relazione con l'effettività o con l'oggetto della causa principale, qualora il problema sia di natura ipotetica oppure qualora la Corte non disponga degli elementi di fatto o di diritto necessari per fornire una soluzione utile alle questioni che le vengono sottoposte (v., in particolare, sentenza 13 marzo 2001, causa C-379/98, PreussenElektra, Racc. pag. I-2099, punto 39).

20 Si deve rilevare che ciò non ricorre nel caso di specie. Infatti, nell'ordinanza di rinvio nulla permette di affermare che le questioni pregiudiziali siano prive di relazione con l'effettività o con l'oggetto della causa principale ovvero riguardino un problema di natura ipotetica.

21 Il giudice del rinvio ha chiaramente precisato, a riguardo, che l'interpretazione delle norme di cui alla causa principale gli è necessaria per poter decidere se i sigg. Cipra e Kvasnicka abbiano effettivamente rispettato le disposizioni comunitarie relative ai periodi di riposo.

22 Tenuto conto della descrizione dei fatti fornita dal giudice del rinvio, sembra tuttavia verosimile che, come sostenuto dal governo austriaco e dalla Commis-

sione, il trasporto di cui alla causa principale possa rientrare nell'ambito applicativo delle disposizioni dell'accordo AETS. In tal senso, va rilevato che la Corte può fornire al giudice nazionale elementi d'interpretazione relativi al diritto comunitario utili ai fini della soluzione della controversia principale e che essa può dunque essere portata a prendere in considerazione norme di diritto comunitario alle quali il giudice nazionale non ha fatto riferimento nella formulazione della sua questione (v., in particolare, sentenza 19 novembre 2002, causa C-304/00, Strawson e Gagg & Sons, Racc. pag. I-10737, punti 57 e 58).

23 In ordine all'applicazione eventuale dell'accordo AETS alla causa principale, va ricordato che dal quarto 'considerando' del regolamento n. 2829/77, a mezzo del quale il detto accordo è entrato in vigore all'interno della Comunità, emerge che gli Stati membri, ratificando tale accordo ovvero aderendovi, hanno agito nell'interesse e per conto della Comunità (v. punto 5 della presente sentenza). Secondo l'art. 2, n. 2, del regolamento n. 3820/85, l'accordo AETS si applica, in sostituzione delle norme di tale regolamento, alle operazioni internazionali di trasporto su strada in provenienza da o a destinazione di paesi terzi che sono parti contraenti dell'accordo o in transito attraverso tali paesi, per l'intero tragitto, mediante veicoli immatricolati in uno Stato membro o in uno di tali paesi terzi.

24 Alla luce di quanto sopra, va rilevato che l'accordo AETS fa parte del diritto comunitario e che la Corte è competente ad interpretare il medesimo.

25 Come giustamente sottolineato dal governo svedese, spetta al giudice del rinvio cui è stata sottoposta la controversia e che deve assumersi la responsabilità dell'emananda decisione giurisdizionale valutare, alla luce dei fatti di cui alla causa principale, se nel caso di specie si applichi l'art. 8, nn. 1 e 2, del regolamento n. 3820/85 ovvero l'art. 8, nn. 1 e 2, dell'accordo AETS, le cui formulazioni letterali sono peraltro identiche.

26 Emerge da quanto sopra che la domanda di pronuncia pregiudiziale è ricevibile.

Sulla prima questione

27 Con la prima questione, il giudice del rinvio chiede in sostanza se, nell'ipotesi di un trasporto effettuato da più conducenti, le condizioni relative ai periodi di riposo da rispettare di cui all'art. 8, nn. 1 e 2, del regolamento n. 3820/85 debbano essere osservate cumulativamente ovvero se si applichino solo le disposizioni del citato n. 2 in quanto lex specialis rispetto a quelle contenute nel n. 1.

Osservazioni presentate alla Corte

28 Tutti gli interessati che hanno presentato osservazioni ritengono che, nel caso in cui sia applicabile l'art. 8, n. 2, del regolamento n. 3820/85, non debbano essere osservate le disposizioni di cui al n. 1 del medesimo articolo. Tale interpretazione sarebbe suffragata dalla lettera, dalla ratio nonché dal contesto delle citate disposizioni.

29 Innanzi tutto, la lettera dell'art. 8, n. 1, del regolamento n. 3820/85, secondo cui «il conducente deve avere un periodo di riposo giornaliero minimo di 11 ore consecutive», si riferirebbe non a qualsiasi conducente bensì al conducente che si trova solo a bordo dell'autocarro.

30 Inoltre, il miglioramento della sicurezza sulle strade rappresenterebbe uno degli obiettivi perseguiti dal regolamento n. 3820/85 e tale sicurezza sarebbe meglio garantita quando il conducente è accompagnato da un altro conducente. Posto che ciascuno dei conducenti ha la possibilità di riposarsi mentre l'altro guida, questi potrebbe limitarsi ad un numero di ore di riposo leggermente inferiore per un periodo più lungo.

31 La Commissione fa valere, peraltro, che l'applicazione cumulativa dei nn. 1 e 2 dell'art. 8 del regolamento n. 3820/85 agli equipaggi composti da più conducenti presenterebbe svantaggi economici per i trasportatori e non avrebbe alcuna influenza positiva sulla concorrenza.

32 Inoltre, il governo dei Paesi Bassi e la Commissione sostengono che l'art. 8, n. 3, prima frase, del regolamento n. 3820/85 conferma che i nn. 1 e 2 di tale articolo non devono essere applicati cumulativamente. L'espressione «uno dei periodi di riposo di cui ai paragrafi 1 e 2» contenuta in tale frase implicherebbe che il legislatore comunitario ha voluto distinguere tra i periodi di riposo di cui al citato n. 1 e quelli di cui al citato n. 2.

33 Secondo la Commissione, l'applicazione alternativa e non cumulativa dei nn. 1 e 2 dell'art. 8 del regolamento n. 3820/85 è altresì suffragata dalla storia di questo regolamento. Le norme comunitarie in materia sociale nell'ambito dei trasporti su strada sarebbero state in primis stabilite dal regolamento n. 543/69, il cui art. 11, nn. 3 e 4, avrebbe disciplinato espressamente ed esclusivamente i periodi di riposo degli equipaggi composti da più conducenti. Peraltro, il governo dei Paesi Bassi fa valere che un approccio simile è stato accolto nella proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio 2002/C 51 E/05 relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada (GU C 51 E, pag. 234).

Risposta della Corte

34 Va innanzi tutto rilevato che l'interpretazione secondo cui i periodi di riposo di un equipaggio di più conducenti sono disciplinati dall'art. 8, n. 2, del regolamento n. 3820/85, ma non dal n. 1 dello stesso articolo, è conforme alla lettera di tali disposizioni. Ai sensi del citato n. 1, il conducente è tenuto a rispettare un periodo di riposo giornaliero pari ad almeno 11 ore consecutive su un periodo di 24 ore. Il citato n. 2, dal canto suo, è applicabile solamente quando «a bordo di un veicolo vi siano almeno due conducenti». Il diverso numero di conducenti considerati dai due paragrafi citati costituisce un'indicazione del fatto che questi disciplinano situazioni diverse. Infatti, la circostanza che il conducente sia indicato all'art. 8, n. 1, del detto regolamento come «il» conducente e non come «un» conducente si spiega con la necessità grammaticale di qualificare il destinatario della norma per mezzo di un articolo determinativo.

35 Ai fini dell'interpretazione di una norma di diritto comunitario, si deve tener conto anche del suo contesto e degli scopi perseguiti dalla normativa di cui essa fa parte (v., in particolare, sentenze 14 ottobre 1999, causa C-223/98, Adidas, Racc. pag. I-7081, punto 23, e 14 giugno 2001, causa C-191/99, Kvaerner, Racc. pag. I-4447, punto 30).

36 Si deve rilevare a tal proposito che il regolamento n. 3820/85 ha principalmente lo scopo di migliorare la sicurezza stradale nonché le condizioni di lavoro dei conducenti.

37 È giocoforza constatare che, quando più persone si avvicendano alla guida di un veicolo, la sicurezza stradale è maggiormente garantita. Posto che ciascuno dei conducenti ha la possibilità di riposarsi mentre l'altro guida, questi potrebbe limitarsi ad un numero d'ore consecutive di riposo leggermente inferiore, cioè 8 ore anziché 9 ore, su un periodo più lungo, cioè 30 ore anziché 24 ore. L'effetto utile dell'art. 8, n. 2, del regolamento n. 3820/85, ossia permettere periodi di riposo più brevi quando l'equipaggio è composto da più conducenti, sarebbe compromesso qualora le disposizioni dei nn. 1 e 2 di tale articolo fossero applicate cumulativamente.

38 Va rilevato, di conseguenza, che l'applicazione esclusiva dell'art. 8, n. 2, del regolamento n. 3820/85 agli equipaggi composti da più conducenti tutela in maniera sufficiente le condizioni lavorative di questi ultimi e garantisce la sicurezza del trasporto su strada.

39 L'interpretazione secondo cui i nn. 1 e 2 dell'art. 8 del regolamento n. 3820/85 devono essere applicati alternativamente e non cumulativamente è del pari suffragata dalla norma risultante al n. 3, prima frase, di questo articolo, la quale dispone che, nel corso di ciascuna settimana, «uno dei periodi di riposo di cui ai paragrafi 1 e 2 è esteso (...) ad un totale di 45 ore consecutive».

40 Alla luce delle considerazioni che precedono, si deve risolvere la prima questione nel senso che, nell'ipotesi di un trasporto effettuato da più conducenti, l'art. 8, n. 2, del regolamento n. 3820/85 trova applicazione in quanto lex specialis rispetto al n. 1 del medesimo articolo. Di conseguenza, le citate norme non devono essere applicate cumulativamente.

41 Poiché gli elementi testuali, teleologici e contestuali evidenziati ai punti 34 e 36-39 della presente sentenza sono comuni all'art. 8 del regolamento n. 3820/85 e all'art. 8 dell'accordo AETS, la stessa interpretazione vale per l'art. 8, nn. 1 e 2, del citato accordo.

42 Come indicato al punto 25 della presente sentenza, spetta al giudice del rinvio valutare, alla luce dei fatti di cui alla causa principale, se si applichino le disposizioni del regolamento n. 3820/85 ovvero quelle del citato accordo.

Sulla seconda questione

43 Con la seconda questione, il giudice del rinvio chiede se le disposizioni di cui all'art. 8, nn. 1 e 2, del regolamento n. 3820/85 siano conformi al principio della certezza del diritto, il quale impone che una norma sia chiara. In sostanza, esso interroga la Corte in ordine alla validità di tali disposizioni.

Osservazioni presentate alla Corte

44 Tutti gli interessati che hanno presentato osservazioni ritengono che i requisiti in materia di certezza del diritto, come definiti dalla giurisprudenza della Corte, non siano stati violati dall'art. 8, nn. 1 e 2, del regolamento n. 3820/85.

45 Secondo il governo francese e la Commissione, le norme citate sono perfettamente chiare. Il governo svedese sostiene che le prescrizioni in materia di periodi di riposo risultanti dalle norme citate sono sufficientemente chiare. Il governo austriaco ritiene che il senso della normativa di cui alla causa principale possa dedursi dalla ratio di quest'ultima senza che residui alcun dubbio. Secondo il governo dei Paesi Bassi, tale normativa non è incomprensibile.

46 Il Consiglio, che si pronuncia formalmente solo in ordine alla seconda questione, afferma che l'interpretazione dell'art. 8, nn. 1 e 2, del regolamento n. 3820/85 emerge dal contesto teleologico e sistematico nel quale si inseriscono tali norme. La citata interpretazione sarebbe confermata dalla lettera di queste ultime, talché il Consiglio le ritiene sufficientemente precise. Il Consiglio fa valere che la Corte ha già avuto l'occasione, in più cause, di esaminare norme del detto regolamento e che le dette verifiche non hanno rivelato contraddizioni ovvero elementi di incertezza giuridica. Esso aggiunge che le disposizioni impugnate sono conformi all'accordo interistituzionale del 22 dicembre 1998 sugli orientamenti comuni relativi alla qualità redazionale della legislazione comunitaria (GU 1999, C 73, pag. 1).

Risposta della Corte

47 Emerge da una giurisprudenza costante che il principio della certezza del diritto, che nel caso di specie è la sola norma superiore potenzialmente rilevante, esige che una disciplina che impone obblighi a soggetti giuridici sia chiara e precisa, acciocché essi siano inequivocabilmente consci dei loro diritti e dei loro obblighi e possano agire in modo adeguato (v., in tal senso, sentenza 9 luglio 1981, causa 169/80, Gondrand Frères e Garancini, Racc. pag. 1931, punto 17).

48 È giocoforza constatare, in particolare alla luce della soluzione data alla prima questione, che le prescrizioni in materia di periodi di riposo che si applicano agli equipaggi composti da un solo conducente, ovvero da almeno due conducenti, risultano con sufficiente chiarezza dalla lettera dell'art. 8, nn. 1 e 2, del regolamento n. 3820/85 nonché dal suo contesto e dalle finalità perseguite dalla normativa di cui fa parte. Come risulta dal punto 41 della presente sentenza, un analogo rilievo può essere svolto in ordine all'art. 8, nn. 1 e 2, dell'accordo AETS.

49 Alla luce di quanto sopra, si deve risolvere la seconda questione nel senso che l'esame dell'art. 8, nn. 1 e 2, del regolamento n. 3820/85, con riguardo al principio della certezza del diritto, non ha rivelato elementi tali da inficiarne la validità.

Sulle spese

50 Le spese sostenute dai governi austriaco, francese, dei Paesi Bassi e svedese, nonché dal Consiglio e dalla Commissione, che hanno presentato osservazioni alla Corte, non possono dar luogo a rifusione. Nei confronti delle parti nella causa principale il presente procedimento costituisce un incidente sollevato dinanzi al giudice nazionale, cui spetta quindi statuire sulle spese.

Per questi motivi,

LA CORTE (Quinta Sezione),

pronunciandosi sulle questioni ad essa sottoposte dall'Unabhängiger Verwaltungssenat im Land Niederösterreich con ordinanza 6 novembre 2001, dichiara:

1) Nell'ipotesi di un trasporto effettuato da più conducenti, l'art. 8, n. 2, del regolamento (CEE) del Consiglio 20 dicembre 1985, n. 3820, relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada, trova applicazione in quanto lex specialis rispetto al n. 1 del medesimo articolo. Di conseguenza, le citate norme non devono essere applicate cumulativamente.

2) La medesima interpretazione vale per l'art. 8, nn. 1 e 2, dell'accordo europeo relativo al lavoro degli equipaggi dei veicoli che effettuano trasporti internazionali su strada (AETS).

3) Spetta al giudice del rinvio decidere, alla luce dei fatti di cui alla causa principale, se debbano essere applicate le disposizioni del regolamento n. 3820/85 ovvero quelle dell'accordo citato.

4) **L'esame dell'art. 8, nn. 1 e 2, del regolamento n. 3820/85, con riguardo al principio della certezza del diritto, non ha rivelato elementi tali da inficiarne la validità.**

Wathelet Edward La Pergola

von Bahr Rosas

Così deciso e pronunciato a Lussemburgo il 16 gennaio 2003.

Il cancelliere Il presidente della Quinta Sezione

R. Grass M. Wathelet