SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Quinta)
de 16 de enero de 2003 *

En el asunto C-439/01,

que tiene por objeto una petición dirigida al Tribunal de Justicia, con arreglo al artículo 234 CE, por el Unabhängiger Verwaltungssenat im Land Niederösterreich (Austria), destinada a obtener, en el litigio pendiente ante dicho órgano jurisdiccional entre

Libor Cipra,

Vlastimil Kvasnicka

y

Bezirkshauptmannschaft Mistelbach,

una decisión prejudicial sobre la interpretación y la validez del artículo 8, apartados 1 y 2, del Reglamento (CEE) nº 3820/85 del Consejo, de 20 de diciembre de 1985, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera (DO L 370, p. 1; EE 07/04, p. 21),

* Lengua de procedimiento: alemán.

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Quinta),

integrado por los Sres. M. Wathelet, Presidente de Sala, D.A.O. Edward, A. La Pergola, S. von Bahr y A. Rosas (Ponente), Jueces;

Abogado General: Sr. S. Alber;
Secretario: Sr. R. Grass;

consideradas las observaciones escritas presentadas:

— en nombre del Gobierno austriaco, por la Sra. C. Pesendorfer, en calidad de agente;

— en nombre del Gobierno francés, por los Sres. G. Bergues y S. Pailler, en calidad de agentes;

— en nombre del Gobierno neerlandés, por la Sra. H. G. Sevenster, en calidad de agente;

— en nombre del Gobierno sueco, por la Sra. A. Falk, en calidad de agente;

— en nombre del Consejo de la Unión Europea, por los Sres. R. Frohn y A. Lopes Sabino, en calidad de agentes;

— en nombre de la Comisión de las Comunidades Europeas, por las Sras. C. Schmidt y M. Wolfcarius, en calidad de agentes;

visto el informe del Juez Ponente;

oídas las conclusiones del Abogado General, presentadas en audiencia pública el 10 de octubre de 2002;

dicta la siguiente

Sentencia

1 Mediante resolución de 6 de noviembre de 2001, recibida en el Tribunal de Justicia el 13 de noviembre siguiente, el Unabhängiger Verwaltungssenat im Land Niederösterreich planteó, con arreglo al artículo 234 CE, dos cuestiones prejudiciales, la primera de ellas sobre la interpretación del artículo 8, apartados 1 y 2, del Reglamento (CEE) nº 3820/85 del Consejo, de 20 de diciembre de 1985, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera (DO L 370, p. 1; EE 07/04, p. 21), y la segunda sobre la validez de esta misma disposición.

2 Dichas cuestiones se suscitaron en el marco de un litigio entre los Sres. Cipra y Kvasnicka, conductores de camiones de nacionalidad checa, y la Bezirkshauptmannschaft Mistelbach (autoridad administrativa de primera instancia de Mistelbach) acerca de una fianza provisional exigida por ésta a dichos conductores como consecuencia del supuesto incumplimiento de los tiempos de descanso diarios establecidos por el Reglamento nº 3820/85.

Marco jurídico

Normativa comunitaria

3 El ámbito de aplicación del Reglamento nº 3820/85 está definido en su artículo 2 en los siguientes términos:

«1. El presente Reglamento se aplicará a los transportes por carretera [...] que se efectúen dentro de la Comunidad.

2. En lugar de las [presentes] normas, se aplicará el Acuerdo europeo sobre el trabajo del personal de los vehículos contratados para el transporte internacional por carretera (AETC):

— en todo el trayecto, a los transportes internacionales por carretera efectuados, con destino a terceros países que sean Partes del Acuerdo o desde el territorio de los mismos, o que atraviesen dichos países, por vehículos matriculados en un Estado miembro o en uno de dichos países,

— en la parte del trayecto realizado dentro de la Comunidad, a los transportes internacionales por carretera efectuados desde el territorio de un tercer país que no sea Parte del Acuerdo o con destino al mismo, por vehículos matriculados en uno de dichos países.»

4 El artículo 8, apartados 1 a 3, del Reglamento nº 3820/85, relativo al tiempo de descanso, establece:

«1. En cada período de veinticuatro horas, el conductor gozará de un tiempo de descanso diario de once horas consecutivas, por lo menos, que podrá reducirse a un mínimo de nueve horas consecutivas tres veces por semana como máximo, siempre que se conceda en compensación un tiempo de descanso antes del final de la semana siguiente.

Los días en que no se reduzca el descanso con arreglo al párrafo primero se podrá tomar éste en dos o tres períodos separados durante las veinticuatro horas, si bien uno de dichos períodos deberá ser de ocho horas consecutivas por lo menos. En tal caso, la duración mínima del descanso se prolongará a doce horas.

2. Durante cada período de treinta horas en el cual haya por lo menos dos conductores a bordo de un vehículo, éstos deberán gozar de un descanso diario de ocho horas consecutivas por lo menos.

3. Durante cada semana, uno de los períodos de descanso contemplados en los apartados 1 y 2 se prolongará en concepto de descanso semanal, a un total de cuarenta y cinco horas consecutivas. Dicho período podrá acortarse a un mínimo de treinta y seis horas consecutivas cuando se tome en el lugar en que se encuentre normalmente el vehículo o el conductor, o a un mínimo de veinticuatro horas consecutivas cuando se tome en un lugar distinto de los citados. Cada acortamiento se compensará con un tiempo de descanso equivalente tomado en conjunto antes del final de la tercera semana siguiente a aquélla de que se trate.»

Normativa internacional

5 El Acuerdo europeo sobre el trabajo del personal de los vehículos contratados para el transporte internacional por carretera (en lo sucesivo, «Acuerdo AETC»), mencionado en el artículo 2, apartado 2, del Reglamento nº 3820/85, entró en vigor en la Comunidad en virtud del Reglamento (CEE) nº 2829/77 del Consejo, de 12 de diciembre de 1977 (DO L 334, p. 11; EE 07/02, p. 78). El cuarto considerando del Reglamento nº 2829/77 indica que, al pertenecer la materia regulada por el Acuerdo AETC al ámbito de aplicación del Reglamento (CEE) nº 543/69 del Consejo, de 25 de marzo de 1969, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera (DO L 77, p. 49; EE 07/01, p. 116), la competencia para negociar y celebrar dicho Acuerdo corresponde a la Comunidad desde el momento de la entrada en vigor de este último Reglamento. Sin embargo, según el mencionado considerando, las circunstancias específicas de las negociaciones relativas al Acuerdo AETC justifican, con carácter excepcional, un procedimiento según el cual los Estados miembros procedan al depósito separado de sus instrumentos de ratificación o de adhesión en el marco de una acción concertada, actuando siempre en interés y por cuenta de la Comunidad.

6 El tenor del artículo 8, apartados 1 a 3, del Acuerdo AETC es idéntico al del artículo 8, apartados 1 a 3, del Reglamento nº 3820/85.

Legislación nacional

7 Las disposiciones del Reglamento nº 3820/85 fueron completadas en el Derecho austriaco mediante el artículo 134, apartado 1, de la Kraftfahrgesetz (Ley sobre vehículos automóviles) de 1967, que establece que las infracciones de dicho Reglamento llevarán aparejada una sanción administrativa de hasta 30.000 ATS.

El litigio principal y las cuestiones prejudiciales

8 El 24 de octubre de 2000, los Sres. Cipra y Kvasnicka condujeron un camión con matrícula checa hasta el puesto de control fronterizo de Drasenhofen (Austria), en la frontera entre Austria y la República Checa. La resolución de remisión no especifica si el camión abandonaba el territorio de la Unión Europea o si entraba en él.

9 Tras examinar los discos del tacógrafo de dicho camión correspondientes a los días 22 a 24 de octubre de 2000, la policía de fronteras austriaca, por considerar que los demandantes en el litigio principal no habían respetado los tiempos de descanso diarios establecidos en el artículo 8 del Reglamento nº 3820/85, les impuso a cada uno de ellos una fianza provisional de 1.000 ATS. Según la resolución de remisión, el análisis minucioso de los discos reveló que los conductores, que se habían tomado un tiempo de descanso ininterrumpido de 8 horas y 5 minutos durante un período de 30 horas, habían cumplido las exigencias del artículo 8, apartado 2, de dicho Reglamento, pero no las del apartado 1 de este artículo.

10 Mediante sendas resoluciones de 9 de enero de 2001, la Bezirkshauptmannschaft Mistelbach acordó mantener las fianzas provisionales de 1.000 ATS. A la vista de los datos que obran en las actuaciones enviadas por el órgano jurisdiccional remitente, la Bezirkshauptmannschaft parece haber aplicado el artículo 8 del Acuerdo AETC y no el Reglamento nº 3820/85. Los demandantes en el litigio principal interpusieron un recurso contra dichas resoluciones ante el Unabhängiger Verwaltungssenat im Land Niederösterreich, alegando que habían cumplido los tiempos de descanso reglamentarios.

11 El órgano jurisdiccional remitente considera que el tenor del artículo 8, apartados 1 y 2, del Reglamento nº 3820/85 suscita dudas sobre la relación existente entre estos dos apartados. En efecto, parece posible tanto aplicar ambos apartados de forma acumulativa como considerar que el apartado 2 es una *lex*

specialis con respecto al apartado 1. Según este órgano jurisdiccional, hay que tener en cuenta que, en el apartado 1, el destinatario de la norma está designado por medio del artículo determinado «el», mientras que en el apartado 2 se caracteriza a los destinatarios mediante el adjetivo numeral cardinal «dos». De los artículos 6 y 7 de dicho Reglamento resulta que este artículo determinado «el» no puede ser entendido en el sentido del adjetivo numeral cardinal «uno», de modo que las normas fijadas en los artículos 6, 7 y 8, apartado 1, del Reglamento nº 3820/85 se aplican con independencia del número de conductores. Sin embargo, el órgano jurisdiccional remitente admite que la finalidad de estas disposiciones podría abogar en favor de otra interpretación.

12 El órgano jurisdiccional remitente concluye que las disposiciones del artículo 8, apartado 1, del Reglamento nº 3820/85, en relación con las del apartado 2 del mismo artículo, pueden ser interpretadas de maneras diferentes. En su opinión, estas disposiciones no parecen en absoluto conformes con los principios de seguridad jurídica y de claridad de las normas comunitarias. Recuerda además que las infracciones del Reglamento están sancionadas penalmente en el ámbito nacional.

13 En estas circunstancias, el Unabhängiger Verwaltungssenat im Land Niederösterreich decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia las cuestiones prejudiciales siguientes:

«1) En el ámbito de aplicación del Reglamento (CEE) nº 3820/85 del Consejo, de 20 de diciembre de 1985, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera, en caso de que haya dos conductores a bordo de un vehículo, ¿deben cumplir ambos conductores de forma acumulativa los requisitos del artículo 8, apartados 1 y 2, de dicho Reglamento, o prevalece el apartado 2 de dicho artículo sobre el apartado 1 por tratarse de una *lex specialis*?

2) En el ámbito de aplicación del Reglamento (CEE) nº 3820/85 del Consejo, de 20 de diciembre de 1985, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera, en el caso de que haya dos conductores a bordo de un vehículo, ¿deben dejar de aplicarse las disposiciones del artículo 8, apartado 1, de dicho Reglamento o, en su caso, del artículo 8, apartados 1 y 2, del mismo, por ser contrarias a normas de Derecho comunitario de rango superior?»

Sobre la admisibilidad

Observaciones presentadas ante el Tribunal de Justicia

14 El Gobierno austriaco considera que las cuestiones prejudiciales no son admisibles debido a que se refieren a una situación hipotética. Con arreglo a los documentos que obran en su poder, el camión de que se trata en el litigio principal efectuó un trayecto entre Austria y la República Checa. Por consiguiente, no se trata de un transporte intracomunitario en el sentido del artículo 2, apartado 1, del Reglamento nº 3820/85, sino de un transporte con origen o destino en un país tercero con arreglo al artículo 2, apartado 2, primer guión, de dicho Reglamento. Por lo tanto, el Acuerdo AETC, ratificado por la República de Austria y por la República Checa, es aplicable a los hechos del litigio principal.

15 La Comisión comparte la opinión según la cual a los hechos del litigio principal no les es aplicable el Reglamento nº 3820/85 sino el Acuerdo AETC. Alega que dicho Acuerdo, firmado por los Estados miembros, forma parte del Derecho comunitario y que el Tribunal de Justicia es competente para interpretarlo. A este respecto, precisa que, conforme al séptimo considerando del Reglamento nº 3820/85, la materia regulada por el Acuerdo AETC está comprendida en el

ámbito de aplicación de dicho Reglamento. Por lo tanto, la Comunidad era competente para negociar y celebrar este Acuerdo. Sólo circunstancias específicas de su negociación justificaban, con carácter excepcional, un procedimiento según el cual los Estados miembros depositaron por separado sus instrumentos de ratificación o de adhesión en el marco de una acción concertada, actuando siempre en interés y por cuenta de la Comunidad.

16 La Comisión recuerda que los tiempos de descanso están regulados en el artículo 8 del Acuerdo AETC, cuyo tenor es idéntico al del artículo 8 del Reglamento nº 3820/85. En consecuencia, las cuestiones de interpretación que el Tribunal de Justicia ha de resolver son idénticas para ambos artículos.

17 El Gobierno sueco considera que corresponde al órgano jurisdiccional remitente determinar si los hechos del litigio principal están comprendidos en el ámbito de aplicación del Reglamento nº 3820/85 o del Acuerdo AETC.

Respuesta del Tribunal de Justicia

18 Es preciso recordar que, según reiterada jurisprudencia, dentro del marco de la cooperación entre el Tribunal de Justicia y los órganos jurisdiccionales nacionales establecida por el artículo 234 CE, corresponde exclusivamente al órgano jurisdiccional nacional, que conoce del litigio y que debe asumir la responsabilidad de la decisión jurisdiccional que debe adoptarse, apreciar, a la luz de las particularidades del asunto, tanto la necesidad de una decisión prejudicial para poder dictar sentencia, como la pertinencia de las cuestiones que plantea al Tribunal de Justicia. Por consiguiente, cuando las cuestiones planteadas se refieran a la interpretación del Derecho comunitario, el Tribunal de Justicia está, en principio, obligado a pronunciarse (véanse, en particular, las sentencias de

15 de diciembre de 1995, Bosman, C-415/93, Rec. p. I-4921, apartado 59, y de 10 de mayo de 2001, Agorà y Excelsior, asuntos acumulados C-223/99 y C-260/99, Rec. p. I-3605, apartado 18).

19 Sin embargo, el Tribunal de Justicia también ha declarado que, en supuestos excepcionales, le corresponde examinar las circunstancias en las que el juez nacional se dirige a él con objeto de verificar su propia competencia (véase, en este sentido, la sentencia de 16 de diciembre de 1981, Foglia, 244/80, Rec. p. 3045, apartado 21). La negativa a pronunciarse sobre una cuestión prejudicial planteada por un órgano jurisdiccional nacional sólo es posible cuando resulta evidente que la interpretación del Derecho comunitario solicitada no tiene relación alguna con la realidad o con el objeto del litigio principal, cuando el problema es de naturaleza hipotética o también cuando el Tribunal de Justicia no dispone de los elementos de hecho o de Derecho necesarios para responder de manera útil a las cuestiones planteadas (véase, en particular, la sentencia de 13 de marzo de 2001, PreussenElektra, C-379/98, Rec. p. I-2099, apartado 39).

20 Procede señalar que no es éste el caso en el presente asunto. En efecto, ningún elemento de la resolución de remisión permite afirmar que las cuestiones prejudiciales no tienen relación con la realidad o con el objeto del litigio principal o que el problema es de naturaleza hipotética.

21 El órgano jurisdiccional remitente ha indicado claramente a este respecto que la interpretación de las disposiciones controvertidas en el litigio principal le es necesaria para apreciar si los Sres. Cipra y Kvasnicka respetaron efectivamente las exigencias comunitarias relativas a los tiempos de descanso.

22 Habida cuenta de la descripción de los hechos dada por el órgano jurisdiccional remitente, parece no obstante verosímil, tal como han alegado el Gobierno

austriaco y la Comisión, que el transporte objeto del litigio principal pueda estar comprendido en el ámbito de aplicación de las disposiciones del Acuerdo AETC. A este respecto, es preciso recordar que el Tribunal de Justicia puede proporcionar al órgano jurisdiccional nacional elementos de interpretación del Derecho comunitario útiles para la resolución del litigio principal y que puede, por tanto, verse obligado a tomar en consideración normas de Derecho comunitario a las que no se haya referido el órgano jurisdiccional nacional en el enunciado de su cuestión (véase, en particular, la sentencia de 19 de noviembre de 2002, Strawson y Gagg & Sons, C-304/00, Rec. p. I-10737, apartados 57 y 58).

23 Por lo que se refiere a la posible aplicación del Acuerdo AETC al litigio principal, cabe recordar que, del cuarto considerando del Reglamento nº 2829/77, en virtud del cual dicho Acuerdo entró en vigor en la Comunidad, resulta que los Estados miembros, al ratificar o al adherirse a dicho Acuerdo, actuaron en interés y por cuenta de la Comunidad (véase el apartado 5 de la presente sentencia). Según el artículo 2, apartado 2, del Reglamento nº 3820/85, el Acuerdo AETC se aplica, en lugar de las disposiciones de este Reglamento, en todo el trayecto, a los transportes internacionales por carretera efectuados con destino a países terceros que sean Partes del Acuerdo o desde el territorio de los mismos, o que atraviesen dichos países, por vehículos matriculados en un Estado miembro o en uno de dichos países.

24 A la luz de cuanto antecede, procede señalar que el Acuerdo AETC forma parte del Derecho comunitario y que el Tribunal de Justicia es competente para interpretarlo.

25 Como sostiene acertadamente el Gobierno sueco, corresponde al órgano jurisdiccional remitente, que conoce del litigio y que debe asumir la responsabilidad de la decisión jurisdiccional que debe adoptarse, determinar, a la luz de los hechos del litigio principal, si procede aplicar, en este caso, el artículo 8, apartados 1 y 2, del Reglamento nº 3820/85 o el artículo 8, apartados 1 y 2, del Acuerdo AETC, cuyo tenor es, por otra parte, idéntico.

26 De las consideraciones que anteceden se deduce que debe declararse la admisibilidad de la petición de decisión prejudicial.

Sobre la primera cuestión

27 Mediante su primera cuestión, el órgano jurisdiccional remitente pregunta fundamentalmente si, en el caso de un transporte realizado por varios conductores, deben cumplirse de forma acumulativa los requisitos relativos a los tiempos de descanso previstos en el artículo 8, apartados 1 y 2, del Reglamento nº 3820/85, o si las disposiciones de dicho apartado 2 han de aplicarse como *lex specialis* con respecto al apartado 1.

Observaciones presentadas ante el Tribunal de Justicia

28 Todos los interesados que han presentado observaciones consideran que, en la medida en que el artículo 8, apartado 2, del Reglamento nº 3820/85 sea aplicable, no deben cumplirse las exigencias del apartado 1 de este artículo. Esta interpretación queda corroborada, en su opinión, por el tenor, la finalidad y el contexto de dichas disposiciones.

29 En primer lugar, el contenido literal del artículo 8, apartado 1, del Reglamento nº 3820/85, según el cual «el conductor gozará de un tiempo de descanso diario de once horas consecutivas, por lo menos», no se refiere a cualquier conductor, sino únicamente al conductor que se encuentra solo a bordo del camión.

30 En segundo lugar, la mejora de la seguridad vial constituye uno de los objetivos perseguidos por el Reglamento nº 3820/85 y esta seguridad queda mejor garantizada cuando el conductor va acompañado por otro conductor. Dado que cada uno de los conductores tiene la posibilidad de descansar mientras el otro conduce, podría contentarse con un número de horas de descanso consecutivas ligeramente inferior en un período más amplio.

31 La Comisión alega, además, que la aplicación acumulativa de los apartados 1 y 2 del artículo 8 del Reglamento nº 3820/85 a los equipos integrados por varios conductores presentaría desventajas económicas para los empresarios de transportes y no tendría ninguna influencia positiva sobre la competencia.

32 Por último, el Gobierno neerlandés y la Comisión sostienen que el artículo 8, apartado 3, primera frase, del Reglamento nº 3820/85 confirma que los apartados 1 y 2 de dicho artículo no deben aplicarse de forma acumulativa. La fórmula «uno de los períodos de descanso contemplados en los apartados 1 y 2» que figura en esta frase implica que el legislador comunitario ha querido hacer una distinción entre los tiempos de descanso contemplados en el apartado 1 y los contemplados en el apartado 2.

33 Según la Comisión, la aplicación alternativa y no acumulativa de los apartados 1 y 2 del artículo 8 del Reglamento nº 3820/85 queda corroborada también por los antecedentes de dicho Reglamento. Las normas comunitarias en materia social en el sector del transporte por carretera fueron establecidas inicialmente en el Reglamento nº 543/69, cuyo artículo 11, apartados 3 y 4, regula expresa y exclusivamente los tiempos de descanso de los equipos integrados por varios conductores. Por otra parte, el Gobierno neerlandés alega que se ha adoptado un enfoque similar en la Propuesta de Reglamento 2002/C 51 E/05 del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera (DO 2002, C 51 E, p. 234).

Respuesta del Tribunal de Justicia

34 Hay que señalar en primer lugar que la interpretación según la cual los tiempos de descanso de un equipo de varios conductores están regulados por el artículo 8, apartado 2, del Reglamento nº 3820/85, pero no por el apartado 1 del mismo artículo, es conforme con el tenor de dichas disposiciones. Según dicho apartado 1, el conductor está obligado a respetar un tiempo de descanso diario de 11 horas consecutivas, por lo menos, en cada período de 24 horas. El apartado 2 sólo es aplicable cuando «haya por lo menos dos conductores a bordo de un vehículo». El número diferente de conductores considerados en estos dos apartados indica que regulan situaciones diferentes. En efecto, el hecho de que el conductor esté designado en el artículo 8, apartado 1, de este Reglamento como «el» conductor y no como «un» conductor se explica por la necesidad gramatical de calificar al destinatario de la norma mediante un artículo determinado.

35 Para la interpretación de una disposición de Derecho comunitario, procede tener en cuenta también su contexto y los objetivos que pretende alcanzar la normativa de la que forma parte (véanse, en particular, las sentencias de 14 de octubre de 1999, Adidas, C-223/98, Rec. p. I-7081, apartado 23, y de 14 de junio de 2001, Kvaerner, C-191/99, Rec. p. I-4447, apartado 30).

36 A este respecto, hay que destacar que el Reglamento nº 3820/85 tiene por objetivo principal la mejora de la seguridad vial, así como de las condiciones de trabajo de los conductores.

37 Es necesario señalar que, cuando varias personas asumen la conducción de un vehículo, la seguridad vial queda mejor garantizada. Dado que cada uno de los conductores tiene la posibilidad de descansar cuando otro conduce, puede contentarse con un número de horas de descanso consecutivas ligeramente inferior, es decir, 8 horas en vez de 9, en un período más amplio, a saber, 30 horas en vez de 24. El efecto útil del artículo 8, apartado 2, del Reglamento nº 3820/85, a saber, permitir tiempos de descanso más breves cuando el equipo está integrado por varios conductores, se vería comprometido si las disposiciones de los apartados 1 y 2 de este artículo se aplicasen de forma acumulativa.

38 Por consiguiente, procede constatar que la aplicación exclusiva del artículo 8, apartado 2, del Reglamento nº 3820/85 a los equipos integrados por varios conductores protege de manera suficiente sus condiciones de trabajo y garantiza la seguridad del transporte por carretera.

39 La interpretación según la cual los apartados 1 y 2 del artículo 8 del Reglamento nº 3820/85 deben aplicarse alternativamente y no de forma acumulativa queda corroborada también por la norma que figura en el apartado 3, primera frase, de dicho artículo, que dispone que, durante cada semana, «uno de los períodos de descanso contemplados en los apartados 1 y 2 se prolongará [...] a un total de cuarenta y cinco horas consecutivas».

40 A la luz de las consideraciones que anteceden, procede responder a la primera cuestión que, en el caso de un transporte realizado por varios conductores, el artículo 8, apartado 2, del Reglamento nº 3820/85 ha de aplicarse como *lex specialis* con respecto al apartado 1 del mismo artículo. Por consiguiente, no procede aplicar estas disposiciones de forma acumulativa.

41 Por ser los elementos textuales, teleológicos y contextuales identificados en los apartados 34 y 36 a 39 de la presente sentencia comunes al artículo 8 del Reglamento nº 3820/85 y al artículo 8 del Acuerdo AETC, esta misma interpretación es válida para el artículo 8, apartados 1 y 2, de dicho Acuerdo.

42 Como se ha indicado en el apartado 25 de la presente sentencia, corresponde al órgano jurisdiccional remitente determinar, a la luz de los hechos del litigio principal, si procede aplicar las disposiciones del Reglamento nº 3820/85 o las de dicho Acuerdo.

Sobre la segunda cuestión

43 Mediante su segunda cuestión, el órgano jurisdiccional remitente pregunta si las disposiciones del artículo 8, apartados 1 y 2, del Reglamento nº 3820/85 son conformes con el principio de seguridad jurídica, que obliga a que una normativa sea clara. En esencia, pretende que el Tribunal de Justicia se pronuncie sobre la validez de estas disposiciones.

Observaciones presentadas ante el Tribunal de Justicia

44 Todos los interesados que han presentado observaciones consideran que las exigencias en materia de seguridad jurídica, tal como están definidas por la jurisprudencia del Tribunal de Justicia, no han sido ignoradas por el artículo 8, apartados 1 y 2, del Reglamento nº 3820/85.

45 Según el Gobierno francés y la Comisión, dichas disposiciones son perfectamente claras. El Gobierno sueco sostiene que los requisitos en materia de tiempo de descanso que resultan de dichas disposiciones son suficientemente claros. El Gobierno austriaco considera que el sentido de la normativa controvertida en el litigio principal puede deducirse de su finalidad sin que subsista duda alguna. Según el Gobierno neerlandés, esta normativa no es incomprensible.

46 El Consejo, que sólo se pronuncia formalmente sobre la segunda cuestión, señala que la interpretación del artículo 8, apartados 1 y 2, del Reglamento nº 3820/85 se deduce del contexto teleológico y sistemático en el que se inscriben estas disposiciones. Dicha interpretación se ve confirmada por el tenor de ambas disposiciones, por lo que el Consejo considera que son suficientemente precisas. El Consejo alega que el Tribunal de Justicia ya ha tenido ocasión, en varios asuntos, de examinar las disposiciones del Reglamento nº 3820/85 y que dicho examen no ha revelado contradicciones o elementos de inseguridad jurídica. Añade que las disposiciones controvertidas son conformes con el Acuerdo interinstitucional, de 22 de diciembre de 1998, relativo a las directrices comunes sobre la calidad de la redacción de la legislación comunitaria (DO 1999, C 73, p. 1).

Respuesta del Tribunal de Justicia

47 De una reiterada jurisprudencia se deduce que el principio de seguridad jurídica, que en el caso de autos es la única norma superior que puede ser pertinente, exige que una normativa que impone obligaciones a los sujetos de Derecho sea clara y precisa, de forma que puedan conocer sin ambigüedad sus derechos y obligaciones y actuar en consecuencia (véase, en este sentido, la sentencia de 9 de julio de 1981, Gondrand Frères y Garancini, 169/80, Rec. p. 1931, apartado 17).

48 A la vista, en particular, de la respuesta dada a la primera cuestión, es necesario señalar que los requisitos en materia de tiempo de descanso que se aplican a los equipos integrados por un único conductor o por dos conductores, por lo menos, resultan con suficiente claridad de los términos del artículo 8, apartados 1 y 2, del Reglamento nº 3820/85, así como de su contexto y de los objetivos perseguidos por la normativa de la que forma parte. Como resulta del apartado 41 de la presente sentencia, una constatación análoga puede efectuarse respecto del artículo 8, apartados 1 y 2, del Acuerdo AETC.

49 Teniendo en cuenta lo que antecede, procede responder a la segunda cuestión que el examen del artículo 8, apartados 1 y 2, del Reglamento nº 3820/85 a la luz del principio de seguridad jurídica no ha revelado ningún elemento que pueda afectar a su validez.

Costas

50 Los gastos efectuados por los Gobiernos austriaco, francés, neerlandés y sueco, así como por el Consejo y 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 (Sala Quinta),

pronunciándose sobre las cuestiones planteadas por el Unabhängiger Verwaltungssenat im Land Niederösterreich mediante resolución de 6 de noviembre de 2001, declara:

1) En el caso de un transporte realizado por varios conductores, el artículo 8, apartado 2, del Reglamento (CEE) nº 3820/85 del Consejo, de 20 de diciembre de 1985, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera, ha de aplicarse como *lex specialis* con respecto al apartado 1 del mismo artículo. Por consiguiente, no procede aplicar estas disposiciones de forma acumulativa.

2) Esta misma interpretación es válida para el artículo 8, apartados 1 y 2, del Acuerdo europeo sobre el trabajo del personal de los vehículos contratados para el transporte internacional por carretera (AETC).

3) Corresponde al órgano jurisdiccional remitente determinar, a la luz de los hechos del litigio principal, si procede aplicar las disposiciones del Reglamento nº 3820/85 o las de dicho Acuerdo.

4) **El examen del artículo 8, apartados 1 y 2, del Reglamento nº 3820/85 a la luz del principio de seguridad jurídica no ha revelado ningún elemento que pueda afectar a su validez.**

Wathelet Edward La Pergola

von Bahr Rosas

Pronunciada en audiencia pública en Luxemburgo, a 16 de enero de 2003.

El Secretario

R. Grass

El Presidente de la Sala Quinta

M. Wathelet