ACÓRDÃO DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Quinta Secção)

16 de Janeiro de 2003 *

No processo C-439/01,

que tem por objecto um pedido dirigido ao Tribunal de Justiça, nos termos do artigo 234.° CE, pela Unabhängiger Verwaltungssenat im Land Niederösterreich (Áustria), destinado a obter, no litígio pendente neste órgão jurisdicional entre

Libor Cipra,

Vlastimil Kvasnicka

e

Bezirkshauptmannschaft Mistelbach,

uma decisão a título prejudicial sobre a interpretação e a validade do artigo 8.°, n.os 1 e 2, do Regulamento (CEE) n.° 3820/85 do Conselho, de 20 de Dezembro de 1985, relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários (JO L 370, p. 1; EE 07 F4 p. 21),

* Língua do processo: alemão.

O TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Quinta Secção),

composto por: M. Wathelet, presidente de secção, D. A. O. Edward, A. La Pergola, S. von Bahr e A. Rosas (relator), juízes,

advogado-geral: S. Alber,

secretário: R. Grass,

vistas as observações escritas apresentadas:

— em representação do Governo austríaco, por C. Pesendorfer, na qualidade de agente,

— em representação do Governo francês, por G. de Bergues e S. Pailler, na qualidade de agentes,

— em representação do Governo neerlandês, por H. G. Sevenster, na qualidade de agente,

— em representação do Governo sueco, por A. Falk, na qualidade de agente,

— em representação do Conselho da União Europeia, por R. Frohn e A. Lopes Sabino, na qualidade de agentes,

— em representação da Comissão das Comunidades Europeias, por C. Schmidt e M. Wolfcarius, na qualidade de agentes,

visto o relatório do juiz-relator,

ouvidas as conclusões do advogado-geral apresentadas na audiência de 10 de Outubro de 2002,

profere o presente

Acórdão

1 Por despacho de 6 de Novembro de 2001, que deu entrada no Tribunal de Justiça em 13 de Novembro seguinte, a Unabhängiger Verwaltungssenat im Land Niederösterreich (autoridade administrativa independente do Land Niederösterreich) colocou, nos termos do artigo 234.° CE, duas questões prejudiciais respeitantes, a primeira, à interpretação do artigo 8.°, n.os 1 e 2, do Regulamento (CEE) n.° 3820/85 do Conselho, de 20 de Dezembro de 1985, relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários (JO L 370, p. 1; EE 07 F4 p. 21), e, a segunda, à validade dessa mesma disposição.

2 Estas questões foram suscitadas no âmbito de um litígio que opõe L. Cipra e V. Kvasnicka, condutores de veículos pesados de nacionalidade checa, à Bezirkshauptmannschaft Mistelbach (autoridade administrativa de primeira instância de Mistelbach) a respeito de uma caução provisória exigida por esta última aos referidos condutores na sequência de uma alegada inobservância dos períodos de repouso diário previstos pelo Regulamento n.° 3820/85.

Enquadramento jurídico

A legislação comunitária

3 O âmbito de aplicação do Regulamento n.º 3820/85 está definido no seu artigo 2.º nos seguintes termos:

«1. O presente regulamento aplica-se aos transportes rodoviários [...] efectuados no interior da Comunidade.

2. O acordo europeu relativo ao trabalho das tripulações dos veículos que efectuam transportes rodoviários internacionais (AETR) aplica-se, em substituição das regras actuais, aos transportes rodoviários internacionais:

— efectuados com destino ou provenientes de países terceiros que sejam partes no acordo, ou em trânsito nesses países, na totalidade do percurso, por veículos matriculados num Estado-Membro ou um desses países terceiros,

— efectuados com destino ou provenientes de um país terceiro que não seja parte no acordo, por veículos matriculados num desses países, em qualquer percurso no interior da Comunidade.»

4 O artigo 8.°, n.os 1 a 3, do Regulamento n.° 3820/85, relativo aos períodos de repouso, prevê:

«1. Em cada período de 24 horas, o condutor beneficia de um período de repouso diário de, pelo menos, 11 horas consecutivas, que pode ser reduzido a um mínimo de 9 horas consecutivas três vezes por semana no máximo, desde que, em compensação, seja acordado um período de repouso correspondente, antes do final da semana seguinte.

Nos dias em que o repouso não for reduzido, em conformidade com o disposto no primeiro parágrafo, este pode ser gozado em dois ou três períodos separados durante o período de 24 horas, devendo um destes períodos ser de, pelo menos, 8 horas consecutivas. Neste caso, a duração mínima de repouso é de 12 horas.

2. Durante cada período de 30 horas no qual há, pelo menos, dois condutores a bordo de um veículo, cada membro da tripulação deve beneficiar de um repouso diário de, pelo menos, 8 horas consecutivas.

3. No decurso de cada semana, um dos períodos de repouso referidos nos n.os 1 e 2 é prolongado para um total de 45 horas consecutivas, a título de descanso semanal. Este período de repouso pode ser reduzido a um mínimo de 36 horas consecutivas, se for gozado no local de afectação habitual do veículo ou no local de afectação do condutor, ou a um mínimo de 24 horas consecutivas se for gozado fora destes locais. Cada diminuição é compensada por um período de repouso equivalente gozado na totalidade antes do final da terceira semana a seguir à semana em questão.»

A regulamentação internacional

5 O acordo europeu relativo ao trabalho das tripulações dos veículos que efectuam transportes rodoviários internacionais (a seguir «acordo AETR»), referido no artigo 2.°, n.° 2, do Regulamento n.° 3820/85, entrou em vigor na Comunidade através do Regulamento (CEE) n.° 2829/77 do Conselho, de 12 de Dezembro de 1977 (JO L 334, p. 11; EE 07 F2 p. 78). O quarto considerando do Regulamento n.° 2829/77 indica que, sendo a matéria do AETR do domínio da aplicação do Regulamento (CEE) n.° 543/69 do Conselho, de 25 de Março de 1969, relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários, a competência para negociar e celebrar o mesmo acordo pertence à Comunidade desde a entrada em vigor do referido regulamento. Todavia, segundo aquele considerando, as circunstâncias especiais das negociações relativas ao AETR justificam, a título excepcional, um processo segundo o qual os Estados-Membros procedem ao depósito separado dos seus instrumentos de ratificação ou de adesão no âmbito de uma acção concertada, agindo no interesse e por conta da Comunidade.

6 O texto do artigo 8.°, n.^{os} 1 a 3, do acordo AETR é idêntico ao do artigo 8.°, n.^{os} 1 a 3, do Regulamento n.° 3820/85.

A legislação nacional

7 No direito austríaco, as disposições do Regulamento n.° 3820/85 foram completadas pelo § 134, n.° 1, da Kraftfahrgesetz (lei relativa aos veículos automóveis) de 1967, que dispõe que as infracções àquele regulamento são punidas com uma coima até 30 000 ATS.

O litígio no processo principal e as questões prejudiciais

8 Em 24 de Outubro de 2000, L. Cibra e V. Kvasnicka conduziram um veículo pesado com matrícula checa até ao posto fronteiriço de Drasenhofen (Áustria), na fronteira entre a Áustria e a República Checa. O despacho de reenvio não especifica se o veículo estava a sair do território da União Europeia ou a entrar.

9 Após consultar os registos do tacógrafo do veículo correspondentes ao período de 22 até 24 de Outubro de 2000, a polícia austríaca, por considerar que os recorrentes no processo principal não tinham respeitado os períodos de repouso diário previstos pelo artigo 8.° do Regulamento n.° 3820/85, obrigou cada um deles a pagar uma caução provisória de 1 000 ATS. Segundo o despacho de reenvio, uma análise minuciosa dos referidos registos revelou que os dois condutores, que gozaram um período ininterrupto de repouso de 8 horas e 5 minutos num período de 30 horas, tinham respeitado as exigências do referido artigo 8.°, n.° 2, mas não as do n.° 1 do mesmo artigo.

10 Por decisões de 9 de Janeiro de 2001, a Bezirkshauptmannschaft Mistelbach decretou a perda das cauções provisórias de 1 000 ATS. Perante os elementos constantes do *dossier* transmitido pelo tribunal *a quo*, a Bezirkshauptmannschaft aplicou o artigo 8.° do acordo AETR e não o Regulamento n.° 3820/85. Os recorrentes no processo principal interpuseram recurso dessas decisões para a Unabhängiger Verwaltungssenat im Land Niederösterreich, alegando que haviam respeitado os períodos de repouso regulamentares.

11 O tribunal *a quo* considera que a leitura do artigo 8.°, n.^{os} 1 e 2, do Regulamento n.° 3820/85 suscita dúvidas quando à relação existente entre estes dois números. Com efeito, aparentemente, tanto podem ser aplicados em conjunto como considerar o n.° 2 uma *lex specialis* relativamente ao n.° 1. Segundo aquele

tribunal, há que ter em conta o facto de que, no referido n.º 1, o destinatário da norma é designado através do artigo definido «o» enquanto, no n.º 2, os destinatários são especificados através do numeral cardinal «dois». Resultaria dos artigos 6.º e 7.º do referido regulamento que esse artigo definido «o» não pode ser entendido no sentido de numeral cardinal «um», pelo que as regras estabelecidas nos artigos 6.º, 7.º e 8.º, n.º 1, do Regulamento n.º 3820/85 se aplicariam independentemente da composição da tripulação. O tribunal *a quo* admite, porém, que a finalidade dessas disposições pode militar a favor de outra interpretação.

12 O tribunal *a quo* conclui que as disposições do artigo 8.º, n.º 1, do Regulamento n.º 3820/85, lidas em conjugação com as do n.º 2 do mesmo artigo, podem ser interpretadas de maneiras diversas. Segundo aquele tribunal, tais disposições não parecem, de modo algum, conformes aos princípios da segurança jurídica e da clareza das regras comunitárias. Recorda, além disso, que as infracções ao referido regulamento são punidas penalmente na ordem jurídica nacional.

13 Nestas circunstâncias, a Unabhängiger Verwaltungssenat im Land Niederösterreich decidiu suspender a instância e submeter ao Tribunal de Justiça as seguintes questões prejudiciais:

«1) Os condutores abrangidos pelo âmbito de aplicação do Regulamento (CEE) n.º 3820/85 do Conselho, de 20 de Dezembro de 1985, relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários, têm, no caso de um veículo com dois condutores, de preencher cumulativamente os requisitos do artigo 8.º, n.os 1 e 2, deste diploma, ou, pelo contrário, o artigo 8.º, n.º 2, prevalece, como *lex specialis*, sobre o n.º 1 desta disposição?

2) As disposições do artigo 8.°, n.° 1, ou do artigo 8.°, n.os 1 e 2, do Regulamento (CEE) n.° 3820/85 do Conselho, de 20 de Dezembro de 1985, relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários, não se aplicam, no caso de um veículo com dois condutores abrangidos pelo âmbito de aplicação deste regulamento, por violarem disposições de direito comunitário de grau hierárquico superior?»

Quanto à admissibilidade

Observações apresentadas ao Tribunal de Justiça

14 O Governo austríaco considera que as questões prejudiciais são inadmissíveis, por respeitarem a uma situação hipotética. Segundo os elementos do *dossier* em sua posse, o veículo pesado em causa no processo principal efectuou um trajecto entre a Áustria e República Checa. Não se trata, portanto, de um transporte intracomunitário na acepção do artigo 2.°, n.° 1, do Regulamento n.° 3820/85, mas de um transporte com destino ou proveniente de um país terceiro na acepção do artigo 2.°, n.° 2, primeiro travessão, do regulamento. O acordo AETR, que a República da Áustria e a República Checa ratificaram, é, por conseguinte, aplicável aos factos do processo principal.

15 A Comissão partilha a opinião de que os factos do processo principal são regulados não pelo Regulamento n.° 3820/85, mas pelo acordo AETR. Alega que este acordo, assinado pelos Estados-Membros, faz parte do direito comunitário e que o Tribunal de Justiça é competente para o interpretar. Precisa, a este respeito, que, nos termos do sétimo considerando do Regulamento n.° 3820/85, a matéria regulada pelo acordo AETR pertence ao âmbito de aplicação deste regulamento. A Comunidade teve, consequentemente, competência para negociar e concluir o

referido acordo. Apenas as circunstâncias especiais das negociações relativas ao acordo AETR justificaram, a título excepcional, um procedimento segundo o qual os Estados-Membros procederam ao depósito separado dos seus instrumentos de ratificação ou de adesão numa acção concertada, agindo ao mesmo tempo no interesse e por conta da Comunidade.

16 A Comissão recorda que os períodos de repouso se encontram regulados no artigo 8.° do acordo AETR, cujo teor é idêntico ao do artigo 8.° do Regulamento n.° 3820/85. As questões de interpretação sobre as quais o Tribunal de Justiça foi chamado a pronunciar-se são, portanto, idênticas para ambos os artigos.

17 O Governo sueco considera que cabe ao tribunal *a quo* determinar se os factos do processo principal estão abrangidos pelo Regulamento n.° 3820/85 ou pelo acordo AETR.

Resposta do Tribunal de Justiça

18 Importa recordar que, segundo jurisprudência constante, no âmbito da cooperação entre o Tribunal de Justiça e os órgãos jurisdicionais nacionais instituída pelo artigo 234.° CE, compete apenas ao juiz nacional, a quem foi submetido o litígio e que deve assumir a responsabilidade pela decisão jurisdicional a tomar, apreciar, tendo em conta as especificidades do processo, tanto a necessidade de uma decisão prejudicial para poder proferir a sua decisão como a pertinência das questões que coloca ao Tribunal de Justiça. Consequentemente, como as questões colocadas são relativas à interpretação do direito comunitário, o Tribunal de Justiça é, em princípio, obrigado a decidir (v., nomeadamente, acórdãos de 15 de

Dezembro de 1995, Bosman, C-415/93, Colect., p. I-4921, n.° 59, e de 10 de Maio de 2001, Agorà e Excelsior, C-223/99 e C-260/99, Colect., p. I-3605, n.° 18).

19 No entanto, o Tribunal de Justiça também declarou que, em casos excepcionais, lhe cabe examinar as condições em que os pedidos de interpretação lhe são submetidos pelos órgão jurisdicionais nacionais para verificar a sua própria competência (v., neste sentido, acórdão de 16 de Dezembro de 1981, Foglia, 244/80, Recueil, p. 3045, n.° 21). A recusa de decisão quanto a uma questão prejudicial submetida pelo órgão jurisdicional nacional só é possível quando é manifesto que a interpretação do direito comunitário solicitada não tem qualquer relação com a realidade ou com o objecto do litígio no processo principal, quando o problema é hipotético ou ainda quando o Tribunal não dispõe dos elementos de facto e de direito necessários para responder utilmente às questões que lhe são colocadas (v., designadamente, acórdão de 13 de Março de 2001, PreussenElektra, C-379/98, Colect., p. I-2099, n.° 39).

20 Importa referir que tal não acontece no caso vertente. Com efeito, nada no despacho de reenvio permite afirmar que as questões prejudiciais não têm qualquer relação com a realidade ou com o objecto do litígio no processo principal ou que respeitam a um problema de natureza hipotética.

21 O tribunal *a quo* indicou claramente a este respeito que a interpretação das disposições em causa no processo principal lhe é necessária para julgar se L. Cipra e V. Kvasnicka respeitaram efectivamente as exigências comunitárias relativas aos períodos de repouso.

22 Tendo em conta a descrição dos factos feita pelo tribunal *a quo*, parece, porém, provável, como alegaram o Governo austríaco e a Comissão, que o transporte em

causa no processo principal esteja abrangido pelo acordo AETR. Nesta medida, deve recordar-se que o Tribunal de Justiça pode fornecer ao órgão nacional elementos de interpretação do direito comunitário úteis para a solução do litígio no processo principal e que pode, portanto, ser levado a tomar em consideração normas de direito comunitário às quais o tribunal nacional não tenha feito referência no enunciado da sua questão (v., nomeadamente, acórdão de 19 de Novembro de 2002, Regina, C-304/00, Colect., p. I-10737, n.os 57 e 58).

23 Quanto à eventual aplicação do acordo AETR ao litígio do processo principal, importa recordar que resulta do quarto considerando do Regulamento n.º 2829/77, por intermédio do qual aquele acordo entrou em vigor na Comunidade, que os Estados-Membros agiram no interesse e por conta da Comunidade, aquando da ratificação ou adesão respectivas (v. n.º 5 do presente acórdão). Nos termos do artigo 2.º, n.º 2, do Regulamento n.º 3820/85, o acordo AETR é aplicável, em substituição das disposições deste regulamento, aos transportes rodoviários internacionais efectuados com destino ou provenientes de países terceiros que sejam partes no acordo, ou em trânsito nesses países, na totalidade do percurso, por veículos matriculados num Estado-Membro ou num desses países terceiros.

24 Face às considerações precedentes, deve concluir-se que o acordo AETR faz parte do direito comunitário e que o Tribunal de Justiça é competente para o interpretar.

25 Como alega acertadamente o Governo sueco, ao tribunal *a quo*, que é chamado a decidir do litígio e deve assumir a responsabilidade da decisão judicial a tomar, cabe determinar, à luz dos factos do processo principal, se há lugar à aplicação, no caso vertente, do artigo 8.º, n.os 1 e 2, do Regulamento n.º 3820/85 ou do artigo 8.º, n.os 1 e 2, do acordo AETR, cujos teores são, de resto, idênticos.

26 Resulta das considerações precedentes que o pedido de decisão a título prejudicial é admissível.

Quanto à primeira questão

27 Com a sua primeira questão, o tribunal *a quo* pergunta, essencialmente, se, no caso de um transporte assegurado por diversos condutores, as condições relativas aos períodos de repouso previstas no artigo 8.°, n.^{os} 1 e 2, do Regulamento n.° 3820/85 devem ser preenchidas cumulativamente ou se as disposições do n.° 2 são aplicáveis a título de *lex specialis* relativamente ao n.° 1.

Observações apresentadas ao Tribunal de Justiça

28 Todos os interessados que apresentaram observações consideram que, sendo aplicável o artigo 8.°, n.° 2, do Regulamento n.° 3820/85, as exigências do n.° 1 do mesmo artigo não têm de ser respeitadas. Esta interpretação seria corroborada pelo teor, a finalidade e o contexto das referidas disposições.

29 Em primeiro lugar, o teor do artigo 8.°, n.° 1, do Regulamento n.° 3820/85, segundo o qual «o condutor beneficia de um período de repouso diário de, pelo menos, 11 horas consecutivas», não visa qualquer condutor mas apenas aquele que se encontra a bordo do veículo pesado.

30 Seguidamente, o reforço da segurança rodoviária constitui um dos objectivos prosseguidos pelo Regulamento n.º 3820/85 e essa segurança pode ser melhor assegurada quando o condutor é assistido por outro condutor. Uma vez que cada um dos condutores tem a possibilidade de repousar enquanto o outro conduz, é-lhe suficiente um número de horas de repouso consecutivas ligeiramente inferior, num período mais longo.

31 A Comissão alega, por outro lado, que a aplicação cumulativa dos n.os 1 e 2 do artigo 8.º do Regulamento n.º 3820/85 às tripulações compostas por vários condutores apresenta desvantagens económicas para as transportadoras e não tem qualquer influência positiva na concorrência.

32 Por último, o Governo neerlandês e a Comissão sustentam que o artigo 8.º, n.º 3, primeiro período, do Regulamento n.º 3820/85 confirma que não se deve aplicar cumulativamente os n.os 1 e 2 desse artigo. A fórmula «um dos períodos de repouso referidos nos n.os 1 e 2» que figura naquele período implica que o legislador comunitário quis fazer um distinção entre os períodos de repouso mencionados no n.º 1 e os mencionados no n.º 2.

33 Segundo a Comissão, a aplicação alternativa e não cumulativa dos n.os 1 e 2 do artigo 8.º do Regulamento n.º 3820/85 é igualmente corroborada pelo historial deste regulamento. As regras comunitárias em matéria social no domínio do transporte rodoviário foram, em primeiro lugar, definidas inicialmente no Regulamento n.º 543/69, cujo artigo 11.º, n.os 3 e 4, regulou expressa e exclusivamente os períodos de repouso das tripulações compostas por vários condutores. Por outro lado, o Governo neerlandês alega ter sido adoptada uma abordagem semelhante na proposta de regulamento 2002/C 51 E/05 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários (JO 2002, C 51 E, p. 234).

Resposta do Tribunal de Justiça

34 Importa salientar, desde logo, que a interpretação segundo a qual os períodos de repouso de uma tripulação de vários condutores são regulados pelo artigo 8.°, n.° 2, do Regulamento n.° 3820/85, mas não pelo n.° 1 do mesmo artigo, é consentânea com a letra dessas disposições. Nos termos do n.° 1, o condutor é obrigado a respeitar um período de repouso diário de, pelo menos, 11 horas consecutivas em cada período de 24 horas. O n.° 2, por sua vez, só é aplicável quando «há, pelo menos, dois condutores a bordo de um veículo». O número diferente de condutores visados nessas disposições constitui uma indicação de que estas regulam situações diferentes. Com efeito, o facto de o condutor ser designado no artigo 8.°, n.° 1, do referido regulamento como «o» condutor e não como «um» condutor explica-se pela necessidade gramatical de qualificar o destinatário da regra através de um artigo definido.

35 Para a interpretação de uma disposição de direito comunitário, importa ter igualmente em conta o seu contexto e os objectivos prosseguidos pela regulamentação em que está integrada (v., nomeadamente, acórdãos de 14 de Outubro de 1999, Adidas, C-223/98, Colect., p. I-7081, n.° 23, e de 14 de Junho de 2001, Kvaerner, C-191/99, Colect., p. I-4447, n.° 30).

36 A este respeito, há que salientar que o Regulamento n.° 3820/85 tem como principal objectivo melhorar o reforço da segurança rodoviária bem como as condições de trabalho dos condutores.

37 Impõe-se constatar que, quando são várias pessoas a assegurar a condução de um veículo, a segurança rodoviária resulta melhor garantida. Uma vez que cada um dos condutores tem a possibilidade de repousar enquanto o outro conduz, é-lhe suficiente um número de horas de repouso consecutivas ligeiramente inferior, isto é, 8 horas em vez de 9 horas, num período mais longo, isto é, 30 horas em vez de 24 horas. O efeito útil do artigo 8.°, n.° 2, do Regulamento n.° 3820/85, a saber, permitir períodos de repouso mais curtos quando a tripulação é composta por vários condutores, ficaria comprometido se as disposições dos n.os 1 e 2 deste artigo fossem aplicadas cumulativamente.

38 Importa concluir, consequentemente, que a aplicação exclusiva do artigo 8.°, n.° 2, do Regulamento n.° 3820/85 às tripulações compostas por vários condutores protege de forma suficiente as condições de trabalho destes últimos e garante a segurança do transporte rodoviário.

39 A interpretação segundo a qual os n.os 1 e 2 do artigo 8.° do Regulamento n.° 3820/85 devem ser aplicados alternativamente e não cumulativamente é também corroborada pela regra que figura no n.° 3, primeiro período, desse artigo, o qual dispõe que, no decurso de cada semana, «um dos períodos de repouso referidos nos n.os 1 e 2 é prolongado para um total de 45 horas consecutivas».

40 Face às considerações precedentes, deve responder-se à primeira questão que, no caso de um transporte assegurado por vários condutores, o artigo 8.°, n.° 2, do Regulamento n.° 3820/85 é aplicável enquanto *lex specialis* relativamente ao n.° 1 do mesmo artigo. Consequentemente, não há lugar à aplicação cumulativa dessas disposições.

41 Sendo os elementos textuais, teleológicos e contextuais identificados nos n.os 34 e 36 a 39 do presente acórdão comuns ao artigo 8.° do Regulamento n.° 3820/85 e ao artigo 8.° do acordo AETR, a mesma interpretação vale para o artigo 8.°, n.os 1 e 2, deste acordo.

42 Como indicado no n.° 25 do presente acórdão, compete ao tribunal *a quo* determinar, à luz dos factos do processo principal, se há lugar à aplicação das disposições do Regulamento n.° 3820/85 ou às do referido acordo.

Quanto à segunda questão

43 Com a sua segunda questão, o tribunal *a quo* pergunta se as disposições do artigo 8.°, n.os 1 e 2, do Regulamento n.° 3820/85 são conformes ao princípio da segurança jurídica, o qual impõe que as regulamentações sejam claras. No essencial, aquele tribunal interroga o Tribunal de Justiça acerca da validade dessas disposições.

Observações apresentadas ao Tribunal de Justiça

44 Todos os interessados que apresentaram observações consideram que as exigências em matéria de segurança jurídica, tal como estão definidas pela jurisprudência do Tribunal de Justiça, não foram desrespeitadas pelo artigo 8.°, n.os 1 e 2, do Regulamento n.° 3820/85.

45 Segundo o Governo francês e a Comissão, essas disposições são perfeitamente claras. O Governo sueco sustenta que as prescrições em matéria de período de repouso decorrentes das referidas disposições são suficientemente claras. O Governo austríaco considera que o sentido da regulamentação em causa no processo principal pode ser deduzido a partir da finalidade da mesma, sem que susbsista qualquer dúvida. Segundo o Governo neerlandês, essa regulamentação não é incompreensível.

46 O Conselho, que apenas se pronuncia formalmente a respeito da segunda questão, sustenta que a interpretação do artigo 8.°, n.os 1 e 2, do Regulamento n.° 3820/85 decorre do quadro teleológico e sistemático em que essas disposições se inscrevem. A referida interpretação é confirmada pelo teor destas, pelo que o Conselho considera que as mesmas são suficientemente precisas. O Conselho alega que o Tribunal de Justiça já teve, em diversos processos, oportunidade de apreciar as disposições do referido regulamento e que essas apreciações não revelaram contradições ou elementos de insegurança jurídica. Acrescenta que as disposições em causa são conformes ao acordo interinstitucional, de 22 de Dezembro de 1998, sobre as directrizes comuns em matéria de qualidade de redacção da legislação comunitária (JO 1999, C 73, p. 1).

Resposta do Tribunal de Justiça

47 Resulta de jurisprudência constante que o princípio da segurança jurídica, única norma superior que, no caso vertente, pode ser pertinente, exige que uma regulamentação que impõe obrigações às pessoas jurídicas seja clara e precisa, a fim de que estas possam conhecer sem ambiguidade os seus direitos e obrigações e agir em conformidade (v., neste sentido, acórdão de 9 de Julho de 1981, Gondrand Frères e Garancini, 169/80, Recueil, p. 1931, n.° 17).

48 Impõe-se constatar, face, nomeadamente, à resposta dada à primeira questão, que as prescrições em matéria de período de repouso aplicáveis às tripulações compostas por um único condutor ou, pelo menos, por dois condutores resultam suficientemente claras dos termos do artigo 8.°, n.os 1 e 2, do Regulamento n.° 3820/85, bem como do seu contexto e dos objectivos prosseguidos pela regulamentação em que está integrado. Como resulta do n.° 41 do presente acórdão, é possível retirar idêntica conclusão a respeito do artigo 8.°, n.os 1 e 2, do acordo AETR.

49 Face às considerações precedentes, deve responder-se à segunda questão que a apreciação do artigo 8.°, n.os 1 e 2, do Regulamento n.° 3820/85 à luz do princípio da segurança jurídica não revelou elementos de natureza a afectar a sua validade.

Quanto às despesas

50 As despesas efectuadas pelos Governos austríaco, francês, neerlandês e sueco, bem como pelo Conselho e pela Comissão, que apresentaram observações ao Tribunal de Justiça, não são reembolsáveis. Revestindo o processo, quanto às partes na causa principal, a natureza de incidente suscitado perante o órgão jurisdicional nacional, compete a este decidir quanto às despesas.

Pelos fundamentos expostos,

O TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Quinta Secção),

pronunciando-se sobre as questões submetidas pela Unabhängiger Verwaltungssenat im Land Niederösterreich, por despacho de 6 de Novembro de 2001, declara:

1) No caso de um transporte assegurado por vários condutores, o artigo 8.°, n.° 2, do Regulamento (CEE) n.° 3820/85 do Conselho, de 20 de Dezembro de 1985, relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários, é aplicável enquanto *lex specialis* relativamente ao n.° 1 do mesmo artigo. Consequentemente, não há lugar à aplicação cumulativa dessas disposições. Idêntica interpretação é válida para o artigo 8.°, n.^{os} 1 e 2, do acordo europeu relativo ao trabalho das tripulações dos veículos que efectuam transportes rodoviários internacionais (AETR).

2) A mesma interpretação vale para o artigo 8.°, n.^{os} 1 e 2, do acordo europeu relativo ao trabalho das tripulações dos veículos que efectuam transportes rodoviários internacionais (AETR).

3) Cabe ao órgão jurisdicional de reenvio determinar, à luz dos factos do processo principal, se há lugar à aplicação das disposições do Regulamento n.° 3820/85 ou das do referido acordo.

4) **A apreciação do artigo 8.°, n.os 1 e 2, do Regulamento n.° 3820/85 à luz do princípio da segurança jurídica não revelou elementos de natureza a afectar a sua validade.**

Wathelet Edward La Pergola

von Bahr Rosas

Proferido em audiência pública no Luxemburgo, em 16 de Janeiro de 2003.

O secretário

R. Grass

O presidente da Quinta Secção

M. Wathelet