DOMSTOLENS DOM (femte avdelningen)

den 16 januari 2003 *

I mål C-439/01,

angående en begäran enligt artikel 234 EG, från Unabhängiger Verwaltungssenat im Land Niederösterreich (Österrike), att domstolen skall meddela ett förhandsavgörande i det vid den nationella domstolen anhängiga målet mellan

Libor Cipra

Vlastimil Kvasnicka

och

Bezirkshauptmannschaft Mistelbach,

angående tolkningen och giltigheten av artikel 8.1 och 8.2 i rådets förordning (EEG) nr 3820/85 av den 20 december 1985 om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter (EGT L 370, s. 1; svensk specialutgåva, område 7, volym 3, s. 113),

* Rättegångsspråk: tyska.

meddelar

DOMSTOLEN (femte avdelningen)

sammansatt av avdelningsordföranden M. Wathelet samt domarna D.A.O. Edward, A. La Pergola, S. von Bahr och A. Rosas (referent),

generaladvokat: S. Alber,
justitiesekreterare: R. Grass,

med beaktande av de skriftliga yttranden som har inkommit från:

— den österrikiska regeringen, genom C. Pesendorfer, i egenskap av ombud,

— den franska regeringen, genom G. Bergues och S. Pailler, båda i egenskap av ombud,

— den nederländska regeringen, genom H.G. Sevenster, i egenskap av ombud,

— den svenska regeringen, genom A. Falk, i egenskap av ombud,

— Europeiska unionens råd, genom R. Frohn och A. Lopes Sabino, båda i egenskap av ombud,

— Europeiska gemenskapernas kommission, genom C. Schmidt och M. Wolfcarius, båda i egenskap av ombud,

med hänsyn till referentens rapport,

och efter att den 10 oktober 2002 ha hört generaladvokatens förslag till avgörande,

följande

Dom

1 Unabhängiger Verwaltungssenat im Land Niederösterreich (oberoende förvaltningsdomstol i Land Niederösterreich) har, genom beslut av den 6 november 2001 som inkom till domstolen den 13 november samma år, med stöd av artikel 234 EG ställt två frågor, den ena om tolkningen av artikel 8.1 och 8.2 i rådets förordning (EEG) nr 3820/85 av den 20 december 1985 om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter (EGT L 370, s. 1; svensk specialutgåva, område 7, volym 3, s. 113) och den andra om samma bestämmelses giltighet.

2 Dessa frågor har uppkommit i en tvist mellan Libor Cipra och Vlastimil Kvasnicka, lastbilsförare av tjeckisk nationalitet, å ena sidan, och Bezirkshauptmannschaft Mistelbach (förvaltningsmyndighet i första instans i Mistelbach), å andra sidan, rörande en interimistisk säkerhet som den sistnämnda myndigheten har krävt av de nämnda förarna på grund av att de påstått inte ha iakttagit den dygnsvila som föreskrivs i förordning nr 3820/85.

Tillämpliga bestämmelser

Gemenskapsbestämmelser

3 I artikel 2 i förordning nr 3820/85 definieras förordningens tillämpningsområde på följande sätt:

"1. Denna förordning tillämpas på sådana vägtransporter... som utförs inom gemenskapen.

2. I stället för denna förordning skall Europeiska överenskommelsen om arbetsförhållanden för fordonsbesättningar vid internationella vägtransporter (AETR) tillämpas på internationella vägtransporter i följande fall:

— Till eller från eller i transit genom tredjeländer, som är parter i överenskommelsen, för hela färden då transporten utförs av fordon registrerade i en medlemsstat eller i ett sådant tredjeland.

— Till eller från ett tredjeland, som inte är part i överenskommelsen, vid färd inom gemenskapen då transporten utförs av fordon registrerade i ett sådant tredjeland."

4 I artikel 8.1, 8.2 och 8.3 i förordning nr 3820/85, som rör viloperioder, föreskrivs följande:

"1. Under varje tjugofyratimmarsperiod skall föraren ha en dygnsvila om minst elva timmar i följd, vilken viloperiod högst tre gånger i veckan får minskas till minst nio timmar i följd, under förutsättning att föraren kompenseras med motsvarande vilotid före följande veckas slut.

De dagar då dygnsvilan inte minskas i enlighet med första stycket får vilan tas ut i två eller tre separata perioder under tjugofyratimmarsperioden, varav den ena viloperioden skall omfatta minst åtta timmar i följd. Om så sker, skall dygnsvilan förlängas till minst tolv timmar.

2. Om ett fordon har minst två förare, skall var och en av dem ha en viloperiod om minst åtta timmar i följd under varje trettiotimmarsperiod.

3. Varje vecka skall en av de i punkterna 1 och 2 nämnda viloperioderna utsträckas till en veckovila om sammanlagt 45 timmar i följd. Denna viloperiod får avkortas till minst 36 timmar i följd, om den tas på den ort där fordonet normalt är stationerat eller på förarens hemort, eller till minst 24 timmar i följd, om den tas på annan ort. Varje minskning skall kompenseras av en motsvarande viloperiod uttagen i ett sammanhang före slutet av den tredje vecka som infaller efter veckan i fråga."

Internationella bestämmelser

5 Europeiska överenskommelsen om arbetsförhållanden för fordonsbesättningar vid internationella vägtransporter (nedan kallad AETR-överenskommelsen), som avses i artikel 2.2 i förordning nr 3820/85, har satts i kraft i gemenskapen genom rådets förordning (EEG) nr 2829/77 av den 12 december 1977 (EGT L 334, s. 11; svensk specialutgåva, område 7, volym 1, s. 225). I fjärde skälet i förordning nr 2829/77 anges att eftersom föremålet för AETR-överenskommelsen omfattas av tillämpningsområdet för rådets förordning (EEG) nr 543/69 av den 25 mars 1969 om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter (EGT L 77, s. 49) har befogenheten att förhandla om och sluta denna överenskommelse legat hos gemenskapen sedan ikraftträdandet av den sistnämnda förordningen. Enligt samma skäl motiverar dock de särskilda omständigheterna vid AETR-förhandlingarna ett undantagsförfarande genom vilket gemenskapens medlemsstater var för sig överlämnar ratifikations- eller anslutningsinstrumenten under samordnade former men samtidigt handlar i hela gemenskapens intresse och på dess vägnar.

6 Lydelsen av artikel 8.1, 8.2 och 8.3 i AETR-överenskommelsen är identisk med lydelsen av artikel 8.1, 8.2 och 8.3 i förordning nr 3820/85.

Nationella bestämmelser

7 Bestämmelserna i förordning nr 3820/85 har i österrikisk rätt kompletterats med 134 § första stycket i Kraftfahrgesetz (lag om motorfordon) av år 1967, i vilken föreskrivs att en sanktionsavgift om upp till 30 000 ATS kan tas ut om reglerna i förordningen överträds.

Tvisten i målet vid den nationella domstolen och tolkningsfrågorna

8 Libor Cipra och Vlastimil Kvasnicka körde den 24 oktober 2000 en lastbil med tjeckiskt registreringsnummer till gränskontrollen Drasenhofen (Österrike), som ligger vid gränsen mellan Österrike och Republiken Tjeckien. I beslutet om hänskjutande anges inte om lastbilen därvid lämnade Europeiska unionens territorium eller körde in i det.

9 Efter att ha kontrollerat denna lastbils färdskrivarskivor för perioden mellan den 22 och den 24 oktober 2000 beslutade det österrikiska gendarmeriet, som ansåg att klagandena i målet vid den nationella domstolen inte hade iakttagit den dygnsvila som föreskrivs i artikel 8 i förordning nr 3820/85, att var och en av förarna skulle ställa en interimistisk säkerhet om 1 000 ATS. Enligt beslutet om hänskjutande har en närmare undersökning av färdskrivarskivorna visat att förarna, som hade tagit en viloperiod om åtta timmar och fem minuter i följd under en trettiotimmarsperiod, hade iakttagit kraven enligt artikel 8.2 i nämnda förordning, men inte enligt artikel 8.1.

10 Bezirkshauptmannschaft Mistelbach förverkade genom beslut av den 9 januari 2001 de provisoriska säkerheterna om 1 000 ATS. Mot bakgrund av de omständigheter som framgår av de handlingar som den nationella domstolen har överlämnat tycks Bezirkshauptmannschaft ha tillämpat artikel 8 i AETR-överenskommelsen och inte förordning nr 3820/85. Klagandena i målet vid den nationella domstolen har överklagat dessa beslut till Unabhängiger Verwaltungssenat im Land Niederösterreich och därvid hävdat att de har iakttagit de föreskrivna viloperioderna.

11 Den nationella domstolen anser att bestämmelserna i artikel 8.1 respektive 8.2 i förordning nr 3820/85 ger upphov till tveksamheter vad gäller förhållandet mellan de båda punkterna. Det tycks nämligen förhålla sig så, att man lika väl kan anse att bestämmelserna skall tillämpas kumulativt som att artikel 8.2 skall

anses utgöra *lex specialis* i förhållande till artikel 8.1. Enligt nämnda domstol skall hänsyn tas till den omständigheten att i artikel 8.1 anges den som bestämmelsen är riktad till i bestämd form, medan de som artikel 8.2 är riktad till i stället anges genom användning av räkneordet två. Av artiklarna 6 och 7 i nämnda förordning följer att termen föraren i bestämd form inte kan förstås som "en" obestämd förare, vilket innebär att de regler som anges i artiklarna 6, 7 och 8.1 i förordning nr 3820/85 är tillämpliga oberoende av hur besättningen är sammansatt. Den nationella domstolen medger dock att syftet med bestämmelserna kan tala för en annan tolkning.

12 Den nationella domstolen har dragit slutsatsen att bestämmelsen i artikel 8.1 i förordning nr 3820/85, jämförd med bestämmelsen i artikel 8.2, kan tolkas på flera olika sätt. Nämnda domstol anser att dessa bestämmelser inte alls tycks vara förenliga med rättssäkerhetsprincipen och principen om att gemenskapsregler skall vara klara. Den har dessutom erinrat om att straff är föreskrivna på nationell nivå för överträdelser av nämnda förordning.

13 Mot denna bakgrund har Unabhängiger Verwaltungssenat im Land Niederösterreich beslutat att vilandeförklara målet och ställa följande frågor till domstolen:

"1. Måste förare som omfattas av rådets förordning (EEG) nr 3820/85 av den 20 december 1985 om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter uppfylla förutsättningarna enligt såväl artikel 8.1 som 8.2 i förordningen i de fall där ett fordons besättning består av två förare, eller har artikel 8.2 i egenskap av *lex specialis* företräde framför artikel 8.1?

2. Om fråga är om en fordonsbesättning som består av två förare och som omfattas av rådets förordning (EEG) nr 3820/85 av den 20 december 1985 om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter, skall bestämmelserna i artikel 8.1 — eller eventuellt i artikel 8.1 och 8.2 — i förordningen inte tillämpas på grund av att de strider mot överordnade gemenskapsrättsliga bestämmelser?"

Huruvida målet kan tas upp till sakprövning

Yttranden i domstolen

14 Den österrikiska regeringen anser att tolkningsfrågorna inte kan tas upp till sakprövning, eftersom de avser en hypotetisk situation. Enligt de handlingar i målet som den har tillgång till har den lastbil som är i fråga i målet vid den nationella domstolen färdats på en sträcka mellan Österrike och Republiken Tjeckien. Det är följaktligen inte fråga om någon transport inom gemenskapen i den mening som avses i artikel 2.1 i förordning nr 3820/85, utan om en transport till eller från ett tredje land i den mening som avses i artikel 2.2 första strecksatsen i nämnda förordning. AETR-överenskommelsen, som Republiken Österrike och Republiken Tjeckien har ratificerat, är således tillämplig på omständigheterna i målet vid den nationella domstolen.

15 Kommissionen delar uppfattningen att de faktiska omständigheterna i målet vid den nationella domstolen regleras i AETR-överenskommelsen och inte i förordning nr 3820/85. Den har gjort gällande att denna överenskommelse, som har undertecknats av medlemsstaterna, utgör en del av gemenskapsrätten och att domstolen är behörig att tolka den. I detta hänseende har kommissionen anfört att i enlighet med sjunde skälet i förordning nr 3820/85 omfattas det ämne

som regleras i AETR-överenskommelsen av nämnda förordnings tillämpningsområde. Gemenskapen var således behörig att förhandla om och ingå denna överenskommelse. Det var endast de särskilda omständigheterna vid AETR-förhandlingarna som motiverade ett undantagsförfarande i vilket medlemsstaterna var för sig överlämnat ratifikations- eller anslutningsinstrumenten under samordnade former men samtidigt handlat i hela gemenskapens intresse och på dess vägnar.

16 Kommissionen har erinrat om att viloperioderna regleras i artikel 8 i AETR-överenskommelsen, vars lydelse är identisk med artikel 8 i förordning nr 3820/85. De tolkningsfrågor som domstolen har att pröva är således identiska avseende båda artiklarna.

17 Den svenska regeringen anser att det ankommer på den nationella domstolen att avgöra om de faktiska omständigheterna i målet vid den nationella domstolen omfattas av förordning nr 3820/85 eller av AETR-överenskommelsen.

Domstolens svar

18 Det skall erinras om att enligt fast rättspraxis ankommer det vid samarbetet mellan domstolen och de nationella domstolarna enligt artikel 234 EG uteslutande på de nationella domstolarna, vid vilka tvisten anhängiggjorts och som har ansvaret för det rättsliga avgörandet, att mot bakgrund av de särskilda omständigheterna i varje enskilt mål bedöma såväl om ett förhandsavgörande är nödvändigt för att döma i saken som relevansen av de frågor som ställs till domstolen. Domstolen är följaktligen i princip skyldig att meddela ett förhandsavgörande när de frågor som ställts av den nationella domstolen avser tolkningen av gemenskapsrätten (se bland annat dom av den 15 december 1995 i mål

C-415/93, Bosman, REG 1995, s. I-4921, punkt 59, och av den 10 maj 2001 i de förenade målen C-223/99 och C-260/99, Agorà och Excelsior, REG 2001, s. I-3605, punkt 18).

19 Domstolen har emellertid ansett att det i undantagsfall ankommer på den att — för att pröva sin egen behörighet — undersöka de omständigheter under vilka den nationella domstolen anhängiggjorde sin begäran om förhandsavgörande (se, för ett liknande resonemang, dom av den 16 december 1981 i mål 244/80, Foglia, REG 1981, s. 3045, punkt 21; svensk specialutgåva, volym 6, s. 243). Domstolen har endast möjlighet att vägra att avgöra en tolkningsfråga som en nationell domstol har ställt då det är uppenbart att den begärda tolkningen av gemenskapsrätten inte har något samband med de verkliga omständigheterna eller föremålet för tvisten i målet vid den nationella domstolen eller när frågan är hypotetisk eller när domstolen inte har tillgång till sådana uppgifter om de faktiska eller rättsliga omständigheterna som är nödvändiga för att kunna ge ett användbart svar på de frågor som ställts till den (se bland annat dom av den 13 mars 2001 i mål C-379/98, PreussenElektra, REG 2001, s. I-2099, punkt 39).

20 Det kan konstateras att så inte är fallet i förevarande mål. Inte något i beslutet om hänskjutande leder nämligen till slutsatsen att tolkningsfrågorna inte har något samband med de verkliga omständigheterna eller föremålet för tvisten i målet vid den nationella domstolen eller att frågorna är hypotetiska.

21 Den nationella domstolen har i detta hänseende klart angett att den är i behov av en tolkning av de bestämmelser som är i fråga i målet vid den nationella domstolen för att kunna avgöra om Libor Cipra och Vlastimil Kvasnicka faktiskt har iakttagit de gemenskapsrättsliga kraven avseende viloperioder.

22 Med hänsyn till den beskrivning av de faktiska omständigheterna som den nationella domstolen har lämnat tycks det, såsom den österrikiska regeringen och

kommissionen har hävdat, emellertid vara troligt att den transport som är i fråga i målet vid den nationella domstolen omfattas av bestämmelserna i AETR-överenskommelsen. I sådant fall skall det erinras om att domstolen kan tillhandahålla den nationella domstolen sådana uppgifter angående tolkningen av gemenskapsrätten som är användbara för att döma i målet vid den nationella domstolen och att den därför kan ta sådana gemenskapsrättsliga normer i beaktande som den nationella domstolen inte har hänvisat till i sin fråga (se bland annat dom av den 19 november 2002 i mål C-304/00, Strawson och Gagg & Sons, REG 2002, s. I-10737, punkterna 57 och 58).

23 Vad gäller den eventuella tillämpningen av AETR-överenskommelsen i målet i den nationella domstolen skall det erinras om att det följer av fjärde skälet i förordning nr 2829/77, genom vilken överenskommelsen har satts i kraft i gemenskapen, att medlemsstaterna har handlat i gemenskapens intresse och på dess vägnar när de ratificerat eller anslutit sig till överenskommelsen (se punkt 5 i förevarande dom). Enligt artikel 2.2 i förordning nr 3820/85 är AETR-överenskommelsen, i stället för förordningen, tillämplig på internationella vägtransporter till eller från eller i transit genom tredjeländer, som är parter i överenskommelsen, för hela färden då transporten utförs av fordon registrerade i en medlemsstat eller i ett sådant tredjeland.

24 Med hänsyn till det ovanstående kan det konstateras att AETR-överenskommelsen utgör en del av gemenskapsrätten och att domstolen är behörig att tolka den.

25 Såsom den svenska regeringen med rätta har hävdat ankommer det på den nationella domstolen, vid vilken tvisten har anhängiggjorts och som har ansvaret för det rättsliga avgörandet, att mot bakgrund av de faktiska omständigheterna i målet vid den nationella domstolen avgöra om det är artikel 8.1 och 8.2 i förordning nr 3820/85 eller artikel 8.1 och 8.2 i AETR-överenskommelsen, vilka har identiska lydelser, som skall tillämpas i målet.

26 Av ovanstående överväganden följer att begäran om förhandsavgörande kan tas upp till sakprövning.

Den första frågan

27 Den nationella domstolen har ställt den första frågan för att få klarhet i huruvida de förutsättningar avseende viloperioder som skall iakttas kumulativt måste uppfyllas enligt både artikel 8.1 och 8.2 i förordning nr 3820/85, eller om bestämmelserna i nämnda artikel 8.2 är tillämpliga i egenskap av *lex specialis* i förhållande till nämnda artikel 8.1 när fråga är om en transport som genomförs av flera förare.

Yttranden i domstolen

28 Samtliga de som har yttrat sig i målet anser att de krav som anges i artikel 8.1 i förordning nr 3820/85 inte måste iakttas när artikel 8.2 i samma förordning är tillämplig. Denna tolkning stöds av nämnda bestämmelsers lydelse, syfte och sammanhang.

29 Lydelsen av artikel 8.1 i förordning nr 3820/85, enligt vilken "föraren [skall]... ha en dygnsvila om minst elva timmar i följd" syftar för det första inte på alla förare, utan på den förare som är ensam i en lastbil.

30 Ett av syftena med förordning nr 3820/85 är att förbättra trafiksäkerheten, och denna säkerhet säkerställs i högre grad när föraren har med sig en annan förare. Mot bakgrund av att en förare kan vila sig medan den andre kör, kan det räcka att han får något färre timmars vila i följd, under en längre tidsperiod.

31 Kommissionen har vidare anfört att en kumulativ tillämpning av artikel 8.1 och 8.2 i förordning nr 3820/85 på besättningar bestående av flera förare skulle medföra ekonomiska nackdelar för transportörerna och inte ha någon positiv inverkan på konkurrensen.

32 Den nederländska regeringen och kommissionen har slutligen hävdat att artikel 8.3 första meningen i förordning nr 3820/85 bekräftar att artiklarna 8.1 och 8.2 inte skall tillämpas kumulativt. Formuleringen "en av de i punkterna 1 och 2 nämnda viloperioderna" i nämnda mening visar att gemenskapslagstiftaren har velat skilja mellan de viloperioder som avses i artikel 8.1 och de viloperioder som avses i artikel 8.2.

33 Enligt kommissionen stöds uppfattningen att artikel 8.1 och 8.2 i förordning nr 3820/85 skall tillämpas alternativt och inte kumulativt även av denna förordnings tillkomsthistoria. Den sociala lagstiftningen om vägtransporter för gemenskapen utformades för första gången i förordning nr 543/69, vars artikel 11.3 och 11.4 uttryckligen och uttömmande reglerade viloperioderna för besättningar bestående av flera personer. Den nederländska regeringen har vidare anfört att en liknande modell har kommit till uttryck i Europaparlamentets och rådets förslag till förordning 2002/C 51 E/05 om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter (EGT C 51 E, 2002, s. 234).

Domstolens svar

34 Det skall inledningsvis konstateras att den tolkning som innebär att viloperioderna för en besättning med flera förare regleras i artikel 8.2 i förordning nr 3820/85 och inte i artikel 8.1 i samma förordning, stämmer överens med lydelsen av dessa bestämmelser. Enligt nämnda artikel 8.1 skall föraren under varje tjugofyratimmarsperiod ha en dygnsvila om minst elva timmar i följd. Nämnda artikel 8.2 är däremot endast tillämplig "[o]m ett fordon har minst två förare". Det olika antal förare som avses i dessa båda punkter tyder på att punkterna reglerar olika situationer. Den omständigheten att föraren i artikel 8.1 i förordningen betecknas som "föraren" och inte som "en förare" förklaras av den grammatiska nödvändigheten av att ange den som regeln är riktad till i bestämd form.

35 Vid tolkningen av en gemenskapsrättslig bestämmelse skall också sammanhanget och de mål som eftersträvas med de föreskrifter som den ingår i beaktas (se bland annat dom av den 14 oktober 1999 i mål C-223/98, Adidas, REG 1999, s. I-7081, punkt 23, och av den 14 juni 2001 i mål C-191/99, Kvaerner, REG 2001, s. I-4447, punkt 30).

36 I detta hänseende skall det konstateras att förordning nr 3820/85 i huvudsak har till syfte att förbättra trafiksäkerheten och arbetsförhållandena för förarna.

37 Det kan konstateras att trafiksäkerheten säkerställs i högre grad när flera personer kör ett fordon. Mot bakgrund av att en förare kan vila sig medan den andre kör, kan det räcka att han får något färre timmars vila i följd, nämligen åtta timmar i stället för nio timmar, under en längre tidsperiod, närmare bestämt 30 timmar i stället för 24 timmar. Syftet med artikel 8.2 i förordning nr 3820/85, nämligen att göra det möjligt med kortare viloperioder när besättningen består av flera förare, skulle äventyras om bestämmelserna i artikel 8.1 och 8.2 i förordningen tillämpades kumulativt.

38 Det skall följaktligen konstateras att den exklusiva tillämpningen av artikel 8.2 i förordning nr 3820/85 på besättningar bestående av flera förare i tillräcklig grad skyddar förarnas arbetsförhållanden och säkerställer säkerheten vad gäller vägtransporter.

39 Den tolkning som innebär att artikel 8.1 och 8.2 i förordning nr 3820/85 skall tillämpas alternativt och inte kumulativt vinner även stöd i den regel som finns i artikel 8.3 första meningen i förordningen, enligt vilken "en av de i punkterna 1 och 2 nämnda viloperioderna [varje vecka skall] utsträckas till en veckovila om sammanlagt 45 timmar i följd".

40 Mot bakgrund av det ovanstående skall den första frågan besvaras så, att när fråga är om en transport som genomförs av flera förare är artikel 8.2 i förordning nr 3820/85 tillämplig i egenskap av *lex specialis* i förhållande till artikel 8.1 i samma förordning. Dessa båda bestämmelser skall följaktligen inte tillämpas kumulativt.

41 Eftersom de faktorer avseende lydelse, ändamål och sammanhang som redovisats i punkterna 34 och 36—39 i förevarande dom är desamma avseende artikel 8 i förordning nr 3820/85 och artikel 8 i AETR-överenskommelsen, gäller samma tolkning även för artikel 8.1 och 8.2 i nämnda överenskommelse.

42 Såsom har anförts i punkt 25 i förevarande dom, ankommer det på den nationella domstolen att mot bakgrund av de faktiska omständigheterna i målet vid den nationella domstolen avgöra om bestämmelserna i förordning nr 3820/85 eller bestämmelserna i nämnda överenskommelse skall tillämpas.

Den andra frågan

43 Den nationella domstolen har ställt den andra frågan för att få klarhet i huruvida bestämmelserna i artikel 8.1 och 8.2 i förordning nr 3820/85 är förenliga med rättssäkerhetsprincipen, som innefattar ett krav på att regler skall vara klara. I sak vill den att domstolen skall pröva om dessa bestämmelser är giltiga.

Yttranden i domstolen

44 Samtliga de som har yttrat sig i målet anser att kraven på rättssäkerhet, såsom de har definierats i domstolens rättspraxis, inte har åsidosatts genom artikel 8.1 och 8.2 i förordning nr 3820/85.

45 Enligt den franska regeringen och kommissionen är dessa bestämmelser helt klara. Den svenska regeringen har anfört att de föreskrifter avseende viloperioder som finns i nämnda bestämmelser är tillräckligt klara. Den österrikiska regeringen anser att innebörden av de bestämmelser som är aktuella i målet vid den nationella domstolen på ett sätt som undanröjer alla tvivel kan utläsas av bestämmelsernas syfte. Enligt den nederländska regeringen är bestämmelserna inte omöjliga att förstå.

46 Rådet, som formellt endast har yttrat sig om den andra frågan, har hävdat att den rätta tolkningen av artikel 8.1 och 8.2 i förordning nr 3820/85 följer av det teleologiska och systematiska sammanhang som bestämmelserna ingår i. Denna tolkning bekräftas av bestämmelsernas lydelse i så hög grad att rådet anser att de är tillräckligt tydliga. Rådet har anfört att domstolen i flera mål redan har haft tillfälle att pröva bestämmelserna i denna förordning och att dessa prövningar inte har inneburit att några motsägelser eller inslag av rättslig osäkerhet har visats föreligga. Rådet har tillagt att de omtvistade bestämmelserna är förenliga med det interinstitutionella avtalet av den 22 december 1998 om gemensamma riktlinjer för gemenskapslagstiftningens redaktionella kvalitet (EGT C 73, 1999, s. 1).

Domstolens svar

47 Av fast rättspraxis framgår att rättssäkerhetsprincipen, som i förevarande mål är den enda överordnade normen som kan vara av relevans, innefattar ett krav på att bestämmelser som innehåller skyldigheter för rättssubjekt skall vara klara och precisa, så att rättssubjekten på ett otvetydigt sätt kan få kunskap om sina rättigheter och skyldigheter och vidta åtgärder i enlighet därmed (se, för ett liknande resonemang, dom av den 9 juli 1981 i mål 169/80, Gondrand Frères och Garancini, REG 1981, s. 1931, punkt 17).

48 Det skall med hänsyn till det svar som lämnats på den första frågan konstateras att de föreskrifter om viloperioder som är tillämpliga på besättningar bestående av endast en förare eller av minst två förare med tillräcklig klarhet framgår av ordalydelsen av artikel 8.1 och 8.2 i förordning nr 3820/85 samt av sammanhanget och de syften som eftersträvas genom den reglering som de ingår i. Såsom framgår av punkt 41 i förevarande dom kan en analog slutsats dras vad gäller artikel 8.1 och 8.2 i AETR-överenskommelsen.

49 Mot bakgrund av det ovanstående skall den andra frågan besvaras så, att prövningen av artikel 8.1 och 8.2 i förordning nr 3820/85 mot bakgrund av rättssäkerhetsprincipen inte har visat på några omständigheter som kan påverka artikelns giltighet.

Rättegångskostnader

50 De kostnader som har förorsakats den österrikiska, den franska, den nederländska och den svenska regeringen samt rådet och kommissionen, vilka har inkommit med yttranden till domstolen, är inte ersättningsgilla. Eftersom förfarandet i förhållande till parterna i målet vid den nationella domstolen utgör ett led i beredningen av samma mål, ankommer det på den nationella domstolen att besluta om rättegångskostnaderna.

På dessa grunder beslutar

DOMSTOLEN (femte avdelningen)

— angående de frågor som genom beslut av den 6 november 2001 har ställts av Unabhängiger Verwaltungssenat im Land Niederösterreich — följande dom:

1) När fråga är om en transport som genomförs av flera förare är artikel 8.2 i rådets förordning (EEG) nr 3820/85 av den 20 december 1985 om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter tillämplig i egenskap av *lex specialis* i förhållande till artikel 8.1 i samma förordning. Dessa båda bestämmelser skall följaktligen inte tillämpas kumulativt.

2) Samma tolkning gäller även avseende artikel 8.1 och 8.2 i Europeiska överenskommelsen om arbetsförhållanden för fordonsbesättningar vid internationella vägtransporter (AETR).

3) Det ankommer på den nationella domstolen att mot bakgrund av de faktiska omständigheterna i målet vid den nationella domstolen avgöra om bestämmelserna i förordning nr 3820/85 eller bestämmelserna i nämnda överenskommelse skall tillämpas.

4) **Prövningen av artikel 8.1 och 8.2 i förordning nr 3820/85 mot bakgrund av rättssäkerhetsprincipen har inte visat på några omständigheter som kan påverka artikelns giltighet.**

Wathelet Edward La Pergola

von Bahr Rosas

Avkunnad vid offentligt sammanträde i Luxemburg den 16 januari 2003.

R. Grass M. Wathelet

Justitiesekreterare Ordförande på femte avdelningen