

CONCLUSIONI DELL'AVVOCATO GENERALE
SIEGBERT ALBER

presentate il 10 ottobre 2002¹

I — Introduzione

«Articolo 2:

1. La domanda di pronuncia pregiudiziale ha ad oggetto i periodi di riposo che devono rispettare i conducenti di un autotreno e pone la questione sia dell'interpretazione che della validità dell'art. 8 del regolamento (CEE) n. 3820/85, relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada. In primo luogo, il giudice a quo chiede quale sia la relazione esistente tra i nn. 1 e 2 dell'art. 8, che prevedono periodi di riposo differenti. In secondo luogo, esso pone la questione se queste disposizioni non siano invalide per violazione dei principi della certezza del diritto e della precisione delle norme.

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:

II — Contesto normativo

A — *Regolamento (CEE) n. 3820/85, relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada*² (in prosieguo: il «regolamento n. 3820/85»)

2. Le disposizioni del regolamento n. 3820/85, rilevanti ai fini della presente decisione, recitano:

— 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».

1 — Lingua originale: il tedesco.

2 — GU L 370, pag. 1.

«Articolo 8:

periodo equivalente di riposo continuo prima della fine della terza settimana che segue la settimana considerata.

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.

4. (...)».

B — *Accordo AETS*

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.

3. L'art. 8 dell'accordo europeo relativo al lavoro degli equipaggi dei veicoli che effettuano trasporti internazionali su strada (accordo AETS) è dello stesso tenore letterale dell'art. 8 del regolamento n. 3820/85.

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.

III — *Fatti*

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

4. I sigg. Libor Cipra e Vlastimil Kvasnicka conducevano in data 24 ottobre 2000, in quanto autisti dell'equipaggio dagli stessi composto, un autotreno con targa ceca sino al posto di frontiera di Drasenhofen (Austria). In seguito alla verifica dei fogli di registrazione del cronotachigrafo dei due conducenti per il periodo dal 22 al 24 ottobre 2000, la polizia sospettava che essi non avessero rispettato i periodi di pausa giornalieri in conformità dell'art. 8 del regolamento n. 3820/85 e imponeva a ciascun conducente di versare una cauzione provvisoria pari a ATS 1 000.

5. Da un'analisi dei fogli di registrazione del cronotachigrafo risultava che entrambi i conducenti — con una pausa ininterrotta di 8 ore e 5 minuti nell'arco di un periodo di 30 ore — si erano conformati alle prescrizioni dell'art. 8, n. 2, del regolamento n. 3820/85, ma non a quelle dell'art. 8, n. 1, dello stesso.

6. Con decisioni 9 gennaio 2001, la Bezirkshauptmannschaft Mistelbach (autorità amministrativa di prima istanza) dichiarava che la cauzione doveva considerarsi acquisita. Gli interessati impugnavano i suddetti provvedimenti di fronte al giudice a quo, affermando di aver effettuato le pause prescritte.

determinativo «il» (conducente), mentre al n. 2 viene meglio specificato con l'aggettivo numerale cardinale «due». Dalle disposizioni precedenti degli artt. 6 e 7 discenderebbe che «il» non potrebbe esserè inteso nel senso di «un» conducente. Tutte queste norme prescinderebbero dal numero di conducenti concretamente a bordo di un automezzo.

9. Il giudice a quo concede tuttavia che in base alla ratio legis del n. 2, volta ad alleggerire i periodi di riposo da osservare in caso di equipaggio composto da più autisti, si potrebbe giungere ad interpretare i due paragrafi nel senso che il n. 2 andrebbe considerato *lex specialis* rispetto al n. 1.

IV — Questioni pregiudiziali

7. Il giudice del rinvio ritiene giuridicamente possibile applicare sia in via cumulativa che alternativa i nn. 1 e 2 dell'art. 8 del regolamento n. 3820/85 ad un equipaggio di due conducenti. Deporrebbero a favore di un'applicazione cumulativa principalmente il tenore delle disposizioni e il loro rapporto sistematico con gli articoli 6 e 7, che disciplinano i periodi di riposo giornaliero e i periodi massimi di guida consentiti.

8. Nell'art. 8, n. 1, il destinatario della norma viene indicato mediante l'articolo

10. A causa di queste incertezze nell'interpretazione dell'art. 8 del regolamento n. 3820/85, il Verwaltungssenat ha sottoposto alla Corte le seguenti questioni per una pronuncia pregiudiziale:

«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, nell'ipotesi 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».

caso presente. Troverebbe invece applicazione l'accordo AETS, ratificato da entrambi gli Stati.

12. Anche la Commissione sostiene l'applicabilità non del regolamento n. 3820/85, bensì dell'accordo AETS. Tuttavia, essa è dell'avviso che la domanda pregiudiziale sia ricevibile per il fatto che l'accordo AETS sarebbe un accordo internazionale e in quanto tale potrebbe essere sottoposto all'esame della Corte come atto compiuto dalle istituzioni della Comunità ai sensi dell'art. 234, lett. b), CE³. A norma del regolamento n. 3820/85, la materia disciplinata dall'accordo AETS rientrerebbe nell'ambito di applicazione del regolamento. La Commissione definisce quindi l'accordo come parte del diritto comunitario, la cui interpretazione rientrerebbe nella competenza della Corte.

V — Argomenti delle parti

A — *Sull'ammissibilità del ricorso pregiudiziale*

11. Il governo austriaco sostiene l'irricevibilità del ricorso pregiudiziale. Sulla base dei documenti a sua disposizione, l'autotreno sarebbe stato impiegato per trasporti internazionali tra Austria e Repubblica ceca. Non si tratterebbe pertanto di un «trasporto effettuato all'interno della Comunità», per cui il regolamento n. 3820/85 non risulterebbe applicabile al

13. Il governo svedese ritiene che sia competenza del giudice nazionale stabilire quale sia il diritto applicabile.

B — *Sulla prima questione pregiudiziale*

14. Relativamente alla prima questione tutti i partecipanti al presente procedi-

3 — A tal riguardo la Commissione fa riferimento alla sentenza 26 ottobre 1982, causa 104/81, Kupferberg (Racc. pag. 3641, punto 14).

mento sono dell'avviso che il n. 2 costituisca *lex specialis* rispetto al n. 1, con la conseguenza che quest'ultimo non può trovare applicazione nell'ipotesi che siano soddisfatti i presupposti del n. 2.

15. Il governo francese e la Commissione ritengono che dal tenore letterale e dal rapporto sistematico delle disposizioni discenda l'inapplicabilità del n. 1 nell'ipotesi di trasporto con più di un autista. Quando il n. 1 menziona «il conducente», con ciò intenderebbe non qualsiasi conducente, ma soltanto il conducente unico. Questa disposizione non sarebbe applicabile all'equipaggio composto da due autisti. Al contrario, il n. 2 presupporrebbe la presenza nell'automezzo di almeno due conducenti.

16. Anche il governo svedese ritiene che l'art. 8, n. 2, costituisca una disciplina speciale in rapporto al n. 1. Già dalla lettera del n. 2 («durante il quale a bordo di un veicolo vi siano almeno due conducenti») conseguirebbe l'inapplicabilità di questa disposizione al conducente unico.

17. Inoltre, il governo svedese e la Commissione adducono a fondamento della propria convinzione l'indicazione di differenti archi temporali, 24 ore in un caso e 30 nell'altro, durante i quali occorrerebbe osservare periodi di riposo. Tale indica-

zione escluderebbe un'applicazione cumulativa delle due disposizioni.

18. I governi olandese e svedese nonché la Commissione osservano inoltre che un'applicazione cumulativa delle due norme priverebbe completamente di significato il n. 2. Infatti, l'osservanza delle più severe disposizioni del n. 1 comporterebbe sempre la presenza dei presupposti del n. 2.

19. Il governo olandese e la Commissione fanno inoltre riferimento al testo del n. 3, a norma del quale deve essere rispettato «uno dei periodi di riposo di cui ai paragrafi 1 e 2». Anche da ciò deriverebbe che le due norme non dovrebbero essere applicate cumulativamente.

20. I governi olandese ed austriaco nonché la Commissione si richiamano inoltre alla *ratio legis* dell'art. 8, n. 2, volta a consentire pause di riposo più brevi ad un equipaggio composto da due autisti. Da ciò discenderebbe l'impossibilità di applicare cumulativamente le due disposizioni, in quanto, in caso contrario, nell'ipotesi di equipaggio composto da due autisti occorrerebbe rispettare pause più lunghe che per un equipaggio con autista unico. L'impresa di trasporti non avrebbe allora più alcun interesse ad utilizzare i propri automezzi per un arco di tempo continuativo più lungo grazie all'impiego di equipaggi composti da più autisti e in questo modo a

trasportare i prodotti più velocemente. Equipaggi composti da più autisti contribuirebbero alla sicurezza dei trasporti su strada, in quanto il conducente che non si trova alla guida potrebbe riposarsi durante il viaggio. Il miglioramento della sicurezza nei trasporti costituirebbe tuttavia una finalità essenziale del regolamento.

21. Il governo olandese rinvia, inoltre, alla proposta di regolamento relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni sociali nel settore dei trasporti su strada, che dovrebbe sostituire il regolamento n. 3820/85⁴. La proposta prevede all'art. 8, n. 2, che il conducente debba completare ogni nuovo periodo di riposo giornaliero entro 24 ore dal termine del precedente periodo di riposo giornaliero o settimanale e il n. 4 così recita: «*In deroga alle disposizioni del paragrafo 2, in caso di multipresenza i conducenti devono completare un nuovo periodo di riposo giornaliero entro e non oltre 30 ore dalla scadenza del precedente riposo giornaliero*» (il corsivo è mio). In questa norma, il n. 4 verrebbe chiaramente definito come eccezione rispetto al n. 2. Secondo la motivazione della proposta legislativa, ciò avrebbe il solo scopo di chiarire la disciplina attualmente vigente.

C — Sulla seconda questione pregiudiziale

22. Alla luce delle proprie osservazioni relative alla prima questione, i governi di

Francia, Paesi Bassi, Austria e Svezia nonché la Commissione non vedono motivo di temere che le disposizioni dell'art. 8, nn. 1 e 2, del regolamento non siano conformi ai requisiti di certezza e chiarezza del diritto.

23. Il governo francese e il Consiglio ritengono non pertinente la sentenza della causa Commissione/Italia⁵, citata dal giudice a quo, in quanto essa avrebbe ad oggetto le disposizioni nazionali di trasposizione di una direttiva e non, come nel caso presente, le disposizioni di un regolamento.

24. Il Consiglio, che si pronuncia espressamente solo sulla seconda questione e che in questa occasione, tuttavia, propone osservazioni simili a quelle presentate dagli altri partecipanti al procedimento relativamente alla prima questione, afferma che la comprensione dell'art. 8, nn. 1 e 2, è desumibile dal contesto teleologico e sistematico all'interno del quale si trovano le norme. Il regolamento n. 3820/85 perseguirebbe l'obiettivo della sicurezza nei trasporti. Nell'art. 8, n. 1, verrebbe quindi enunciata una regola generale, relativa al periodo di riposo del conducente in un arco temporale di 24 ore, periodo di riposo che, a determinate condizioni stabilite nella norma, potrebbe essere ridotto. Il n. 2 consentirebbe una riduzione ancora maggiore nell'ipotesi in cui l'equipaggio sia composto da almeno due conducenti. Tale interpretazione teleologica e sistematica verrebbe confermata dal tenore letterale delle dispo-

⁴ — COM/2001/0573 def. del 12 ottobre 2001, GU 2002, C 51 E, pag. 234.

⁵ — Sentenza 17 maggio 2001, causa C-159/99, Commissione/Italia (Racc. pag. I-4007, punto 32).

sizioni, motivo per il quale il Consiglio considera i nn. 1 e 2 dell'art. 8 sufficientemente precisi.

prestata in via provvisoria da parte dei due ricorrenti della causa a qua sia o meno conforme al diritto.

VI — Valutazione

A — *Sull'ammissibilità del ricorso pregiudiziale*

25. 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'emanda 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 statuire⁶.

26. Il giudice del rinvio ha chiaramente manifestato di ritenere rilevante l'interpretazione dell'art. 8 del regolamento n. 3820/85 al fine di statuire sulla questione se la disposta acquisizione della cauzione

27. La Corte può rifiutarsi di statuire su una questione pregiudiziale sollevata da un giudice nazionale solamente qualora appaia in modo manifesto che l'interpretazione del diritto comunitario chiesta da tale giudice non ha alcuna relazione con l'effettività o con l'oggetto della causa a qua, qualora il problema sia di natura ipotetica ovvero qualora la Corte non disponga degli elementi di fatto o di diritto necessari per fornire una soluzione utile alle questioni che le vengono sottoposte⁷.

28. Invero, nella presente controversia possono sorgere dubbi circa l'applicabilità del regolamento n. 3820/85 alla fattispecie descritta dal giudice a quo. È in questione se l'azione colpita da sanzione amministrativa sia stata eseguita nell'ambito di un «trasporto effettuato all'interno della Comunità» ai sensi dell'art. 2 del regolamento.

29. Dal ricorso pregiudiziale e dalle osservazioni degli interessati risulta a tal riguardo che l'azione colpita da sanzione amministrativa è stata effettuata da parte di

6 — Sentenze 15 dicembre 1995, causa C-415/93, Bosman (Racc. pag. I-4921, punto 59), 10 maggio 2001, cause riunite C-223/99 e C-260/99, Agorà e Excelsior (Racc. pag. I-3603, punto 18).

7 — Sentenze Bosman (citata alla nota 6, punto 61), Agorà (citata alla nota 6, punto 20).

due conducenti ciechi che si trovavano in transito con un autotreno registrato nella Repubblica ceca al varco di confine ceco-austriaco di Drasenhofen. L'ordinanza di rinvio non contiene tuttavia alcuna informazione relativamente al luogo di partenza e di arrivo del trasporto. Qualora quindi dovesse trattarsi di un trasporto in provenienza da o a destinazione della Repubblica ceca (circostanza a favore della quale depone il fatto che l'automezzo è stato controllato al confine), dal momento che la Repubblica ceca ad oggi non è ancora membro della CE risulta dubbio in che misura, ciononostante, si possa essere in presenza di un «trasporto effettuato all'interno della Comunità». Come il governo svedese giustamente constata, è compito del giudice nazionale chiarire l'applicabilità del regolamento n. 3820/85 alla fattispecie sulla quale esso deve statuire.

interpretativa come in caso di applicazione del regolamento.

31. La Corte ha competenza ad interpretare anche le disposizioni dell'accordo AETS. La Comunità invero non è diventata parte dell'accordo. Per tale motivo, il richiamo da parte della Commissione alla sentenza della causa Kupferberg non sembra adatto a giustificare la competenza della Corte. Oggetto di quella causa era un accordo di libero scambio concluso dalla Comunità⁸.

32. Anche la tesi della Commissione secondo la quale l'accordo AETS sarebbe divenuto «parte del diritto comunitario» si spingerebbe troppo oltre. La Corte si è pronunciata in tal senso solo relativamente agli accordi che sono stati ratificati dalla Comunità⁹, cosa che per l'accordo AETS non si è verificata.

33. Tuttavia, la Corte ha ammesso la propria competenza ad interpretare norme di accordi internazionali non ratificati dalla Comunità, quando e nella misura in cui la

30. I dubbi circa l'applicabilità del regolamento n. 3820/85, tuttavia, non permettono di assumere che l'interpretazione del diritto comunitario chiesta dal giudice nazionale non abbia manifestamente alcuna relazione con l'effettività o con l'oggetto della causa a qua o che il problema posto sia di natura ipotetica. Nell'ipotesi che il giudice a quo, applicando l'art. 2 del regolamento, pervenga alla conclusione che non si tratta di un trasporto «effettuato all'interno della Comunità», ma di uno «internazionale» e che quindi, a norma dell'art. 2, n. 2, risultano applicabili le disposizioni dell'accordo AETS, esso, per il fatto che le disposizioni sono d'identico tenore, si troverà a dover risolvere esattamente la stessa questione

8 — V. sentenza Kupferberg (citata alla nota 3, punto 12).

9 — Sentenza 30 aprile 1974, causa 181/73, Haggegan (Racc. pag. 449, punti 2-6); sentenza del Tribunale di primo grado 22 gennaio 1997, causa T-115/94, Opel Austria/Consiglio (Racc. pag. II-39, punto 101).

Comunità in forza del Trattato CE ha assunto le competenze precedentemente esercitate dagli Stati membri nel campo d'applicazione di tali accordi, cosicché le disposizioni di questi sono vincolanti per la Comunità¹⁰.

34. La Comunità ha dato attuazione all'accordo AETS all'interno della Comunità mediante il Regolamento (CEE) del Consiglio 12 dicembre 1977, n. 2829¹¹. Come si rileva dal quarto 'considerando' di questo regolamento, poiché la materia dell'AETS rientra nel campo d'applicazione del regolamento (CEE) n. 543/69¹², la competenza per negoziare e concludere l'accordo in questione spettava alla Comunità a decorrere dall'entrata in vigore del suddetto regolamento. Le particolari circostanze dei negoziati relativi all'AETS hanno giustificato tuttavia, a titolo eccezionale, una procedura secondo cui gli Stati membri della Comunità 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. I negoziati relativi all'AETS sono stati quindi caratterizzati dal fatto di aver avuto inizio e di essere stati condotti in parte considerevole in seno alla Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite, prima che il regolamento

n. 543/69 attribuisse la competenza alla Comunità¹³. Anche il settimo 'considerando' del regolamento n. 3820/85 fa riferimento a queste particolari circostanze.

35. Come si evince dal paragrafo precedente, a partire dall'adozione del regolamento n. 543/69, la Comunità assume in forza del Trattato CE le competenze precedentemente esercitate dagli Stati membri nelle materie disciplinate dall'accordo AETS. In conseguenza di ciò, conformemente alla giurisprudenza supra citata, la Corte risulta competente ad interpretare l'accordo AETS.

36. Il ricorso pregiudiziale è pertanto ricevibile.

B — Sulla prima questione pregiudiziale

37. Con la prima questione il giudice a quo chiede, in sostanza, se in caso di trasporto con due conducenti i presupposti fissati dai nn. 1 e 2 dell'art. 8 del regolamento n. 3820/85, relativi ai periodi di riposo da rispettare, siano da soddisfare cumulativamente o se il n. 2 costituisca *lex specialis* in relazione al n. 1.

10 — Sentenze 12 dicembre 1972, cause riunite 21/72-24/72, *International Fruit Company e a.* (Racc. pag. 1219, punto 18), e 14 luglio 1994, causa C-379/92, *Peralta* (Racc. pag. I-3453, punto 16).

11 — Regolamento (CEE) del Consiglio 12 dicembre 1977, n. 2829, concernente l'entrata in vigore dell'accordo europeo relativo al lavoro degli equipaggi dei veicoli che effettuano trasporti internazionali su strada (AETS) (GU L 334, pag. 11).

12 — 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).

13 — V. i termini della sentenza 31 marzo 1971, causa 22/70, *Commissione/Consiglio* (Racc. pag. 263, punti 81/90).

38. Secondo la lettera del n. 1, in un periodo di 24 ore «il conducente» deve avere un periodo di riposo giornaliero minimo di 11 ore. Il n. 2 al contrario è applicabile soltanto quando «a bordo di un veicolo vi siano almeno due conducenti». La formulazione del n. 2 «almeno due conducenti», di per sé considerata e valutata secondo il semplice tenore letterale, non esclude l'applicabilità del concetto di «il conducente», di cui al n. 1, a tutti i conducenti che ricadono nel n. 2. Tuttavia, già il diverso numero di conducenti indica che i due paragrafi disciplinano fattispecie differenti e che per tale motivo non possono essere applicati cumulativamente. Il n. 2 richiede che due conducenti «siano a bordo del veicolo». Tuttavia, sempre soltanto uno di loro — alternativamente — può essere alla guida, mentre l'altro è quindi un trasportato che non necessita di concentrarsi sulla guida come il conducente. Al contrario, il n. 1 si riferisce all'autista unico che si trovi nell'autotreno e che, quindi, è anche sempre colui che guida l'automezzo.

39. A favore della tesi di un'applicazione non cumulativa delle disposizioni depone l'esame del contenuto della disciplina prevista da questi paragrafi. Da una parte, entrambi i paragrafi assumono periodi di tempo differenti, durante i quali si devono fare pause di riposo. Mentre il n. 1 prevede un periodo di 24 ore, il n. 2 calcola il periodo di riposo nell'arco di 30 ore. Dall'altra parte, vengono richiesti periodi di riposo differenti. Il n. 1 richiede 11 ore di riposo per un periodo di 24 ore, il n. 2 ne

ritiene sufficienti 8 in un arco di 30 ore. La previsione del n. 2 di un periodo di riposo ridotto rispetto al n. 1 ha senso soltanto se la disposizione del n. 1 risulta inapplicabile ogniquale volta vi siano almeno due conducenti a bordo del veicolo. Se infatti viene fatta una pausa di riposo di almeno 11 ore nell'arco di 24 ore, in questo lasso di tempo è ricompresa logicamente sempre una pausa di riposo di 8 ore nell'arco di 30.

40. Alla base di questa disciplina c'è la considerazione, sottolineata dalla Commissione, che la sicurezza stradale viene salvaguardata in modo migliore se vengono impiegati più conducenti nel veicolo. Conseguentemente, la pausa minima per il riposo può essere ridotta. Ciò comporta il vantaggio per l'impresa di trasporti che il maggior onere economico derivante dall'impiego di più autisti viene compensato da un maggior tempo di circolazione dell'automezzo. Tale senso della previsione del n. 2 verrebbe a mancare se si volesse sottoporre la legittimità di un trasporto per il quale vi siano a bordo del veicolo almeno due conducenti all'osservanza dei presupposti indicati nel n. 1.

41. L'interpretazione basata sul testo e sul senso delle norme trova una conferma nella disciplina del n. 3. Ai sensi di quest'ultimo,

nel corso di ogni settimana «uno dei periodi di riposo di cui ai paragrafi 1 e 2» deve essere esteso a 45 ore. Ciò conferma che i nn. 1 e 2 devono essere applicati alternativamente e non cumulativamente.

42. Con riferimento alla prima questione pregiudiziale occorre pertanto statuire che gli autisti che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento del Consiglio 20 dicembre 1985, n. 3820, relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada, nell'ipotesi di equipaggio composto da due autisti, devono soddisfare soltanto i requisiti dell'art. 8, n. 2, che è da anteporsi, in quanto *lex specialis*, al n. 1.

C — Sulla seconda questione pregiudiziale

43. Con la seconda questione il giudice del rinvio chiede se i dubbi relativi all'interpretazione delle disposizioni dell'art. 8, nn. 1 e 2, comportino la nullità delle norme per violazione dei principi della certezza del diritto e della precisione delle norme.

44. Secondo la giurisprudenza, il principio della certezza del diritto esige che ogni atto dell'amministrazione che produca effetti giuridici sia chiaro, preciso e portato a conoscenza dell'interessato in modo tale che questi posseda la certezza del momento a decorrere dal quale l'atto stesso

esiste ed è produttivo di effetti giuridici¹⁴. Tale giurisprudenza vale anche con riferimento a regolamenti¹⁵.

45. Nell'ambito dell'esame della prima questione pregiudiziale è stata chiarita la relazione esistente tra le due norme mediante l'applicazione dei classici metodi giuridici d'interpretazione. Dal testo delle norme, dal rapporto sistematico con il n. 3 e dalla loro *ratio legis* è stato dedotto che il n. 2 si pone in rapporto di specialità rispetto al n. 1 e che in un equipaggio composto da due autisti vanno soddisfatti solo i requisiti del n. 2. A tal riguardo, i differenti strumenti d'interpretazione impiegati hanno portato alla medesima conclusione. Non è pertanto possibile constatare la presenza d'incertezze riguardo all'interpretazione di questa norma o che essa non è sufficientemente precisa.

46. In conseguenza di ciò, con riferimento alla seconda questione pregiudiziale occorre statuire che l'esame dell'art. 8, nn. 1 e 2, del regolamento del Consiglio 20 dicembre 1985, n. 3820, relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada, non ha fornito elementi che possano pregiudicare la validità di queste disposizioni.

14 — Sentenze della Corte 9 luglio 1981, causa 169/80, *Gondrand Frères e Garancini* (Racc. pag. 1931, punto 17); 22 febbraio 1984, causa 70/83, *Kloppenborg* (Racc. pag. 1075, punto 11); 15 dicembre 1987, causa 325/85, *Irlanda/Commissione* (Racc. pag. 5041, punto 18), nonché sentenza del Tribunale di primo grado 7 febbraio 1991, cause riunite T-18/89 e T-24/89, *Tagaras/Corte* (Racc. pag. II-53, punto 40).

15 — Sentenza del Tribunale di primo grado 22 gennaio 1997, causa T-115/94, *Opel Austria/Consiglio* (Racc. pag. II-39, punto 124).

VII — Conclusione

47. Alla luce delle considerazioni precedenti propongo alla Corte di risolvere le questioni sollevate nei termini seguenti:

- «1) 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, nell'ipotesi di equipaggio composto da due autisti, devono soddisfare soltanto i requisiti dell'art. 8, n. 2, che è da anteporsi, in quanto *lex specialis*, al n. 1.
- 2) L'esame dell'art. 8, nn. 1 e 2, del regolamento del Consiglio 20 dicembre 1985, n. 3820, relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada, non ha fornito elementi che possano pregiudicare la validità di queste disposizioni».