



COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 22.1.2026
COM(2026) 15 final

2026/0007 (NLE)

Propunere de

DECIZIE A CONSILIULUI

privind poziția care trebuie adoptată în numele Uniunii Europene în cadrul Grupului de experți pentru Acordul european privind activitatea echipajelor vehiculelor care efectuează transporturi rutiere internaționale (AETR) și în cadrul Grupului de lucru pentru transportul rutier ale Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite în ceea ce privește o propunere pentru a permite aderarea Mongoliei la AETR

EXPUNERE DE MOTIVE

1. OBIECTUL PROPUNERII

Prezenta propunere se referă la decizia de stabilire a poziției care trebuie adoptată în numele Uniunii în cadrul Grupului de experți pentru Acordul european privind activitatea echipajelor vehiculelor care efectuează transporturi rutiere internaționale (AETR) al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) și în cadrul Grupului de lucru pentru transportul rutier al CEE-ONU (SC.1) în legătură cu adoptarea preconizată a unor modificări ale AETR care permit aderarea Mongoliei la AETR.

2. CONTEXTUL PROPUNERII

2.1. Acordul european privind activitatea echipajelor vehiculelor care efectuează transporturi rutiere internaționale

AETR urmărește să armonizeze cadrul legislativ al părților sale contractante în ceea ce privește perioadele de conducere și de repaus pentru conducătorii auto profesioniști și cerințele tehnice corespunzătoare pentru construirea și instalarea aparaturii de înregistrare utilizate în vehicule (tahograful). AETR a intrat în vigoare la 5 ianuarie 1976, fiind ulterior modificat de mai multe ori.

Toate statele membre sunt părți la AETR¹.

2.2. Grupul de experți pentru AETR și Grupul de lucru pentru transportul rutier

Grupul de experți pentru AETR este un grup tehnic, instituit de Comitetul pentru transporturi terestre al CEE-ONU cu obiectivul de a elabora propuneri de modificare a AETR. În conformitate cu decizia de instituire a Grupului de experți pentru AETR, Uniunea Europeană poate participa la grupul de experți². Prin urmare, Comisia reprezintă Uniunea în cadrul acestui grup de experți.

Grupul de lucru pentru transportul rutier (SC.1) este un grup înființat de Comitetul pentru transporturi terestre pentru a promova dezvoltarea și facilitarea transportului rutier internațional. Această sferă de activitate include armonizarea și simplificarea normelor și cerințelor legate de transportul rutier. Numai părțile contractante la AETR participă în calitate de membri la Grupul de lucru pentru transportul rutier. Uniunea Europeană este invitată în calitate de observator în cadrul grupului de lucru și, prin urmare, este reprezentată de Comisie sau de Delegația Uniunii Europene pe lângă Organizația Națiunilor Unite și alte organizații internaționale de la Geneva.

¹ Austria (ratificare la 11.6.1975), Belgia (ratificare la 30.12.1977), Bulgaria (ratificare la 12.5.1995), Croația (ratificare la 3.8.1992), Cipru (ratificare la 5.9.2003), Cehia (ratificare la 22.6.1993), Danemarca (ratificare la 30.12.1977), Estonia (ratificare la 3.5.1993), Finlanda (ratificare la 16.2.1999), Franța (ratificare la 9.1.1978), Germania (ratificare la 9.7.1975), Grecia (ratificare la 11.1.1974), Ungaria (ratificare la 22.10.1999), Irlanda (ratificare la 28.8.1979), Italia (ratificare la 28.12.1978), Letonia (ratificare la 14.1.1994), Lituania (ratificare la 3.6.1998), Luxemburg (ratificare la 30.12.1977), Malta (ratificare la 24.9.2004), Țările de Jos (ratificare la 30.12.1977), Polonia (ratificare la 14.7.1992), Portugalia (ratificare la 20.9.1973), România (ratificare la 8.12.1994), Slovacia (ratificare la 28.5.1993), Slovenia (ratificare la 6.8.1993), Spania (ratificare la 3.1.1993) și Suedia (ratificare la 24.8.1973).

² Decizie privind chestiunile referitoare la Comitetul pentru transporturi terestre: Instituirea unui grup de experți pentru Acordul european privind activitatea echipajelor vehiculelor care efectuează transporturi rutiere internaționale (AETR), ECE/EX/2011/L.16, punctul 3: „În conformitate cu orientările, participarea la grupul de experți va fi deschisă tuturor statelor membre ale CEE, tuturor părților contractante la AETR și Uniunii Europene (...)”

Propunerile de modificare a AETR sunt, în general, prezentate, examinate și aprobate mai întâi în cadrul grupului de experți și apoi înaintate Grupului de lucru pentru transportul rutier (SC.1) al CEE-ONU spre aprobare. În cazul în care se ajunge la un consens în cadrul ambelor grupuri cu privire la anumite modificări ale AETR, o parte contractantă la AETR prezintă oficial modificarea Secretarului General al Organizației Națiunilor Unite, în conformitate cu articolul 21 din AETR. Odată ce documentul de modificare a AETR le-a fost notificat de către Secretarul General al Organizației Națiunilor Unite, părțile contractante au la dispoziție șase luni pentru a formula obiecții cu privire la modificare. Modificarea este considerată adoptată dacă niciuna dintre părți nu prezintă obiecții cu privire la modificarea în cauză în termenul respectiv.

Organismele instituite în cadrul CEE-ONU (Grupul de experți pentru AETR și Grupul de lucru pentru transportul rutier) asigură un forum în cadrul căruia sunt prezentate, examinate și aprobate modificările AETR, pentru a pregăti prezentarea oficială a unei modificări în conformitate cu AETR și pentru a evita obiecțiile odată ce o modificare este prezentată oficial Secretarului General al Organizației Națiunilor Unite. Prin urmare, este oportun să se stabilească pozițiile Uniunii în ceea ce privește deciziile care urmează să fie luate în cadrul grupului de experți și al Grupului de lucru pentru transportul rutier al CEE-ONU.

2.3. Actul avut în vedere care urmează să fie examinat de Grupul de experți pentru AETR și de Grupul de lucru pentru transportul rutier

În februarie 2026, în cadrul celei de a 40-a sesiuni planificate sau în cadrul sesiunilor ulterioare, Grupul de experți pentru AETR ar urma, pe baza propunerii Uniunii anexate la prezenta propunere, să analizeze și să elaboreze propuneri de modificare a articolului 14 alineatul (1) din AETR pentru a permite Mongoliei să adere la acord.

O propunere similară a fost prezentată inițial grupurilor de lucru ale CEE-ONU de către Germania în septembrie 2023.

Articolul 14 alineatul (1) din AETR³ prevede că acordul este deschis aderării statelor membre ale Comisiei Economice pentru Europa (CEE) și statelor admise în CEE cu rol consultativ în temeiul punctului 8 sau al punctului 11 din mandatul CEE. Acesta stabilește, de asemenea, că aderările în temeiul punctului 11 din mandatul CEE se limitează la Algeria, Egipt, Iordania, Liban, Maroc și Tunisia.

Prin urmare, în afară de statele din afara Europei care sunt deja membre ale CEE, articolul 14 alineatul (1) din AETR permite în prezent doar unei liste închise de state din afara Europei să adere la AETR. În consecință, este necesar ca orice stat din afara Europei care nu este membru al CEE și nu se află pe lista inclusă la articolul 14 alineatul (1) din AETR care dorește să adere la acord să găsească o parte contractantă dispusă să prezinte o propunere de modificare a articolului 14 alineatul (1) din AETR, astfel încât să includă statul în cauză pe lista respectivă.

Având în vedere că obiectul AETR intră în sfera de competență exclusivă a Uniunii, Mongolia a contactat Comisia pentru a solicita informații cu privire la posibilitatea ca Uniunea să prezinte o propunere de modificare a articolului 14 alineatul (1) din AETR, pentru a include în mod expres Mongolia pe lista statelor din afara Europei care pot adera la acordul respectiv.

³ În versiunea adoptată de Grupul de lucru pentru transportul rutier (SC.1) în cadrul celei de a 114-a sesiuni (ECE/TRANS/SC.1/412, punctul 16), care a avut loc la Geneva în perioada 16-18 octombrie 2019, și care a intrat în vigoare la 23 aprilie 2022.

Prin urmare, scopul actului avut în vedere este de a permite Mongoliei să adere la AETR. Grupul de experți va avea sarcina de a examina propunerea în vederea aprobării modificării propuse și de a o recomanda spre aprobare Grupului de lucru pentru transportul rutier. Grupul de lucru pentru transportul rutier ar putea, de asemenea, să ofere orientări și instrucțiuni grupului de experți în cazul în care acest lucru este necesar. După ce Grupul de lucru pentru transportul rutier aprobă în mod informal propunerea, o parte contractantă trebuie să prezinte modificarea Secretarului General al Organizației Națiunilor Unite.

Dacă este adoptat, actul avut în vedere va deveni obligatoriu pentru părți în conformitate cu articolul 21 alineatul (6) din acord, conform căruia: „Orice modificare considerată acceptată intră în vigoare la trei luni de la data la care a fost considerată acceptată.” Mongolia va putea apoi să adere la AETR în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 14 din acordul respectiv.

3. POZIȚIA CARE TREBUIE ADOPTATĂ ÎN NUMELE UNIUNII

Mongolia a informat inițial Comisia în ianuarie 2024 că dorește să își dezvolte rutele comerciale rutiere și că, prin urmare, dorește să adere la AETR. Aceasta include dezvoltarea sectorului său de transport rutier și transport rutier internațional dincolo de vecinii săi imediați (China și Federația Rusă).

În acest sens, Mongolia a informat Comisia că, în prezent, are acorduri bilaterale privind transportul rutier internațional cu mai multe țări din UE și țări care nu sunt părți la AETR. Acestea sunt enumerate în tabelul 1 de mai jos.

Tabelul 1 Statutul acordurilor bilaterale ale Mongoliei în domeniul transportului rutier internațional

(Sursă: Guvernul Mongoliei, februarie 2025)

	State membre ale UE	Părți contractante la AETR care nu fac parte din UE
Acorduri bilaterale existente sau permise schimbate în domeniul transportului rutier internațional ale Mongoliei	Letonia, Ungaria, Lituania, Slovenia, Polonia, Germania, Slovacia, Cehia.	Kazahstan, Ucraina, Federația Rusă, Belarus, Kârgâzstan, Uzbekistan, Turkmenistan, Turcia, Moldova, Georgia.

În plus, Mongolia este parte contractantă la mai multe convenții internaționale referitoare la transportul rutier și siguranța rutieră⁴, precum și la Convenția vamală privind transportul internațional de mărfuri sub acoperirea carnetelor TIR (Convenția TIR).

Astfel, deși principalele schimburi de mărfuri pe cale rutieră dinspre și înspre Mongolia sunt efectuate în mod logic cu vecinii săi⁵, este totuși în interesul Uniunii și al statelor sale membre ca Mongolia să adere la AETR. Această aderare poate deschide calea către mai multe beneficii, inclusiv armonizarea perioadelor de conducere și de repaus și utilizarea tahografului

⁴ Printre acestea se numără Convenția de la Viena privind circulația rutieră (data aderării: [19.12.1997](#)), Convenția de la Viena privind semnalizarea rutieră (data aderării: [19.12.1997](#)) și Convenția referitoare la contractul de transport internațional de mărfuri pe șosele (CMR, data aderării: [18.9.2003](#)).

⁵ În 2022, comerțul cu China și Federația Rusă a reprezentat 64 % și, respectiv, 13 % din totalul comerțului exterior al Mongoliei (sursa: Guvernul Mongoliei).

pentru transportul rutier internațional între UE și Mongolia, având în vedere evoluția acordurilor bilaterale în vigoare și a viitoarelor acorduri bilaterale posibile dintre Mongolia și statele membre. Punerea în aplicare a AETR în Mongolia poate deschide, de asemenea, calea pentru formarea conducătorilor auto profesioniști în această țară; în perioada 2022-2023, statele membre nu au eliberat carduri temporare de conducător auto pentru conducători auto cu reședința obișnuită în Mongolia⁶. Asociația Națională a Transportului Rutier din Mongolia (NARTAM) este, de asemenea, membră a Uniunii Internaționale a Transporturilor Rutiere (IRU)⁷ din 2000.

Prin urmare, poziția Uniunii ar trebui să fie aceea de a sprijini posibilitatea ca Mongolia să adere la AETR.

În hotărârea sa din 31 martie 1971, în cauza 22/70 AETR⁸, Curtea de Justiție a Uniunii Europene a recunoscut că domeniul de activitate al echipajelor vehiculelor care efectuează transporturi rutiere internaționale ține de competența externă exclusivă a Uniunii. De atunci, această competență a fost exercitată prin numeroase acte legislative adoptate de colegiul Uniunii, inclusiv prin Regulamentele (CE) nr. 561/2006⁹ și (UE) nr. 165/2014¹⁰. Dat fiind că obiectul AETR se încadrează în domeniul de aplicare al acestor regulamente, Uniunea are competență exclusivă pentru a negocia și a încheia AETR și modificările aduse acestuia, în temeiul articolului 3 alineatul (2) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene.

4. TEMEIUL JURIDIC

4.1. Temeiul juridic procedural

4.1.1. Principii

Articolul 218 alineatul (9) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE) prevede posibilitatea adoptării unor decizii de stabilire a *„pozițiilor care trebuie adoptate în numele Uniunii în cadrul unui organism creat printr-un acord, în cazul în care acest organism trebuie să adopte acte cu efecte juridice, cu excepția actelor care modifică sau completează cadrul instituțional al acordului.”*

Articolul 218 alineatul (9) din TFUE se aplică indiferent dacă Uniunea este sau nu membră a organismului în cauză sau parte la acordul respectiv¹¹.

⁶ Raport al Comisiei către Parlamentul European și Consiliu privind emiterea de către statele membre a cardurilor temporare de conducător auto în conformitate cu articolul 26 alineatul (4) din Regulamentul (UE) nr. 165/2014, COM(2024)309 final.

⁷ Site-ul IRU: [NARTAM | IRU | Uniunea Internațională a Transporturilor Rutiere](https://www.iru.org/en/transport/nartam).

⁸ Hotărârea Curții de Justiție din 31 martie 1971, *Comisia/Consiliul*, Cauza C-22/70, ECLI:EU:C:1971:32, punctele 30-31.

⁹ Regulamentul (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 martie 2006 privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere, de modificare a Regulamentelor (CEE) nr. 3821/85 și (CE) nr. 2135/98 ale Consiliului și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 3820/85 al Consiliului (JO L 102, 11.4.2006, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj>).

¹⁰ Regulamentul (UE) nr. 165/2014 al Parlamentului European și al Consiliului din 4 februarie 2014 privind tahografele în transportul rutier, de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 3821/85 al Consiliului privind aparatura de înregistrare în transportul rutier și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere (JO L 60, 28.2.2014, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/165/oj>).

¹¹ Hotărârea Curții de Justiție din 7 octombrie 2014, *Germania/Consiliul*, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punctul 64.

În cazul în care un domeniu al dreptului ține de competența Uniunii, faptul că Uniunea Europeană nu a participat la acordul internațional în cauză nu o împiedică să exercite această competență stabilind, prin intermediul instituțiilor sale, o poziție care trebuie adoptată în numele său în cadrul organismului instituit prin acordul respectiv, în special prin intermediul statelor membre care sunt părți la acel acord, acționând împreună în interesul său¹².

Conceptul de „acte cu efecte juridice” include actele care au efecte juridice în temeiul normelor de drept internațional aplicabile organismului în cauză. Sunt, de asemenea, incluse instrumente care nu au efect obligatoriu în temeiul dreptului internațional, dar care „au vocația de a influența în mod decisiv conținutul reglementării adoptate de legiuitorul Uniunii”¹³.

4.1.2. *Aplicarea la cazul în discuție*

Grupul de experți pentru AETR și Grupul de lucru pentru transportul rutier (SC.1) sunt organisme instituite de Comitetul pentru transporturi terestre al CEE-ONU.

Modificarea propusă constituie un act cu efecte juridice. Dacă este adoptată, modificarea avută în vedere va avea caracter obligatoriu în temeiul dreptului internațional, în conformitate cu articolul 21 alineatul (6) din AETR.

Actul avut în vedere nu aduce completări sau modificări cadrului instituțional al acordului.

Prin urmare, temeiul juridic procedural al propunerii de decizie este articolul 218 alineatul (9) din TFUE.

4.2. **Temeiul juridic material**

4.2.1. *Principii*

Temeiul juridic material al unei decizii adoptate în temeiul articolului 218 alineatul (9) din TFUE depinde în primul rând de obiectivul și de conținutul actului avut în vedere cu privire la care se adoptă o poziție în numele Uniunii. Dacă actul avut în vedere urmărește două obiective sau include două elemente, dintre care unul poate fi identificat ca fiind principal, iar celălalt ca având mai degrabă un caracter accesoriu, decizia adoptată în temeiul articolului 218 alineatul (9) din TFUE trebuie să se întemeieze pe un singur temei juridic material, respectiv cel impus de obiectivul sau de elementul principal sau predominant.

4.2.2. *Aplicarea la cazul în discuție*

Obiectivul principal și conținutul actului avut în vedere se referă la politica în domeniul transporturilor.

Prin urmare, temeiul juridic material al deciziei propuse este articolul 91 din TFUE.

4.3. **Concluzie**

Temeiul juridic al deciziei propuse trebuie să fie articolul 91 din TFUE, coroborat cu articolul 218 alineatul (9) din TFUE.

¹² Hotărârea Curții de Justiție din 7 octombrie 2014, Germania/Consiliul, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punctul 52.

¹³ Hotărârea Curții de Justiție din 7 octombrie 2014, Germania/Consiliul, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punctele 61 – 64.

Propunere de

DECIZIE A CONSILIULUI

privind poziția care trebuie adoptată în numele Uniunii Europene în cadrul Grupului de experți pentru Acordul european privind activitatea echipajelor vehiculelor care efectuează transporturi rutiere internaționale (AETR) și în cadrul Grupului de lucru pentru transportul rutier ale Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite în ceea ce privește o propunere pentru a permite aderarea Mongoliei la AETR

CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 91 coroborat cu articolul 218 alineatul (9),

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

întrucât:

- (1) Acordul european privind activitatea echipajelor vehiculelor care efectuează transporturi rutiere internaționale (AETR)¹⁴ a intrat în vigoare la 5 ianuarie 1976. Uniunea are competență exclusivă în domeniul reglementat de AETR¹⁵.
- (2) În conformitate cu articolul 14 alineatul (1) din acord, cu excepția statelor din afara Europei care sunt deja membre ale CEE, AETR este deschis aderării numai pentru o listă închisă de state din afara Europei¹⁶. În cazul în care un stat din afara Europei care nu este membru al CEE și nu se află pe lista de la articolul 14 alineatul (1) din AETR dorește să adere la acord, statul respectiv trebuie să găsească o parte contractantă dispusă să prezinte o propunere de modificare a articolului 14 alineatul (1) din AETR, pentru a-l include pe lista respectivă.
- (3) Mongolia dorește să adere la AETR. Mongolia are în prezent acorduri bilaterale cu mai multe state membre ale Uniunii, precum și cu alte câteva părți contractante la AETR care nu fac parte din UE. Aderarea Mongoliei ar putea deschide calea către mai multe beneficii, inclusiv norme mai armonizate în transportul rutier internațional înspre și dinspre Mongolia. Aderarea Mongoliei este așadar în interesul Uniunii și este oportun ca Uniunea să prezinte o propunere de modificare a AETR în vederea atingerii acestui obiectiv.
- (4) În temeiul articolului 21 din AETR, orice parte contractantă poate transmite Secretarului General al Organizației Națiunilor Unite propuneri de modificare a AETR. Înainte de a fi transmise Secretarului General al ONU, propunerile sunt, de regulă, mai întâi prezentate, examinate și aprobate în cadrul Grupului de lucru pentru transportul rutier (SC.1) al Comisiei Economice pentru Europa a ONU (CEE-ONU).

¹⁴ JO L 95, 8.4.1978, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_international/1977/2829/oj.

¹⁵ Hotărârea Curții de Justiție din 31 martie 1971, *Comisia/Consiliul*, Cauza C-22/70, ECLI:EU:C:1971:32, punctele 30-31.

¹⁶ Limitată în prezent la Algeria, Egipt, Iordania, Liban, Maroc și Tunisia.

CEE-ONU a instituit, în cadrul AETR, un Grup de experți pentru AETR. Grupul respectiv este un organism împuternicit să elaboreze și să prezinte SC.1 propuneri de modificare a AETR. Pe baza prezentei decizii, Uniunea va propune ca Grupul de experți pentru AETR, în cadrul celei de a 40-a sesiuni planificate pentru luna februarie 2026 și al sesiunilor ulterioare, și SC.1, în cadrul celei de a 121-a sesiuni planificate pentru luna octombrie 2026 și al sesiunilor ulterioare, să discute o modificare a AETR pentru a permite Mongoliei să adere la AETR.

- (5) Este oportun să se stabilească poziția care trebuie adoptată în numele Uniunii în cadrul Grupului de experți pentru AETR și al Grupului de lucru pentru transportul rutier, întrucât propunerea de modificare pe care acestea vor trebui să o elaboreze și să o aprobe va fi obligatorie în temeiul dreptului internațional, în conformitate cu articolul 21 alineatul (6) din AETR.
- (6) Este oportun ca statele membre să nu se opună notificării de către Secretarul General al Organizației Națiunilor Unite, în temeiul articolului 21 alineatul (1) din AETR, a modificării propuse care figurează în anexa la prezenta decizie. În cazul în care o notificare din partea Secretarului General al Organizației Națiunilor Unite nu se limitează la modificarea propusă inclusă în anexa la prezenta decizie, este oportun ca statele membre să nu se opună modificării propuse care figurează în anexa la prezenta decizie.
- (7) Poziția Uniunii în cadrul Grupului de experți pentru AETR trebuie exprimată de Comisie, iar poziția Uniunii în cadrul Grupului de lucru pentru transportul rutier trebuie exprimată de statele membre, acționând împreună în interesul Uniunii,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Poziția care trebuie adoptată în numele Uniunii în cadrul sesiunilor ulterioare ale Grupului de experți pentru Acordul european privind activitatea echipajelor vehiculelor care efectuează transporturi rutiere internaționale (AETR) și ale Grupului de lucru pentru transportul rutier (SC.1) ale CEE-ONU în legătură cu o propunere de modificare a articolului 14 alineatul (1) din AETR pentru a permite Mongoliei să adere la acest acord este prevăzută în anexa la prezenta decizie.

Se poate conveni asupra unor modificări formale și minore ale poziției menționate la primul paragraf fără a fi necesară o nouă decizie a Consiliului.

Articolul 2

Poziția menționată la articolul 1 se exprimă de Comisie în cadrul Grupului de experți pentru AETR și de statele membre, acționând împreună în interesul Uniunii, în cadrul Grupului de lucru pentru transportul rutier al CEE-ONU.

Articolul 3

În cazul în care modificarea propusă prevăzută în anexa la prezenta decizie este aprobată de Grupul de lucru pentru transportul rutier al CEE-ONU, statele membre, acționând împreună în interesul Uniunii, o transmit Secretarului General al Organizației Națiunilor Unite, în conformitate cu articolul 21 alineatul (1) din AETR.

Statele membre nu se opun notificării de către Secretarul General al Organizației Națiunilor Unite, în temeiul articolului 21 alineatul (1) din AETR, a modificării propuse care figurează în anexa la prezenta decizie.

Articolul 4

Prezenta decizie se adresează Comisiei și statelor membre.

Adoptată la Bruxelles,

*Pentru Consiliu
Președintele*