



Consiglio  
dell'Unione europea

Bruxelles, 12 febbraio 2024  
(OR. en)

6506/24

---

---

**Fascicolo interistituzionale:  
2024/0036(NLE)**

---

---

**MI 158  
ECO 6  
ENT 33  
UNECE 3**

### **NOTA DI TRASMISSIONE**

---

Origine:	Segretaria generale della Commissione europea, firmato da Martine DEPREZ, direttrice
Data:	12 febbraio 2024
Destinatario:	Thérèse BLANCHET, segretaria generale del Consiglio dell'Unione europea
n. doc. Comm.:	COM(2024) 61 final
Oggetto:	Proposta di DECISIONE DEL CONSIGLIO relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione europea in sede di Forum mondiale per l'armonizzazione dei regolamenti sui veicoli della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite riguardo alle proposte di modifica dei regolamenti ONU n. 10, 13, 37, 45, 46, 48, 53, 54, 55, 79, 106, 107, 128, 130, 140, 148, 149, 150, 158 e 167

---

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento COM(2024) 61 final.

---

All.: COM(2024) 61 final



COMMISSIONE  
EUROPEA

Bruxelles, 12.2.2024  
COM(2024) 61 final

2024/0036 (NLE)

Proposta di

## **DECISIONE DEL CONSIGLIO**

**relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione europea in sede di Forum mondiale per l'armonizzazione dei regolamenti sui veicoli della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite riguardo alle proposte di modifica dei regolamenti ONU n. 10, 13, 37, 45, 46, 48, 53, 54, 55, 79, 106, 107, 128, 130, 140, 148, 149, 150, 158 e 167**

## RELAZIONE

### **1. OGGETTO DELLA PROPOSTA**

La presente proposta riguarda la decisione sulla posizione da adottare a nome dell'UE in sede di Forum mondiale per l'armonizzazione dei regolamenti sui veicoli della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (WP.29) in riferimento all'adozione di modifiche di regolamenti delle Nazioni Unite (ONU).

### **2. CONTESTO DELLA PROPOSTA**

#### **2.1. L'accordo del 1958 riveduto e l'accordo parallelo**

Sono in vigore due accordi per l'elaborazione di prescrizioni armonizzate finalizzate a eliminare gli ostacoli tecnici al commercio di veicoli a motore tra le parti contraenti della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UNECE) e per garantire che i veicoli a motore offrano un elevato livello di sicurezza e di protezione dell'ambiente:

- l'accordo dell'UNECE relativo all'adozione di prescrizioni tecniche uniformi applicabili ai veicoli a motore, agli accessori ed alle parti che possono essere installati e/o utilizzati sui veicoli a motore ed alle condizioni del riconoscimento reciproco delle omologazioni rilasciate sulla base di tali prescrizioni ("accordo del 1958 riveduto"); e
- l'accordo sull'approvazione di regolamenti tecnici applicabili a livello mondiale ai veicoli a motore, agli accessori e alle parti che possono essere installati e/o utilizzati sui veicoli a motore ("accordo parallelo").

Per l'UE, tali accordi sono entrati in vigore rispettivamente il 24 marzo 1998 e il 15 febbraio 2000. Il WP.29 supervisiona i lavori relativi a tali accordi.

#### **2.2. Il Forum mondiale per l'armonizzazione dei regolamenti sui veicoli della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite**

Il WP.29 costituisce un quadro unico per l'armonizzazione a livello mondiale della regolamentazione sui veicoli. Il WP.29 è un gruppo di lavoro permanente nel quadro istituzionale dell'ONU, con un mandato specifico e un regolamento interno proprio. Il WP.29 è un forum mondiale nel cui ambito hanno luogo discussioni aperte sui regolamenti riguardanti i veicoli a motore e l'attuazione dell'accordo del 1958 riveduto e dell'accordo parallelo. Ogni Stato membro delle Nazioni Unite e ogni organizzazione regionale di integrazione economica costituita da Stati membri delle Nazioni Unite ha la facoltà di partecipare a pieno titolo alle attività del WP.29 e di diventare parte contraente degli accordi in materia di veicoli supervisionati dal WP.29. L'UE è parte di tali accordi<sup>1</sup>.

Il WP.29 dell'UNECE si riunisce tre volte l'anno, in marzo, giugno e novembre. Per tenere conto del progresso tecnico, in occasione di ciascuna riunione il WP.29 può adottare:

---

<sup>1</sup> Decisione 97/836/CE del Consiglio, del 27 novembre 1997, ai fini dell'adesione della Comunità europea all'accordo della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite relativo all'adozione di prescrizioni tecniche uniformi applicabili ai veicoli a motore, agli accessori ed alle parti che possono essere installati e/o utilizzati sui veicoli a motore ed alle condizioni del riconoscimento reciproco delle omologazioni rilasciate sulla base di tali prescrizioni ("Accordo del 1958 riveduto") (GU L 346 del 17.12.1997, pag. 78).

Decisione 2000/125/CE del Consiglio, del 31 gennaio 2000, relativa alla conclusione dell'accordo sull'approvazione di regolamenti tecnici applicabili a livello mondiale ai veicoli a motore, agli accessori e alle parti che possono essere installati e/o utilizzati sui veicoli a motore ("accordo parallelo") (GU L 35 del 10.2.2000, pag. 12).

nuovi regolamenti ONU;  
nuove risoluzioni ONU;  
nuovi regolamenti tecnici mondiali ONU (GTR ONU);  
modifiche di regolamenti e risoluzioni ONU a norma dell'accordo del 1958 riveduto; e  
modifiche di GTR e risoluzioni ONU a norma dell'accordo parallelo.

Prima di ogni riunione del WP.29, appositi organi sussidiari del WP.29 discutono tali modifiche a livello tecnico.

In seguito il WP.29 può adottare proposte:

a maggioranza qualificata delle parti contraenti presenti e votanti per le proposte nell'ambito dell'accordo del 1958 riveduto; o

per consenso delle parti contraenti presenti e votanti per le proposte nell'ambito dell'accordo parallelo.

Prima di ogni riunione del WP.29, una decisione del Consiglio a norma dell'articolo 218, paragrafo 9, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE) stabilisce la posizione da adottare a nome dell'UE per quanto riguarda:

nuovi regolamenti ONU, GTR ONU e risoluzioni ONU; e

modifiche, supplementi e rettifiche di regolamenti ONU, GTR ONU e risoluzioni ONU.

### **2.3. L'atto previsto del WP.29**

Dal 5 all'8 marzo 2024, nell'ambito della sua 192<sup>a</sup> sessione, il WP.29 può adottare una serie di:

proposte di modifica dei regolamenti ONU n. 10, 13, 37, 45, 46, 48, 53, 54, 55, 79, 106, 107, 128, 130, 140, 148, 149, 150, 158 e 167.

## **3. LA POSIZIONE DA ADOTTARE A NOME DELL'UE**

Il sistema del WP.29 rafforza l'armonizzazione internazionale delle norme relative ai veicoli. L'accordo del 1958 riveduto svolge un ruolo fondamentale per il conseguimento di tale obiettivo. I costruttori dell'UE possono utilizzare un insieme comune di regolamenti di omologazione, sapendo che i loro prodotti saranno riconosciuti conformi alla legislazione nazionale dalle parti contraenti.

Ciò ha consentito l'abrogazione, con il regolamento (CE) n. 661/2009 sulla sicurezza generale dei veicoli a motore, di oltre 50 direttive dell'UE, che sono state sostituite dai corrispondenti regolamenti elaborati a norma dell'accordo del 1958 riveduto.

Il regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>2</sup> segue un approccio analogo. Esso stabilisce le disposizioni amministrative e le prescrizioni tecniche per l'omologazione e l'immissione sul mercato di tutti i nuovi veicoli, sistemi, componenti ed entità tecniche indipendenti. Tale regolamento incorpora i regolamenti adottati a norma dell'accordo del 1958 riveduto nel sistema UE di omologazione, in quanto prescrizioni per l'omologazione o alternative alla legislazione dell'UE.

---

<sup>2</sup> Regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 maggio 2018, relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, dei componenti e delle entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli, che modifica i regolamenti (CE) n. 715/2007 e (CE) n. 595/2009 e abroga la direttiva 2007/46/CE (GU L 151 del 14.6.2018, pag. 1).

Una volta che il WP.29 ha adottato una proposta relativa a un nuovo regolamento ONU o alla modifica di un regolamento ONU vigente, il segretario esecutivo dell'UNECE notifica l'atto corrispondente alle parti contraenti. A meno che una minoranza di blocco delle parti contraenti non si opponga entro 6 mesi, l'atto entra in vigore. Ciascuna parte contraente può quindi recepire l'atto nella propria normativa nazionale applicabile. Nell'UE, la pubblicazione dell'atto nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* completa il processo di recepimento.

È necessario stabilire la posizione dell'UE in merito ai seguenti atti:

- proposte di modifica dei regolamenti ONU n. 10, 13, 37, 45, 46, 48, 53, 54, 55, 79, 106, 107, 128, 130, 140, 148, 149, 150, 158 e 167 al fine di aggiornare le disposizioni relative a:
  - compatibilità elettromagnetica – correzioni di riferimenti e altre modifiche redazionali;
  - frenatura dei veicoli pesanti – chiarimento delle prescrizioni relative alla prova di tipo IIA;
  - sorgenti luminose a incandescenza – aggiornamento di un riferimento normativo alla pubblicazione 60809 della Commissione elettrotecnica internazionale (IEC);
  - tergifari – aggiornamento che integra tutti i fasci anabbaglianti di cui al regolamento ONU n. 149, serie 00 e 01, e altre modifiche redazionali;
  - dispositivi per la visione indiretta – chiarimenti sui requisiti relativi agli specchi retrovisori e ai vari dispositivi interni ed esterni, comprese le modifiche delle disposizioni transitorie;
  - installazione dei dispositivi di illuminazione e di segnalazione luminosa per:
    - veicoli a motore – correzioni del riferimento alla serie di modifiche 01 del regolamento ONU n. 148, chiarimento dell'uso delle luci di marcia diurna (DRL) con altre luci, miglioramento della definizione di stabilità fotometrica e altri aggiornamenti delle prescrizioni di prestazione (nel caso di nuove serie di modifiche), comprese le modifiche delle disposizioni transitorie,
    - veicoli L<sub>3</sub> – aggiornamenti che introducono prescrizioni per i sistemi di fari anteriori adattivi (AFS) per i motocicli;
  - pneumatici per veicoli commerciali e relativi rimorchi – aggiornamento che specifica che la larghezza massima totale degli pneumatici che recano il simbolo "A" relativo alla "configurazione di montaggio pneumatico/cerchio" prevede una tolleranza del 4 %;
  - accoppiamenti meccanici – aggiornamento che chiarisce la necessità di disporre di un supporto per rimorchi ad asse centrale, indipendentemente dal tipo di dispositivo di accoppiamento;
  - sterzo – aggiornamenti che affrontano problemi riguardo ai riferimenti incrociati nel regolamento ONU n. 79 rispetto al regolamento ONU n. 130 (sistema di avviso di deviazione dalla corsia);
  - pneumatici destinati ai veicoli agricoli e ai loro rimorchi – aggiornamento che estende l'ambito di applicazione del regolamento ONU agli pneumatici con simbolo della categoria di velocità "E", per riflettere il progresso

- tecnologico, compresi altri chiarimenti sulle prescrizioni e modifiche redazionali;
- autobus di linea e gran turismo – veicoli M<sub>2</sub> e M<sub>3</sub> – correzioni redazionali nella versione francese del regolamento ONU;
  - sorgenti luminose a diodi fotoemettitori (LED) – correzione redazionale delle prescrizioni relative alle sorgenti luminose a diodi fotoemettitori (LED);
  - sistema di avviso di deviazione dalla corsia (LDWS) – introduzione di un sistema di emergenza di mantenimento della corsia per i veicoli a motore delle categorie M<sub>1</sub> e N<sub>1</sub>, in linea con l'omologazione UE, e adeguamento delle prescrizioni che consentono il funzionamento dei veicoli nel mercato australiano, comprese modifiche relative alle disposizioni transitorie;
  - sistemi elettronici di controllo della stabilità (ESC) – chiarimenti sulle prescrizioni relative al problema della saturazione degli pneumatici;
  - dispositivi di segnalazione luminosa – chiarimento delle prescrizioni, modifiche redazionali e miglioramenti della definizione di stabilità fotometrica;
  - dispositivi di illuminazione della strada – chiarimenti e modifiche delle prescrizioni, comprese le prescrizioni per la rilevazione di guasti delle luci d'angolo, modifiche redazionali, introduzione di sistemi di fari anteriori adattivi (AFS) per i motocicli e modifica del punto di prova della stabilità fotometrica del fascio anabbagliante e del sistema di fari anteriori adattivi (AFS) di classe C;
  - dispositivi retroriflettenti – aggiornamenti che chiariscono e correggono il testo delle serie di modifiche 00 e 01 del regolamento ONU n. 150 e allineamento della procedura da seguire in caso di riflessione superficiale sia per la misurazione del coefficiente di intensità luminosa (CIL) che per la misurazione del colore;
  - retromarcia – aggiornamento che migliora la chiarezza di alcune disposizioni e modifiche delle prescrizioni relative al campo visivo di prossimità posteriore, compresa la modifica temporanea della visualizzazione durante la manovra e la disattivazione dell'immagine della zona posteriore in caso di accoppiamento del veicolo; e
  - visione diretta degli utenti vulnerabili della strada – aggiornamento che introduce prescrizioni relative al volume visibile nella parte anteriore, applicabili ai veicoli con cabine più strette o montanti anteriori posizionati verso l'interno rispetto all'estremità della cabina.

Il WP.29 prevede di votare su tali proposte in occasione della riunione che si terrà dal 5 all'8 marzo 2024.

È inoltre necessario stabilire la posizione dell'UE in merito a:

- una proposta di modifiche dell'allegato del documento quadro sui veicoli automatizzati, che delinea le attività e i risultati futuri fino alla metà del 2026; e
- una proposta di richiesta di autorizzazione a modificare i GTR ONU n. 6, 7 e 14 al fine di eliminare il riferimento alla macchina tridimensionale per la determinazione del punto H.

L'UE dovrebbe sostenere gli atti suddetti perché sono in linea con la sua politica del mercato interno in materia di industria automobilistica per quanto riguarda la sicurezza, l'automazione e le emissioni, nonché con le sue politiche in materia di trasporti, clima ed energia.

Tutti questi atti hanno effetti molto positivi sulla competitività del settore automobilistico dell'UE e sul commercio internazionale. Il voto a favore di tali atti favorirebbe il progresso tecnologico, permetterebbe economie di scala, eviterebbe la frammentazione del mercato interno e garantirebbe che gli standard automobilistici siano applicati in modo uniforme in tutta l'UE.

Il ricorso a perizie esterne non è pertinente ai fini della presente proposta. La presente proposta è stata tuttavia riesaminata dal Comitato tecnico Veicoli a motore.

## **4. BASE GIURIDICA**

### **4.1. Base giuridica procedurale**

#### *4.1.1. Principi*

L'articolo 218, paragrafo 9, TFUE prevede che il Consiglio adotti decisioni che stabiliscano "le posizioni da adottare a nome dell'Unione in un organo istituito da un accordo, se tale organo deve adottare atti che hanno effetti giuridici, fatta eccezione per gli atti che integrano o modificano il quadro istituzionale dell'accordo".

Rientrano nel concetto di "atti che hanno effetti giuridici" gli atti che hanno effetti giuridici in forza delle norme di diritto internazionale disciplinanti l'organo in questione. Vi rientrano anche gli atti sprovvisti di carattere vincolante ai sensi del diritto internazionale ma che "sono tali da incidere in modo determinante sul contenuto della normativa adottata dal legislatore dell'Unione"<sup>3</sup>.

#### *4.1.2. Applicazione al caso concreto*

Il WP.29 è un organo in cui le parti contraenti dell'UNECE discutono l'attuazione dell'accordo del 1958 riveduto e dell'accordo parallelo.

Gli atti che il WP.29 è chiamato ad adottare sono atti che hanno effetti giuridici.

I regolamenti ONU di cui all'atto previsto avranno carattere vincolante per l'UE e saranno tali da incidere in modo determinante sul contenuto del diritto dell'Unione nel settore dell'omologazione dei veicoli.

Gli atti previsti non integrano né modificano il quadro istituzionale dell'accordo.

La base giuridica procedurale della decisione proposta è pertanto l'articolo 218, paragrafo 9, TFUE.

### **4.2. Base giuridica sostanziale**

#### *4.2.1. Principi*

La base giuridica sostanziale delle decisioni di cui all'articolo 218, paragrafo 9, TFUE dipende essenzialmente dall'obiettivo e dal contenuto dell'atto previsto su cui dovrà prendersi posizione a nome dell'Unione.

L'atto previsto può perseguire una duplice finalità o avere una doppia componente, una delle quali può considerarsi principale e l'altra solo accessoria. In tal caso, la decisione a norma

---

<sup>3</sup> Sentenza della Corte di giustizia del 7 ottobre 2014, Germania/Consiglio, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punti 61-64.

dell'articolo 218, paragrafo 9, TFUE deve fondarsi su una sola base giuridica sostanziale, ossia quella richiesta dalla finalità o dalla componente principale o preponderante.

#### *4.2.2. Applicazione al caso concreto*

L'obiettivo principale e il contenuto dell'atto previsto riguardano il ravvicinamento delle legislazioni. La base giuridica sostanziale della decisione proposta è pertanto l'articolo 114 TFUE.

#### **4.3. Conclusioni**

La base giuridica della decisione proposta deve quindi essere costituita dall'articolo 114 TFUE, in combinato disposto con l'articolo 218, paragrafo 9, TFUE.

Proposta di

## DECISIONE DEL CONSIGLIO

**relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione europea in sede di Forum mondiale per l'armonizzazione dei regolamenti sui veicoli della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite riguardo alle proposte di modifica dei regolamenti ONU n. 10, 13, 37, 45, 46, 48, 53, 54, 55, 79, 106, 107, 128, 130, 140, 148, 149, 150, 158 e 167**

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 114, in combinato disposto con l'articolo 218, paragrafo 9,

vista la proposta della Commissione europea,

considerando quanto segue:

- (1) Con decisione 97/836/CE del Consiglio<sup>1</sup> l'Unione ha aderito all'accordo della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UNECE) relativo all'adozione di prescrizioni tecniche uniformi applicabili ai veicoli a motore, agli accessori e alle parti che possono essere installati e/o utilizzati sui veicoli a motore e alle condizioni del riconoscimento reciproco delle omologazioni rilasciate sulla base di tali prescrizioni ("accordo del 1958 riveduto"). L'accordo del 1958 riveduto è entrato in vigore il 24 marzo 1998.
- (2) Con decisione 2000/125/CE del Consiglio<sup>2</sup> l'Unione ha aderito all'accordo sull'approvazione di regolamenti tecnici applicabili a livello mondiale ai veicoli a motore, agli accessori e alle parti che possono essere installati e/o utilizzati sui veicoli a motore ("accordo parallelo"). L'accordo parallelo è entrato in vigore il 15 febbraio 2000.
- (3) Il regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>3</sup> stabilisce le disposizioni amministrative e le prescrizioni tecniche per l'omologazione e l'immissione sul mercato di tutti i nuovi veicoli, dei sistemi, dei componenti e delle entità tecniche indipendenti. Tale regolamento incorpora i regolamenti adottati a norma dell'accordo del

---

<sup>1</sup> Decisione 97/836/CE del Consiglio, del 27 novembre 1997, ai fini dell'adesione della Comunità europea all'accordo della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite relativo all'adozione di prescrizioni tecniche uniformi applicabili ai veicoli a motore, agli accessori ed alle parti che possono essere installati e/o utilizzati sui veicoli a motore ed alle condizioni del riconoscimento reciproco delle omologazioni rilasciate sulla base di tali prescrizioni ("Accordo del 1958 riveduto") (GU L 346 del 17.12.1997, pag. 78).

<sup>2</sup> Decisione 2000/125/CE del Consiglio, del 31 gennaio 2000, relativa alla conclusione dell'accordo sull'approvazione di regolamenti tecnici applicabili a livello mondiale ai veicoli a motore, agli accessori e alle parti che possono essere installati e/o utilizzati sui veicoli a motore ("accordo parallelo") (GU L 35 del 10.2.2000, pag. 12).

<sup>3</sup> Regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 maggio 2018, relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, dei componenti e delle entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli, che modifica i regolamenti (CE) n. 715/2007 e (CE) n. 595/2009 e abroga la direttiva 2007/46/CE (GU L 151 del 14.6.2018, pag. 1).

1958 riveduto ("regolamenti ONU") nel sistema UE di omologazione, in quanto prescrizioni per l'omologazione o alternative alla legislazione dell'Unione.

- (4) A norma dell'articolo 1 dell'accordo del 1958 riveduto e dell'articolo 6 dell'accordo parallelo, il Forum mondiale dell'UNECE per l'armonizzazione dei regolamenti sui veicoli (WP.29) può adottare proposte di modifica di regolamenti ONU, di GTR ONU e di risoluzioni ONU, e proposte di nuovi regolamenti ONU, di nuovi GTR ONU e di nuove risoluzioni ONU riguardanti l'omologazione dei veicoli. Conformemente a tali disposizioni, il WP.29 dell'UNECE può inoltre adottare proposte di autorizzazione all'elaborazione di modifiche ai GTR ONU o di nuovi GTR ONU e di estensione dei mandati dei GTR ONU.
- (5) Dal 5 all'8 marzo 2024, nell'ambito della 192<sup>a</sup> sessione del Forum mondiale dell'UNECE per l'armonizzazione dei regolamenti sui veicoli, il WP.29 può adottare le proposte di modifica dei regolamenti ONU n. 10, 13, 37, 45, 46, 48, 53, 54, 55, 79, 106, 107, 128, 130, 140, 148, 149, 150, 158 e 167.
- (6) I regolamenti ONU avranno carattere vincolante per l'Unione e incideranno in modo determinante sul contenuto del diritto unionale nel settore dell'omologazione dei veicoli. È pertanto opportuno stabilire la posizione da adottare a nome dell'Unione in sede di WP.29 in merito all'adozione di tali proposte.
- (7) Alla luce dell'esperienza e degli sviluppi tecnici è necessario modificare o integrare le prescrizioni relative ad alcuni elementi o caratteristiche contemplati dai regolamenti ONU n. 10, 13, 37, 45, 46, 48, 53, 54, 55, 79, 106, 107, 128, 130, 140, 148, 149, 150, 158 e 167.
- (8) Tali proposte sono in linea con la politica del mercato interno dell'UE in materia di industria automobilistica per quanto riguarda la sicurezza, l'automazione e le emissioni, nonché con le sue politiche in materia di trasporti, clima ed energia, e hanno un impatto molto positivo sulla competitività del settore automobilistico dell'UE e sul commercio internazionale.
- (9) Alla luce dei benefici di cui sopra, si suggerisce di votare a favore di tali proposte,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

#### *Articolo 1*

La posizione da adottare a nome dell'Unione nella 192<sup>a</sup> sessione del Forum mondiale dell'UNECE per l'armonizzazione dei regolamenti sui veicoli, che si terrà tra il 5 e l'8 marzo 2024, è quella di votare a favore delle proposte elencate nell'allegato della presente decisione.

#### *Articolo 2*

La Commissione è destinataria della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il

*Per il Consiglio  
Il presidente*