



Consejo de la  
Unión Europea

Bruselas, 23 de mayo de 2023  
(OR. en)

9699/23

---

---

**Expediente interinstitucional:  
2023/0160(NLE)**

---

---

**MI 448  
ECO 44  
ENT 107  
UNECE 7**

### **NOTA DE TRANSMISIÓN**

---

De: Por la secretaria general de la Comisión Europea, D.<sup>a</sup> Martine DEPREZ, directora

Fecha de recepción: 23 de mayo de 2023

A: D.<sup>a</sup> Thérèse BLANCHET, secretaria general del Consejo de la Unión Europea

---

N.º doc. Ción.: COM(2023) 264 final

---

Asunto: Propuesta de DECISIÓN DEL CONSEJO relativa a la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión Europea en el Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas por lo que respecta a las propuestas de modificaciones de los Reglamentos n.ºs 13, 16, 24, 41, 49, 51, 54, 75, 78, 79, 83, 85, 94, 95, 101, 109, 110, 117, 127, 129, 134, 135, 137, 153 y 155 de las Naciones Unidas, a una propuesta de nuevo Reglamento de las Naciones Unidas sobre emisiones mundiales en condiciones reales de conducción, a una propuesta de modificación del RTM n.º 13 de las Naciones Unidas y a una propuesta de nuevo RTM de las Naciones Unidas sobre la medición en laboratorio de las emisiones de los frenos de los vehículos ligeros

---

Adjunto se remite a las Delegaciones el documento – COM(2023) 264 final.

---

Adj.: COM(2023) 264 final

Bruselas, 23.5.2023  
COM(2023) 264 final

2023/0160 (NLE)

Propuesta de

## **DECISIÓN DEL CONSEJO**

**relativa a la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión Europea en el Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas por lo que respecta a las propuestas de modificaciones de los Reglamentos n.ºs 13, 16, 24, 41, 49, 51, 54, 75, 78, 79, 83, 85, 94, 95, 101, 109, 110, 117, 127, 129, 134, 135, 137, 153 y 155 de las Naciones Unidas, a una propuesta de nuevo Reglamento de las Naciones Unidas sobre emisiones mundiales en condiciones reales de conducción, a una propuesta de modificación del RTM n.º 13 de las Naciones Unidas y a una propuesta de nuevo RTM de las Naciones Unidas sobre la medición en laboratorio de las emisiones de los frenos de los vehículos ligeros**

## **EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

### **1. OBJETO DE LA PROPUESTA**

La presente propuesta se refiere a una Decisión por la que se establece la posición que debe adoptarse en nombre de la UE en el Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (WP.29) por lo que respecta a la adopción de modificaciones de Reglamentos de las Naciones Unidas y Reglamentos Técnicos Mundiales (RTM) de las Naciones Unidas vigentes.

### **2. CONTEXTO DE LA PROPUESTA**

#### **2.1. El Acuerdo revisado de 1958 y el Acuerdo paralelo**

Dos acuerdos tienen por objeto elaborar requisitos armonizados destinados a eliminar los obstáculos técnicos al comercio de vehículos de motor entre las partes contratantes de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE) y garantizar que los vehículos de motor ofrezcan un alto nivel de seguridad y protección del medio ambiente:

- el Acuerdo de la CEPE sobre la adopción de prescripciones técnicas uniformes aplicables a los vehículos de ruedas y los equipos y piezas que puedan montarse o utilizarse en estos, y sobre las condiciones de reconocimiento recíproco de las homologaciones concedidas conforme a dichas prescripciones («el Acuerdo revisado de 1958»); y
- el Acuerdo sobre el establecimiento de Reglamentos Técnicos Mundiales aplicables a los vehículos de ruedas y a los equipos y piezas que puedan montarse o utilizarse en dichos vehículos («el Acuerdo paralelo»).

Los Acuerdos entraron en vigor para la Unión el 24 de marzo de 1998 y el 15 de febrero de 2000, respectivamente. El WP.29 supervisa el trabajo relacionado con estos Acuerdos.

#### **2.2. El Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas**

El WP.29 proporciona un marco único para la armonización global de las normas sobre vehículos. El WP.29 es un grupo de trabajo permanente en el marco institucional de las Naciones Unidas con un mandato específico y un reglamento interno. Funciona como un foro mundial en el que pueden entablarse debates abiertos sobre la normativa de los vehículos de motor y sobre la ejecución del Acuerdo revisado de 1958 y del Acuerdo paralelo. Todo miembro de las Naciones Unidas o cualquier organización regional de integración económica creada por miembros de las Naciones Unidas puede participar plenamente en las actividades del WP.29 y convertirse en Parte contratante de los Acuerdos sobre vehículos supervisados por el WP.29. La UE es Parte en esos Acuerdos<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Decisión 97/836/CE del Consejo, de 27 de noviembre de 1997, relativa a la adhesión de la Comunidad Europea al Acuerdo de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas sobre la adopción de prescripciones técnicas uniformes aplicables a los vehículos de ruedas y los equipos y piezas que puedan montarse o utilizarse en estos, y sobre las condiciones de reconocimiento recíproco de las homologaciones concedidas conforme a dichas prescripciones («Acuerdo revisado de 1958») (DO L 346 de 17.12.1997, p. 78).

Decisión 2000/125/CE del Consejo, de 31 de enero de 2000, relativa a la celebración del Acuerdo sobre el establecimiento de reglamentos técnicos mundiales aplicables a los vehículos de ruedas y a los equipos y piezas que puedan montarse o utilizarse en dichos vehículos («Acuerdo paralelo») (DO L 35 de 10.2.2000, p. 12).

El WP.29 de la CEPE se reúne tres veces al año, en marzo, junio y noviembre. Para reflejar el progreso técnico, en cada reunión, el WP.29 puede adoptar:

nuevos Reglamentos de las Naciones Unidas;

nuevas Resoluciones de las Naciones Unidas;

nuevos RTM de las Naciones Unidas;

modificaciones de los Reglamentos y Resoluciones de las Naciones Unidas con arreglo al Acuerdo revisado de 1958; así como

modificaciones de los RTM y Resoluciones de las Naciones Unidas con arreglo al Acuerdo paralelo.

Antes de cada reunión del WP.29, los órganos subsidiarios específicos de este debaten estas modificaciones a nivel técnico.

Posteriormente, el WP.29 puede adoptar propuestas:

por mayoría cualificada de las Partes contratantes presentes y votantes para las propuestas en virtud del Acuerdo revisado de 1958; o

mediante una votación por consenso de las Partes contratantes presentes y votantes para las propuestas con arreglo al Acuerdo paralelo.

Antes de cada reunión del WP.29, una Decisión del Consejo con arreglo al artículo 218, apartado 9, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE) establece la posición que debe adoptarse en nombre de la UE sobre:

nuevos Reglamentos, RTM y Resoluciones de las Naciones Unidas; así como

enmiendas, suplementos y correcciones de Reglamentos, RTM y Resoluciones de las Naciones Unidas.

### **2.3. Acto previsto del WP.29**

Durante su 190.º período de sesiones, del 20 al 22 de junio de 2023, el WP.29 podría adoptar:

propuestas de modificaciones de los Reglamentos n.ºs 13, 16, 24, 41, 49, 51, 54, 75, 78, 79, 83, 85, 94, 95, 101, 109, 110, 117, 127, 129, 134, 135, 137, 153 y 155 de las Naciones Unidas;

una propuesta de nuevo Reglamento de las Naciones Unidas sobre las emisiones mundiales en condiciones reales de conducción;

una propuesta de modificación del RTM n.º 13 de las Naciones Unidas; así como

una propuesta de nuevo RTM de las Naciones Unidas sobre la medición en laboratorio de las emisiones de los frenos de los vehículos ligeros;

### **3. POSICIÓN QUE DEBE ADOPTARSE EN NOMBRE DE LA UE**

El sistema del WP.29 refuerza la armonización internacional de las normas relativas a los vehículos. El Acuerdo revisado de 1958 desempeña un papel importante en la consecución de este objetivo. Los fabricantes de la UE pueden utilizar un conjunto común de Reglamentos de homologación de tipo sabiendo que las Partes contratantes reconocerán la conformidad de sus productos con sus respectivas legislaciones nacionales.

Esto permitió que el Reglamento (CE) n.º 661/2009, relativo a la seguridad general de los vehículos de motor, derogara más de cincuenta Directivas de la UE y las sustituyera por los correspondientes Reglamentos desarrollados con arreglo al Acuerdo revisado de 1958.

El Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>2</sup> sigue un enfoque similar. Establece disposiciones administrativas y requisitos técnicos para la homologación de tipo y la introducción en el mercado de todos los nuevos vehículos, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes. Ese Reglamento incorpora al sistema de homologación de tipo UE los Reglamentos adoptados en virtud del Acuerdo revisado de 1958, bien como requisitos de la homologación de tipo, bien como alternativas a la legislación de la UE.

Una vez que el WP.29 ha adoptado una propuesta de nuevo Reglamento de las Naciones Unidas o de modificación de un Reglamento de las Naciones Unidas, el secretario ejecutivo de la CEPE notifica el acto correspondiente a las Partes contratantes. A menos que una minoría de bloqueo de las Partes contratantes se oponga en un plazo de seis meses, el acto entra en vigor. A continuación, cada Parte contratante puede transponer el acto a sus normas nacionales aplicables. En la UE, la publicación del acto en el *Diario Oficial de la Unión Europea* completa el proceso de transposición.

Es necesario definir la posición de la UE sobre los siguientes actos:

- las propuestas de modificaciones de los Reglamentos n.ºs 13, 16, 24, 41, 49, 51, 54, 75, 78, 79, 83, 85, 94, 95, 101, 109, 110, 117, 127, 129, 134, 135, 137, 153 y 155 de las Naciones Unidas con el fin de actualizar las disposiciones sobre:
  - el frenado de los vehículos pesados,
  - los cinturones de seguridad,
  - los contaminantes visibles, la medición de la potencia de los motores de encendido por compresión (humos diésel),
  - las emisiones de ruido de las motocicletas,
  - las emisiones de los motores de encendido por compresión y los motores de encendido por chispa,
  - el ruido de los vehículos de las categorías M y N,
  - los neumáticos para vehículos industriales y sus remolques,
  - los neumáticos de los vehículos de la categoría L,
  - el frenado de los vehículos de la categoría L,
  - el mecanismo de dirección,
  - las emisiones de los vehículos ligeros,
  - las emisiones de los vehículos de las categorías M1 y N1,
  - la medición de la potencia neta y de la potencia máxima durante treinta minutos,
  - la colisión frontal,
  - la colisión lateral,
  - la emisión de dióxido de carbono y el consumo de carburante,
  - los neumáticos recauchutados para vehículos industriales y sus remolques,

---

<sup>2</sup> Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 2018, sobre la homologación y la vigilancia del mercado de los vehículos de motor y sus remolques y de los sistemas, los componentes y las unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos, por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 715/2007 y (CE) n.º 595/2009 y por el que se deroga la Directiva 2007/46/CE (DO L 151 de 14.6.2018, p. 1).

- los vehículos que utilizan gas natural comprimido o gas natural licuado,
- la resistencia a la rodadura, las emisiones de ruido de rodadura y la adherencia en superficie mojada de los neumáticos,
- la seguridad de los peatones,
- los sistemas reforzados de retención infantil,
- los vehículos de hidrógeno y pilas de combustible,
- la colisión lateral contra un poste,
- la colisión frontal, con especial atención en el sistema de retención,
- la integridad del sistema de alimentación de combustible y la seguridad del grupo motopropulsor eléctrico en caso de colisión trasera y
- la ciberseguridad y el sistema de gestión de esta;
- una propuesta de nuevo Reglamento de las Naciones Unidas sobre las emisiones mundiales en condiciones reales de conducción;
- una propuesta de modificación del RTM n.º 13 de las Naciones Unidas; y
- una propuesta de nuevo RTM de las Naciones Unidas sobre la medición en laboratorio de las emisiones de los frenos de los vehículos ligeros.

El WP.29 tiene previsto votar sobre estas propuestas en la reunión que se celebrará del 20 al 22 de junio de 2023.

Además, es necesario definir la posición de la UE sobre:

- una propuesta de autorización revisada para elaborar un RTM de las Naciones Unidas sobre las emisiones mundiales en condiciones reales de conducción,
- una propuesta de solicitud de autorización para elaborar un nuevo RTM de las Naciones Unidas sobre la durabilidad de las baterías integradas en los vehículos pesados electrificados,
- una propuesta de enmienda a ECE/TRANS/WP.29/2022/58 titulada «Nuevo método de evaluación/ensayo para la conducción automatizada para validar el sistema de conducción automatizada»,
- una propuesta de enmienda al documento interpretativo del Reglamento n.º 155 de las Naciones Unidas,
- una propuesta de informe final de situación sobre la elaboración de un nuevo RTM de las Naciones Unidas sobre la medición en laboratorio de las emisiones de los frenos de los vehículos ligeros,
- una propuesta de informe final de avance sobre la enmienda 1 del RTM n.º 13 de las Naciones Unidas y
- una propuesta de prórroga por cinco años de la inclusión en la lista de candidatos del n.º 15 (metodología de Japón para los ensayos de emisiones en condiciones reales de conducción).

La UE debe ser favorable a los actos mencionados, ya que están en consonancia con la política de su mercado interior sobre la industria del automóvil y con sus políticas en materia de transporte, clima y energía.

Todos estos actos tienen un efecto muy positivo en la competitividad del sector del automóvil de la UE y en el comercio internacional. Una votación a favor de estos actos fomentaría el progreso tecnológico, ofrecería economías de escala, evitaría la fragmentación del mercado interior y garantizaría que las normas para automóviles se apliquen por igual en toda la UE.

El asesoramiento especializado externo no es pertinente para la presente propuesta. No obstante, el Comité Técnico sobre Vehículos de Motor la revisará.

## **4. BASE JURÍDICA**

### **4.1. Base jurídica procedimental**

#### *4.1.1. Principios*

El artículo 218, apartado 9, del TFUE contempla la adopción por el Consejo de decisiones por las que se establezcan «las posiciones que deban adoptarse en nombre de la Unión en un organismo creado por un acuerdo, cuando dicho organismo deba adoptar actos que surtan efectos jurídicos, con excepción de los actos que completen o modifiquen el marco institucional del acuerdo».

El concepto de «actos que surtan efectos jurídicos» incluye los actos que surten efectos jurídicos en virtud de las normas de Derecho internacional por las que se rija el organismo de que se trate. Dicho concepto incluye asimismo aquellos instrumentos que no tienen fuerza vinculante con arreglo al Derecho internacional, pero que «influyen de manera determinante [en] el contenido de la normativa adoptada por el legislador de la Unión»<sup>3</sup>.

#### *4.1.2. Aplicación al presente caso*

El WP.29 es un organismo en el que las Partes contratantes de la CEPE debaten la ejecución del Acuerdo revisado de 1958 y del Acuerdo paralelo.

Los actos que debe adoptar el WP.29 son actos que surten efectos jurídicos.

Los Reglamentos de las Naciones Unidas incluidos en el acto previsto serán vinculantes para la Unión. Junto con la Resolución de las Naciones Unidas, podrán influir de manera determinante en el contenido de la legislación de la UE en materia de homologación de tipo de vehículos.

Los actos previstos ni completan ni modifican el marco institucional del Acuerdo.

Por lo tanto, la base jurídica procedimental de la Decisión propuesta es el artículo 218, apartado 9, del TFUE.

### **4.2. Base jurídica sustantiva**

#### *4.2.1. Principios*

La base jurídica sustantiva de las decisiones adoptadas con arreglo al artículo 218, apartado 9, del TFUE depende principalmente del objetivo y del contenido del acto previsto con respecto al cual se adopta una posición en nombre de la Unión.

Un acto previsto puede tener dos objetivos o componentes, uno de los cuales puede identificarse como el principal y el otro como meramente accesorio. En el presente caso, la decisión adoptada con arreglo al artículo 218, apartado 9, del TFUE debe fundarse en una única base jurídica sustantiva, a saber, la correspondiente al objetivo o componente principal o preponderante.

---

<sup>3</sup> Sentencia del Tribunal de Justicia de 7 de octubre de 2014, Alemania/Consejo, (C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258), apartados 61 a 64.

#### *4.2.2. Aplicación al presente caso*

El objetivo y el contenido principales del acto previsto se refieren a la aproximación de las legislaciones. Por lo tanto, la base jurídica sustantiva de la Decisión propuesta es el artículo 114 del TFUE.

#### **4.3. Conclusión**

La base jurídica de la Decisión propuesta debe ser el artículo 114 del TFUE, leído en relación con su artículo 218, apartado 9.

Propuesta de

## DECISIÓN DEL CONSEJO

**relativa a la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión Europea en el Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas por lo que respecta a las propuestas de modificaciones de los Reglamentos n.ºs 13, 16, 24, 41, 49, 51, 54, 75, 78, 79, 83, 85, 94, 95, 101, 109, 110, 117, 127, 129, 134, 135, 137, 153 y 155 de las Naciones Unidas, a una propuesta de nuevo Reglamento de las Naciones Unidas sobre emisiones mundiales en condiciones reales de conducción, a una propuesta de modificación del RTM n.º 13 de las Naciones Unidas y a una propuesta de nuevo RTM de las Naciones Unidas sobre la medición en laboratorio de las emisiones de los frenos de los vehículos ligeros**

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 114, leído en relación con su artículo 218, apartado 9,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Considerando lo siguiente:

- (1) Mediante la Decisión 97/836/CE del Consejo<sup>1</sup>, la Unión se adhirió al Acuerdo de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE) sobre la adopción de prescripciones técnicas uniformes aplicables a los vehículos de ruedas y los equipos y piezas que puedan montarse o utilizarse en estos, y sobre las condiciones de reconocimiento recíproco de las homologaciones concedidas conforme a dichas prescripciones (el «Acuerdo revisado de 1958»). El Acuerdo revisado de 1958 entró en vigor el 24 de marzo de 1998.
- (2) Mediante la Decisión 2000/125/CE del Consejo<sup>2</sup>, la Unión se adhirió al Acuerdo sobre el establecimiento de Reglamentos Técnicos Mundiales aplicables a los vehículos de ruedas y a los equipos y piezas que puedan montarse o utilizarse en dichos vehículos (el «Acuerdo paralelo»). El Acuerdo paralelo entró en vigor el 15 de febrero de 2000.
- (3) El Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>3</sup> establece disposiciones administrativas y requisitos técnicos para la homologación de tipo y la

---

<sup>1</sup> Decisión 97/836/CE del Consejo, de 27 de noviembre de 1997, relativa a la adhesión de la Comunidad Europea al Acuerdo de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas sobre la adopción de prescripciones técnicas uniformes aplicables a los vehículos de ruedas y los equipos y piezas que puedan montarse o utilizarse en estos, y sobre las condiciones de reconocimiento recíproco de las homologaciones concedidas conforme a dichas prescripciones («Acuerdo revisado de 1958») (DO L 346 de 17.12.1997, p. 78).

<sup>2</sup> Decisión 2000/125/CE del Consejo, de 31 de enero de 2000, relativa a la celebración del Acuerdo sobre el establecimiento de reglamentos técnicos mundiales aplicables a los vehículos de ruedas y a los equipos y piezas que puedan montarse o utilizarse en dichos vehículos («Acuerdo paralelo») (DO L 35 de 10.2.2000, p. 12).

<sup>3</sup> Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 2018, sobre la homologación y la vigilancia del mercado de los vehículos de motor y sus remolques y de los sistemas,

introducción en el mercado de todos los nuevos vehículos, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes. Ese Reglamento incorpora al sistema de homologación de tipo UE los Reglamentos adoptados en virtud del Acuerdo revisado de 1958 («los Reglamentos de las Naciones Unidas»), bien como requisitos de la homologación de tipo, bien como alternativas a la legislación de la Unión.

- (4) De conformidad con el artículo 1 del Acuerdo revisado de 1958 y el artículo 6 del Acuerdo paralelo, el Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos de la CEPE (WP.29) puede adoptar propuestas de modificación de los Reglamentos, los RTM y las Resoluciones de las Naciones Unidas, así como propuestas de nuevos Reglamentos, RTM y Resoluciones de las Naciones Unidas sobre la homologación de vehículos. Además, de conformidad con dichas disposiciones, el WP.29 de la CEPE puede adoptar propuestas de autorización para elaborar enmiendas a los RTM de las Naciones Unidas o elaborar nuevos RTM de las Naciones Unidas, así como propuestas para ampliar los mandatos relativos a los RTM de las Naciones Unidas.
- (5) Entre el 20 y el 22 de junio de 2023, durante el 190.º período de sesiones del Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos de la CEPE, el WP.29 podrá adoptar:
  - las propuestas de modificaciones de los Reglamentos n.ºs 13, 16, 24, 41, 49, 51, 54, 75, 78, 79, 83, 85, 94, 95, 101, 109, 110, 117, 127, 129, 134, 135, 137, 153 y 155 de las Naciones Unidas;
  - una propuesta de nuevo Reglamento de las Naciones Unidas sobre las emisiones mundiales en condiciones reales de conducción;
  - una propuesta de modificación del RTM n.º 13 de las Naciones Unidas; y
  - una propuesta de nuevo RTM de las Naciones Unidas sobre la medición en laboratorio de las emisiones de los frenos de los vehículos ligeros.
- (6) Los Reglamentos de las Naciones Unidas serán vinculantes para la Unión. Junto con los RTM de las Naciones Unidas, influirán de manera decisiva en el contenido del Derecho de la Unión relativo a la homologación de tipo de los vehículos. Por tanto, procede establecer la posición que debe adoptarse, en nombre de la Unión, en el WP.29 por lo que respecta a la adopción de dichas propuestas.
- (7) Para reflejar la experiencia y el progreso técnico, es necesario modificar o completar los requisitos relativos a algunos aspectos o elementos contemplados en los Reglamentos n.ºs 13, 16, 24, 41, 49, 51, 54, 75, 78, 79, 83, 85, 94, 95, 101, 109, 110, 117, 127, 129, 134, 135, 137, 153 y 155 de las Naciones Unidas y el RTM n.º 13 de las Naciones Unidas.
- (8) A fin de permitir el progreso técnico y reducir la huella ambiental, es necesario adoptar un nuevo Reglamento de las Naciones Unidas sobre las emisiones mundiales en condiciones reales de conducción y un nuevo RTM de las Naciones Unidas sobre la medición en laboratorio de las emisiones de los frenos de los vehículos ligeros.

---

los componentes y las unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos, por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 715/2007 y (CE) n.º 595/2009 y por el que se deroga la Directiva 2007/46/CE (DO L 151 de 14.6.2018, p. 1).

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

*Artículo 1*

La posición que debe adoptarse en nombre de la Unión durante el 190.º período de sesiones del Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos de la CEPE, que se celebrará entre el 20 y el 22 de junio de 2023, será la de votar a favor de las propuestas que figuran en el anexo de la presente Decisión.

*Artículo 2*

El destinatario de la presente Decisión es la Comisión.

Hecho en Bruselas, el

*Por el Consejo  
La Presidenta/El Presidente*