



**MINISTERIO
DE INDUSTRIA COMERCIO
Y TURISMO**



MINISTERIO
DE INDUSTRIA, COMERCIO
Y TURISMO

**DIRECCIÓN GENERAL DE INDUSTRIA
Y DE LA PEQUEÑA Y MEDIANA EMPRESA**

Subdirección General de Calidad
y Seguridad Industrial

**MEMORIA DEL ANÁLISIS DE IMPACTO NORMATIVO DEL PROYECTO DE ORDEN
POR LA QUE SE ACTUALIZAN LOS ANEXOS I Y II DEL REAL DECRETO 2028/86, DE 6
DE JUNIO, SOBRE LAS NORMAS PARA LA APLICACIÓN DE DETERMINADAS
DIRECTIVAS DE LA CEE, RELATIVAS A LA HOMOLOGACION DE TIPO DE VEHICULOS
AUTOMOVILES, REMOLQUES, SEMIRREMOLQUES, MOTOCICLETAS,
CICLOMOTORES Y VEHICULOS AGRICOLAS, ASI COMO DE PARTES Y PIEZAS DE
DICHOS VEHICULOS**

Memoria abreviada

10 de junio de 2019



PROYECTO DE ORDEN POR LA QUE SE ACTUALIZAN LOS ANEXOS I Y II DEL REAL DECRETO 2028/86, DE 6 DE JUNIO, SOBRE LAS NORMAS PARA LA APLICACIÓN DE DETERMINADAS DIRECTIVAS DE LA CEE, RELATIVAS A LA HOMOLOGACION DE TIPO DE VEHICULOS AUTOMOVILES, REMOLQUES, SEMIRREMOLQUES, MOTOCICLETAS, CICLOMOTORES Y VEHICULOS AGRICOLAS, ASI COMO DE PARTES Y PIEZAS DE DICHS VEHICULOS

MEMORIA DEL ANÁLISIS DE IMPACTO NORMATIVO

1.	FICHA DE RESUMEN EJECUTIVO	3
2.	JUSTIFICACIÓN DE LA MEMORIA	5
3.	OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA	6
3.1.	MOTIVACIÓN	6
3.2.	OBJETIVOS Y ADECUACIÓN DE LA NORMA A LOS PRINCIPIOS DE BUENA REGULACIÓN.....	6
3.3.	ALTERNATIVAS.....	7
4.	TITULO COMPETENCIAL PREVALENTE	7
5.	CONTENIDO, ANÁLISIS JURÍDICO Y DESCRIPCIÓN DE LA TRAMITACIÓN.....	7
5.1.	CONTENIDO	7
5.2.	ANÁLISIS JURÍDICO.....	11
5.3.	DESCRIPCIÓN DE LA TRAMITACIÓN	12
6.	ANÁLISIS DE IMPACTOS	12
6.1.	IMPACTO ECONÓMICO Y PRESUPUESTARIO	12
6.2.	IMPACTO SOBRE LA PYME.....	13
6.3.	IMPACTO POR RAZÓN DE GÉNERO	13
6.4.	IMPACTO EN LA INFANCIA Y EN LA ADOLESCENCIA.....	13
6.5.	IMPACTO EN LA FAMILIA	13
7.	LISTADO DE NORMAS QUE QUEDAN DEROGADAS	14
8.	ANEXOS	¡ERROR! MARCADOR NO DEFINIDO.
	ANEXO 1: INFORME SOBRE LAS ALEGACIONES FORMULADAS EN EL TRÁMITE DE AUDIENCIA	¡ERROR! MARCADOR NO DEFINIDO.

1. FICHA DE RESUMEN EJECUTIVO

MINISTERIO /ÓRGANO PROPONENTE	Ministerio de Industria, Comercio y Turismo / Dirección General de Industria y de la PYME	Fecha:	10/06/2019
TÍTULO DE LA NORMA	Orden por la que se actualizan los anexos I y II del Real Decreto 2028/86, de 6 de junio, sobre las normas para la aplicación de determinadas directivas de la CEE, relativas a la homologación de tipo de vehículos automóviles, remolques, semirremolques, motocicletas, ciclomotores y vehículos agrícolas, así como de partes y piezas de dichos vehículos.		
TIPO DE MEMORIA	Normal <input type="checkbox"/>	Abreviada	<input checked="" type="checkbox"/>
OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA			
SITUACIÓN QUE SE REGULA	Los anexos I y II del Real Decreto 2028/86, de 6 de junio, contienen el conjunto de actos y requisitos reglamentarios que se han de cumplir para obtener la homologación de tipo de vehículos automóviles, remolques, semirremolques, motocicletas, ciclomotores y vehículos agrícolas, así como de las partes y piezas de dichos vehículos. Son los necesarios para garantizar la seguridad de los vehículos, de los otros usuarios de las vías públicas y la protección del medio ambiente.		
OBJETIVOS QUE SE PERSIGUEN	Constituye el objeto de esta orden la actualización de los citados anexos adecuando sus materias al progreso técnico de conformidad con la producción normativa europea, cumpliendo así con lo establecido en el artículo 291 del TFUE que dice: "1. Los Estados miembros adoptarán todas las medidas de Derecho interno necesarias para ejecución de los actos jurídicamente vinculantes de la Unión." Mediante el presente proyecto se lleva a cabo la adaptación a nuestro ordenamiento jurídico de la citada producción normativa y se da cumplimiento a Reglamentos (UE), Reglamentos Delegados (UE) y Reglamentos de Ejecución (UE).		
PRINCIPALES ALTERNATIVAS CONSIDERADAS	No existe otra alternativa.		
CONTENIDO Y ANALISIS JURIDICO			
Tipo de norma	Orden ministerial		
Estructura de la norma	La orden consta de una parte expositiva, un artículo único, una disposición final.		



Informes recabados	Secretaría General Técnica Ministerio de Industria, Comercio y Turismo. Consejo de Estado	
Trámite de audiencia	Para la elaboración de esta orden se consultará a las comunidades autónomas y se dará audiencia al sector.	
ANALISIS DE IMPACTOS		
Adecuación al orden de competencias	¿Cuál es el título competencial prevalente?	Este proyecto normativo se dicta al amparo del artículo 149.1.21ª de la Constitución Española que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de tráfico y circulación de los vehículos a motor.
Impacto económico y presupuestario	Efectos sobre la economía en general	No se prevén.
	En relación con la competencia	<input checked="" type="checkbox"/> La norma no tiene efectos significativos sobre la competencia <input type="checkbox"/> La norma tiene efectos positivos sobre la competencia <input type="checkbox"/> La norma tiene efectos negativos sobre la competencia
	Desde el punto de vista de las cargas administrativas	<input type="checkbox"/> Supone una reducción de cargas administrativas <input type="checkbox"/> Incorpora nuevas cargas administrativas Cuantificación estimada
	Desde el punto de vista de los presupuestos, la norma	<input checked="" type="checkbox"/> No afecta a las cargas administrativas <input type="checkbox"/> Afecta a los presupuestos de la Administración del Estado



		<input type="checkbox"/> Afecta a los presupuestos de otras Administraciones Territoriales <input type="checkbox"/> Implica un gasto: <input type="checkbox"/> Implica un impreso:
Impacto de género	La norma tiene un impacto de género	<input type="checkbox"/> Negativo <input checked="" type="checkbox"/> Nulo <input type="checkbox"/> Positivo
Otros impactos considerados	PYME	
Otras consideraciones	La disposición final primera del Real Decreto 2028/1986, de 6 de junio, faculta al Ministerio de Industria y Energía (actualmente Ministerio de Industria, Comercio y Turismo) para adaptar los anexos I y II del mismo a las disposiciones de las directivas que puedan dictarse en el futuro y a los reglamentos derivados del Acuerdo de Ginebra de 20 de marzo de 1958, así como para establecer las fechas a partir de las cuales serán de obligado cumplimiento las disposiciones de las nuevas directivas y reglamentos que se aprueban relativos a la homologación de vehículos y sus partes y piezas.	

2. JUSTIFICACIÓN DE LA MEMORIA

Se elabora una memoria abreviada para el proyecto de orden ministerial de referencia, al considerar que el proyecto no tiene incidencia económica y que carece de impacto de género, introduciendo además modificaciones muy concretas en los anexos I y II del Real Decreto 2028/1986, de 6 de junio, sobre las normas para la aplicación de determinadas directivas de la CEE, relativas a la homologación de tipo de vehículos automóviles, remolques, semirremolques, motocicletas, ciclomotores y vehículos agrícolas, así como de partes y piezas de dichos vehículos.

Este real decreto ya ha sido objeto de múltiples actualizaciones por las Órdenes de 4 de febrero de 1988, 10 de abril y 24 de noviembre de 1989, 16 de julio de 1991, 24 de enero, 24 de julio y 29 de diciembre de 1992, 10 de junio y 15 de octubre de 1993, 22 de febrero de 1994, 9 de marzo de 1995, 24 de abril de 1996, 25 de abril y 9 de diciembre de 1997, 28 de julio de 1998, 17 de febrero y 14 de junio de 1999, 4 de febrero, 14 de julio y 27 de diciembre de 2000, 23 de julio de 2001, 25 de junio y 26 de diciembre de 2002, 8 de octubre de 2003, 10 de febrero y 23 de septiembre de 2004, 3 de octubre de 2005, 14 de febrero, 13 de junio y 30 de noviembre de 2006, 13 de marzo y 27 de septiembre de 2007, 5 de junio de 2008, 20 de marzo y 16 de octubre 2009, 26 de noviembre 2010, de 10 de mayo de 2012, 22 de octubre de 2013, 26 de junio y 26 de diciembre de 2014, 2 de junio de 2016 y de 18 de diciembre de 2018,

mediante las que se transpusieron directivas comunitarias y se incluyeron otras normas comunitarias de aplicación directa y los reglamentos de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE/ONU), derivados del Acuerdo de Ginebra de 20 de marzo de 1958, acordados hasta la fecha de la última orden citada.

Por ello, se considera apropiada la realización de la memoria abreviada prevista en el artículo 3 del Real Decreto 1083/2009, de 3 de julio, por el que se regula la memoria del análisis de impacto normativo.

3. OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA

3.1. Motivación

Con posterioridad a la última actualización, publicada el 12 de enero de 2018, han sido aprobados diversos Reglamentos (UE) del Parlamento Europeo y del Consejo, Reglamentos de la Comisión que desarrollan los mismos y Reglamentos de las Naciones Unidas. Es necesaria una nueva revisión de los anexos I y II del Real Decreto 2028/1986, de 6 de junio, para mantener alineados los requisitos para la homologación nacional con el avance técnico reflejado en los Reglamentos europeos y de las Naciones Unidas.

3.2. Objetivos y adecuación de la norma a los principios de buena regulación

La adecuación de la producción normativa europea a nuestro ordenamiento interno mediante este sistema de actualizaciones de los anexos del Real Decreto 2028/1986, de 6 de junio, viene realizándose desde hace casi 30 años, se han realizado más de 40 actualizaciones de los anexos, ha demostrado ser una herramienta de gran utilidad, muy operativa para el sector de fabricantes de vehículos y sus partes y piezas, garantizando así un marco reglamentario de homologación estable, integrado y claro que facilita su conocimiento y comprensión y la actuación de los operadores de acuerdo con el principio de seguridad jurídica.

En esta nueva actualización cabe destacar la inclusión del Reglamento (UE) 2018/858, de 30 de mayo, sobre la homologación y la vigilancia de 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) nº. 715/2007 y (CE) nº.595/2009 y por el que se deroga la Directiva 2007/46/CE, que está en vigor y será aplicable a partir del 1 de septiembre de 2020. El citado Reglamento, de aplicación para vehículos para el transporte de personas, mercancías, así como de sus remolques (categorías M, N y O) deroga la actual directiva marco de homologación y sienta las bases del sistema de homologación, refuerza el sistema de salvaguarda, establece métodos de control del sistema y clarifica las responsabilidades de cada uno de los agentes implicados. Asimismo, han sido publicados diversos reglamentos en materia de emisiones que introducen nuevos ensayos durante el proceso de homologación de los vehículos como el ensayo en condiciones reales de circulación y el nuevo procedimiento de medición de emisiones para WLTP para los ensayos en laboratorio para vehículos ligeros o la certificación de las emisiones de CO2 en vehículos pesados. Los cambios reglamentarios no se restringen, sin embargo, al ámbito de los vehículos M, N, O. También se han aprobado diversos reglamentos aplicables a los vehículos de 2 y 3 ruedas y cuadríciclos, así como para los vehículos agrícolas y forestales. Por todo lo anterior, esta iniciativa normativa está justificada por una razón de interés general que es la de garantizar la seguridad de los vehículos, de los otros usuarios de las vías públicas y la protección del medio ambiente, son estos los fines perseguidos y ésta la mejor alternativa para su consecución, adecuando ésta actuación a los principios de necesidad y eficiencia. De acuerdo con el

principio de proporcionalidad, este proyecto contiene la regulación imprescindible para adaptar la normativa en estas materias al progreso técnico y a la producción normativa de la Unión Europea.

El principio de transparencia regirá a lo largo de todo el procedimiento de elaboración de esta orden, dando conocimiento de la misma tanto en el trámite de información pública previa, como en el audiencia pública en la web del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, para posibilitar a los potenciales destinatarios su participación activa en el citado procedimiento, y solicitando todos los informes que sean necesarios.

3.3. Alternativas

- a) No actualizar el Real Decreto.
La no actualización no se considera un acción razonable, pues el progreso técnico del sector es constante y los requisitos técnicos a nivel nacional deben mantenerse en línea, en la medida de lo posible, con aquellos armonizados a nivel europeo o internacional.
- b) No se aprecia mejor alternativa.
En el año 1988 se realizó la primera actualización, consultado el sector en el año 2015, consideraron que el marco reglamentario de homologación quedaba claro y resultaba operativo, facilitando esta orden la aplicación normativa. Hay claramente una habituación del sector empresarial afectado a este modo de proceder.

4. TITULO COMPETENCIAL PREVALENTE

Esta orden actualiza los Anexos I y II de Real Decreto 2028/1986, y se dicta al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1. 21ª de la Constitución, que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor. De acuerdo con la habilitación conferida por la disposición final primera del citado real decreto que faculta al Ministerio de Industria y Energía (hoy Ministerio de Industria, Comercio y Turismo) para actualizar los Anexos, no se hace referencia en la orden a este título competencial por no estar incluido en la citada habilitación.

5. CONTENIDO, ANÁLISIS JURÍDICO Y DESCRIPCIÓN DE LA TRAMITACIÓN

5.1. Contenido

La orden proyectada consta de una parte expositiva, un artículo único y una disposición final única. En el preámbulo se citan las disposiciones comunitarias publicadas desde la última fecha de modificación de los anexos I y II del Real Decreto 2028/1986, de 6 de junio. El artículo único plantea la sustitución de los anexos I y II del Real Decreto 2028/1986, de 6 de junio, por los que se aprueban en esta orden. La Disposición final única indica la entrada en vigor de la Orden. En el anexo I se enumeran las funciones objeto de homologación y las normas europeas de acuerdo con las cuales los fabricantes o representantes han de solicitar la homologación de sus productos, matizaciones referidas a los nuevos tipos que vayan a ser homologados y a las nuevas matriculaciones, y exenciones de algunos de los

requisitos técnicos previstos en las funciones citadas. En el anexo II se relacionan las normas europeas citadas en el Anexo I indicando su fecha, título y publicación en el DOUE.

En esta nueva actualización, las disposiciones citadas en la parte expositiva del proyecto son once reglamentos (UE), seis Reglamentos de Ejecución (UE) y once Reglamentos Delegados (UE).

1. Reglamento Delegado (UE) 2017/654 de la Comisión, de 19 de diciembre de 2016, que complementa el Reglamento (UE) 2016/1628 del Parlamento Europeo y del Consejo por lo que respecta a los requisitos técnicos y generales relativos a los límites de emisiones y a la homologación de tipo de los motores de combustión interna destinados a las máquinas móviles no de carretera.
2. Reglamento Delegado (UE) 2017/655 de la Comisión, de 19 de diciembre de 2016, que complementa el Reglamento (UE) 2016/1628 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta a la vigilancia de las emisiones de gases contaminantes procedentes de motores de combustión interna instalados en las máquinas móviles no de carretera.
3. Reglamento de Ejecución (UE) 2017/656 de la Comisión, de 19 de diciembre de 2016, por el que se establecen los requisitos administrativos relativos a los límites de emisiones y la homologación de tipo de los motores de combustión interna para máquinas móviles no de carretera de conformidad con el Reglamento (UE) 2016/1628 del Parlamento Europeo y del Consejo.
4. Reglamento Delegado (UE) 2017/686 de la Comisión, de 1 de febrero de 2017, por el que se modifica el Reglamento Delegado (UE) 2015/96 en lo que se refiere a los requisitos de eficacia medioambiental y rendimiento de la unidad de propulsión de los vehículos agrícolas y forestales.
5. Reglamento (UE) 2017/1151 de la Comisión, de 1 de junio de 2017, que complementa el Reglamento (CE) Nº 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6) y sobre el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos, modifica la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y los Reglamentos (CE) Nº 692/2008 y (UE) Nº 1230/2012 de la Comisión y deroga el Reglamento (CE) Nº 692/2008 de la Comisión.
6. Reglamento de Ejecución (UE) 2017/1152 de la Comisión, de 2 de junio de 2017, por el que se establece una metodología a fin de determinar los parámetros de correlación necesarios para reflejar el cambio en el procedimiento de ensayo reglamentario en relación con los vehículos comerciales ligeros y por el que se modifica el Reglamento de Ejecución (UE) Nº 293/2012
7. Reglamento de Ejecución (UE) 2017/1153 de la Comisión, de 2 de junio de 2017, por el que se establece una metodología a fin de determinar los parámetros de correlación necesarios para reflejar el cambio en el procedimiento de ensayo reglamentario y por el que se modifica el Reglamento (UE) Nº 1014/2010
8. Reglamento (UE) 2017/1154 de la Comisión, de 7 de junio de 2017, que modifica el Reglamento (UE) 2017/1151, que complementa el Reglamento (CE) Nº 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6) y sobre el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos, modifica la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y los Reglamentos (CE) Nº 692/2008 y (UE) Nº 1230/2012 de la Comisión y deroga el Reglamento (CE) Nº 692/2008 de la Comisión y la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que concierne a las emisiones en condiciones reales de conducción procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 6).
9. Reglamento (UE) 2017/1221 de la Comisión, de 22 de junio de 2017, que modifica el Reglamento (CE) Nº 692/2008 por lo que respecta a la metodología utilizada para la determinación de las emisiones de evaporación (ensayo del tipo 4).



10. Reglamento de Ejecución (UE) 2017/1231 de la Comisión, de 6 de junio de 2017, que modifica el Reglamento de Ejecución (UE) 2017/1153 por el que se establece una metodología a fin de determinar los parámetros de correlación necesarios para reflejar el cambio en el procedimiento de ensayo reglamentario con el objetivo de aclarar diversos elementos de procedimiento y que modifica el Reglamento (UE) N° 1014/2010.
11. Reglamento (UE) 2017/1347 de la Comisión, de 13 de julio de 2017, que corrige la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, el Reglamento (UE) N° 582/2011 de la Comisión y el Reglamento (UE) 2017/1151 de la Comisión, que complementa el Reglamento (CE) N° 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6) y sobre el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos, modifica la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y los Reglamentos (CE) N° 692/2008 y (UE) N° 1230/2012 de la Comisión y deroga el Reglamento (CE) N° 692/2008.
12. Reglamento Delegado (UE) 2017/1576 de la Comisión, de 26 de junio de 2017, que modifica el Reglamento (UE) N° 540/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que se refiere a los requisitos del sistema de aviso acústico de vehículos para la homologación de tipo UE de vehículos
13. Reglamento (UE) 2017/2400 de la Comisión, de 12 de diciembre de 2017, por el que se desarrolla el Reglamento (CE) N° 595/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo relativo a la determinación de las emisiones de CO₂ y el consumo de combustible de los vehículos pesados, y por el que se modifican la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento (UE) N° 582/2011 de la Comisión.
14. Reglamento Delegado (UE) 2018/295 de la Comisión, de 15 de diciembre de 2017, por el que se modifica el Reglamento Delegado (UE) N° 44/2014 en lo que respecta a los requisitos de fabricación de los vehículos y los requisitos generales y el Reglamento Delegado (UE) N° 134/2014 en lo relativo a los requisitos de eficacia medioambiental y rendimiento de la unidad de propulsión para la homologación de los vehículos de dos o tres ruedas y los cuatriciclos.
15. Reglamento de Ejecución (UE) 2018/502 de la Comisión, de 28 de febrero de 2018, por el que se modifica el Reglamento de Ejecución (UE) 2016/799 que establece los requisitos para la construcción, ensayo, instalación, funcionamiento y reparación de los tacógrafos y de sus componentes.
16. Reglamento Delegado (UE) 2018/828 de la Comisión, de 15 de febrero de 2018, por el que se modifica el Reglamento Delegado (UE) 2015/68 en lo que se refiere a los requisitos relativos a los sistemas de frenado antibloqueo, los dispositivos de almacenamiento de energía de alta presión y las conexiones hidráulicas del tipo de conducto único.
17. Reglamento Delegado (UE) 2018/829 de la Comisión, de 15 de febrero de 2018, por el que se modifica y corrige el Reglamento Delegado (UE) 2015/208, que complementa el Reglamento (UE) N° 167/2013 por lo que respecta a los requisitos de seguridad funcional de los vehículos para la homologación de vehículos agrícolas y forestales.
18. Reglamento Delegado (UE) 2018/830 de la Comisión, de 9 de marzo de 2018, que modifica el anexo I del Reglamento (UE) N° 167/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento Delegado (UE) N° 1322/2014 de la Comisión por lo que respecta a la adaptación de la fabricación y los requisitos generales de homologación de los vehículos agrícolas y forestales.
19. 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) Nº 715/2007 y (CE) Nº 595/2009 y por el que se deroga la Directiva 2007/46/CE.
20. Reglamento (UE) 2018/932 de la Comisión, de 29 de junio de 2018, que modifica el Reglamento (UE) Nº 582/2011 por lo que respecta a las disposiciones relativas a los ensayos mediante sistemas portátiles de medición de emisiones (PEMS) y a los requisitos para una homologación de tipo universal de la clase de combustible.
 21. Reglamento Delegado (UE) 2018/985 de la Comisión, de 12 de febrero de 2018, que complementa el Reglamento (UE) Nº 167/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que se refiere a los requisitos de eficacia medioambiental y de rendimiento de la unidad de propulsión para los vehículos agrícolas y forestales y sus motores y se deroga el Reglamento Delegado (UE) 2015/96 de la Comisión.
 22. Reglamento de Ejecución (UE) 2018/986 de la Comisión, de 3 de abril de 2018, por el que se modifica el Reglamento de Ejecución (UE) 2015/504 en lo que respecta a la adaptación de las disposiciones administrativas para la homologación y la vigilancia del mercado de los vehículos agrícolas y forestales a los límites de emisiones de fase V.
 23. Reglamento Delegado (UE) 2018/987 de la Comisión, de 27 de abril de 2018, por el que se modifica y corrige el Reglamento Delegado (UE) 2017/655, por el que se complementa el Reglamento (UE) 2016/1628 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta a la vigilancia de las emisiones de gases contaminantes procedentes de motores de combustión interna instalados en las máquinas móviles no de carretera.
 24. Reglamento de Ejecución (UE) 2018/988 de la Comisión, de 27 de abril de 2018, que modifica y corrige el Reglamento de Ejecución (UE) 2017/656, por el que se establecen los requisitos administrativos relativos a los límites de emisiones y la homologación de tipo de los motores de combustión interna para máquinas móviles no de carretera de conformidad con el Reglamento (UE) 2016/1628 del Parlamento Europeo y del Consejo.
 25. Reglamento Delegado (UE) 2018/989 de la Comisión, de 18 de mayo de 2018, por el que se modifica y corrige el Reglamento Delegado (UE) 2017/654, que complementa el Reglamento (UE) 2016/1628 del Parlamento Europeo y del Consejo por lo que respecta a los requisitos técnicos y generales relativos a los límites de emisiones y a la homologación de tipo de los motores de combustión interna destinados a las máquinas móviles no de carretera.
 26. Reglamento (UE) 2018/1832 de la Comisión, de 5 de noviembre de 2018, por el que se modifican la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, el Reglamento (CE) Nº 692/2008 de la Comisión y el Reglamento (UE) 2017/1151 de la Comisión a fin de mejorar los ensayos y los procedimientos de homologación de tipo en lo concerniente a las emisiones aplicables a turismos y vehículos comerciales ligeros, en particular los que se refieren a la conformidad en circulación y a las emisiones en condiciones reales de conducción, y por el que se introducen dispositivos para la monitorización del consumo de combustible y energía eléctrica.
 27. Reglamento (UE) 2019/129 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de enero de 2019, por el que se modifica el Reglamento (UE) Nº 168/2013 en lo que se refiere a la aplicación de la fase Euro 5 a la homologación de tipo de los vehículos de dos o tres ruedas y los cuatriciclos.
 28. Reglamento (UE) 2019/318 de la Comisión, de 19 de febrero de 2019, por el que se modifican el Reglamento (UE) 2017/2400 y la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo relativo a la determinación de las emisiones de CO₂ y el consumo de combustible de los vehículos pesados.
 29. Reglamento (UE) 2019/543 de la Comisión, de 3 de abril de 2019, por el que se modifican el anexo IV del Reglamento (CE) Nº 661/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo y los anexos I, III y IV de la Directiva 2007/46/CE del Parlamento y del Consejo en lo que respecta a la actualización de las referencias a determinados reglamentos de la Comisión Económica para Europa de las Naciones

Unidas sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor y a la inclusión de algunos de estos reglamentos.

De otra parte, es preciso consolidar todas las fechas de entrada en vigor de las reglamentaciones que aparecían sin fechas determinadas pero que en la actualidad ya han entrado en vigor o están muy próximas a hacerlo. Por todo ello se hace necesaria la aprobación de una nueva disposición que actualice los anexos I y II del Real Decreto 2028/1986, de 6 de junio.

5.2. Análisis jurídico

El artículo 4.1 b) de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, atribuye a los Ministros el ejercicio de la potestad reglamentaria en las materias propias de su Departamento y en la disposición final primera del Real Decreto 2028/1986, de 6 de junio, se faculta al Ministerio de Industria y Energía, hoy Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, para modificar sus anexos, a fin de adaptarlos a las disposiciones de las directivas que puedan dictarse en el futuro y a los reglamentos derivados del Acuerdo de Ginebra de 20 de marzo de 1958 (CEPE/ONU).

Por tanto, puesto que se dicta en uso de la habilitación contenida en la disposición final primera del Real Decreto 2028/1986, de 6 de junio, el rango de la disposición proyectada es el adecuado. De acuerdo con la habilitación conferida por la disposición final primera del citado real decreto, puesta en conexión con la potestad reglamentaria que en las materias propias de su departamento confiere a los Ministros el artículo 4.1.b), de la Ley del Gobierno, los anexos del real decreto pueden ser modificados mediante orden ministerial.

Técnica de remisión normativa al derecho de la Unión Europea

Para la incorporación de las normas europeas, a nuestro ordenamiento jurídico, se ha utilizado la técnica de transposición por remisión o referencia que, en nuestro caso, se articula mediante la cita de las mismas en los anexos I y II del Real Decreto 2028/1986, de 6 de junio, enumerándose previamente en la parte expositiva del proyecto.

El dictamen del Consejo de Estado núm. 707/2013, que fue evacuado para la actualización de los anexos de la orden publicada en el BOE de 24 de octubre de 2013 (Orden IET/1951/2013, de 22 de octubre), y en el que se apoyó el dictamen 933/2014 que fue favorable a la aprobación de la actualización publicada en el BOE de 9 de enero de 2015 (Orden IET/2556/2014, de 26 de diciembre), expresa que dicha técnica excepcionalmente puede ser utilizada cuando sea imprescindible y por tanto el Consejo de Estado no se opone a la aprobación del proyecto en los términos planteados, lo que se reitera en el dictamen núm. 186/2016, previo a la aprobación de la última actualización de los anexos mediante orden publicada en el BOE de 10 de junio de 2016 (Orden IET/904/2016, de 2 de junio). No obstante, el órgano consultivo recomendó trasladar el contenido de la versión consolidada de las directivas en vigor a disposiciones nacionales de carácter general.

Las novedades normativas que introduce esta nueva orden tienen naturaleza de reglamento europeo, al igual que las que se publicaron en las dos órdenes precedentes: la Orden IET/904/2016, de 2 de junio, y la Orden EIC/1337/2017, de 18 de diciembre. En el dictamen 574/2017, el Consejo de Estado afianza las consideraciones que se formularon en el dictamen número 186/2016, en cuanto que considera la técnica de remisión normativa adecuada para los reglamentos UE ya que la jurisprudencia europea es contraria a la reproducción de los reglamentos a través de normas nacionales.

5.3. Descripción de la tramitación

En cuanto a la tramitación, el 6 de abril se obtuvo autorización de la Secretaria General de Industria y de la Pequeña y Mediana Empresa para el inicio del procedimiento de elaboración de la orden de referencia.

De acuerdo con el artículo 26.2 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, se ha procedido al trámite de consulta pública previa a la elaboración del proyecto, en la página Web del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, en su apartado referente a Industria y PYME y cuyo enlace es:

http://www.minetad.gob.es/INDUSTRIA/ES-ES/PARTICIPACION_PUBLICA/Paginas/Inicio.aspx

La publicación tuvo lugar el 10 de abril de 2019, finalizando el plazo de recepción de observaciones el 7 de mayo de 2019. Transcurrido dicho plazo y no habiéndose recibido respuestas se continuó con el procedimiento de elaboración del proyecto.

Los trámites que se solicitarán desde esta unidad son:

- Trámite de audiencia según lo dispuesto en el artículo 26.6 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno
- Petición del informe preceptivo a la Secretaría General Técnica previsto en el artículo 26.5 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno.
- Petición de dictamen al Consejo de Estado.

Además, se recabarán desde la Secretaría General Técnica de este departamento todos los informes que se consideren necesarios.

6. ANÁLISIS DE IMPACTOS

6.1. Impacto económico y presupuestario

La modificación normativa que se tramita no tendrá impacto en los Presupuestos Generales del Estado, presupuestos de las Comunidades Autónomas o Entidades Locales y tampoco generará costes de personal.

Lo que se dispone en la orden proyectada no tiene incidencia económica para las Administraciones públicas, ya que no se generan tasas ni precios públicos, no hay pues ingresos. Tampoco implica gastos para las Administraciones.

No se derivan de la publicación de esta orden efectos económicos.

Valoración de cargas administrativas

La nueva actualización de los anexos I y II del Real Decreto 2028/1986, de 6 de junio, incorpora únicamente actos reglamentarios europeos, siendo éstos de carácter estrictamente técnico, es decir,

siguen realizándose los mismos actos reglamentarios que hasta ahora, con la única salvedad de su adaptación al progreso técnico, por tanto, no introduce cargas administrativas adicionales.

6.2. Impacto sobre la PYME

El estudio del impacto que la normativa tiene sobre las PYME es especialmente importante en España donde la Pequeña y Mediana Empresa representa el 99,9% del tejido empresarial español, siendo su contribución al Valor Añadido Bruto de aproximadamente el 58% y del 63% al empleo total, por lo que su actividad es crucial para determinar la marcha de la economía española.

Para evaluar el impacto de la modificación que se propone sobre las PYME se han tomado como referencia las indicaciones de la Guía metodológica para la elaboración de la memoria del análisis de impacto normativo, en particular, en el apartado 3 a. "Impacto económico general".

Tal y como se ha señalado en el apartado de esta memoria relativo a la justificación de la memoria abreviada, la presente propuesta de orden vendría a hacer modificaciones muy concretas en los anexos I y II del Real Decreto 2028/1986, de 6 de junio, consistentes en la actualización de los citados anexos, a fin de adaptarlos a la evolución producida por la publicación de nuevas normas tanto europeas, como derivadas de acuerdos a los que se adhiere la Unión Europea. Para ello se incorporan al citado proyecto actos reglamentarios referidos a la homologación de vehículos a motor, a sus piezas y equipos, actualizando así los actos de los anteriores anexos a los que sustituyen, a fin de contribuir al progreso técnico y a la adaptación evolutiva mencionada. No se incorporan novedades en los procedimientos administrativos aplicados, ni una mayor carga de tramitación para los agentes económicos, la aprobación de este proyecto no supondrá ningún impacto sobre las PYME.

6.3. Impacto por razón de género

La modificación no supondrá impacto de género ya que, no existiendo desigualdades de partida en relación a la igualdad de oportunidades y de trato entre mujeres y hombres en la materia regulada por la misma, no se prevé modificación alguna de esta situación. Por tanto, el impacto por razón de género es nulo.

6.4. Impacto en la infancia y en la adolescencia

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 22 quinquies de la Ley Orgánica 1/1996, de 15 de enero, de Protección Jurídica del Menor, de modificación parcial del Código Civil y de la Ley de Enjuiciamiento Civil, en la redacción dada por la Ley 26/2015, de 28 de julio, de modificación del sistema de protección a la infancia y a la adolescencia, el proyecto normativo no tiene impacto en la infancia y en la adolescencia, por atender exclusivamente a cuestiones técnicas de productos y no tener efectos jurídicos directos sobre las personas físicas.

6.5. Impacto en la familia

De acuerdo con lo previsto en la disposición adicional décima de la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de protección a las familias numerosas, introducida por la disposición final quinta de la Ley 26/2015, de 28 de julio, de modificación del sistema de protección a la infancia y a la adolescencia, el proyecto normativo no tiene impacto en la familia, por atender exclusivamente a cuestiones técnicas de productos y no tener efectos jurídicos directos sobre las personas físicas.

7. LISTADO DE NORMAS QUE QUEDAN DEROGADAS

En la orden proyectada no se dispone la derogación de ninguna norma de nuestro ordenamiento interno.