



**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 2028/1986, 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

07 de junio de 2023

PROYECTO DE ORDEN POR LA QUE SE ACTUALIZAN 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 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	4
2.	JUSTIFICACIÓN DE LA MEMORIA	7
3.	OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA	8
3.1.	MOTIVACIÓN	8
3.2.	OBJETIVOS Y ADECUACIÓN DE LA NORMA A LOS PRINCIPIOS DE BUENA REGULACIÓN.....	8
3.3.	ALTERNATIVAS.....	9
4.	TITULO COMPETENCIAL PREVALENTE	9
5.	CONTENIDO, ANÁLISIS JURÍDICO Y DESCRIPCIÓN DE LA TRAMITACIÓN	10
5.1.	CONTENIDO	10
5.2.	ANÁLISIS JURÍDICO	10
5.3.	DESCRIPCIÓN DE LA TRAMITACIÓN	11
6.	ANÁLISIS DE IMPACTOS	12
6.1.	IMPACTO ECONÓMICO Y PRESUPUESTARIO	12
6.2.	IMPACTO SOBRE LA PYME.....	12
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

6.6. IMPACTO POR RAZÓN DE CAMBIO CLIMÁTICO Y TRANSICIÓN ENERGÉTICA	13
7. LISTADO DE NORMAS QUE QUEDAN DEROGADAS	14

1. FICHA DE RESUMEN EJECUTIVO

MINISTERIO /ÓRGANO PROPONENTE	Ministerio de Industria, Comercio y Turismo / Dirección General de Industria y de la PYME	Fecha:	28/06/2023
TÍTULO DE LA NORMA	Orden por la que se actualizan 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.		
TIPO DE MEMORIA	Normal <input type="checkbox"/>	Abreviada	<input checked="" type="checkbox"/>
OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA			
SITUACIÓN QUE SE REGULA	<p>Los anexos I y II del Real Decreto 2028/1986, 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 necesarios para garantizar la seguridad de los vehículos, de los otros usuarios de las vías públicas y la protección del medio ambiente.</p> <p>Adicionalmente y a fin de mantener la uniformidad en la regulación nacional con la comunitaria en la materia, procede actualizar también, el apéndice 5 de los anexos III y IV y en el anexo XI del Real Decreto 750/2010, de 4 de junio, por el que se regulan los procedimientos de homologación de vehículos de motor y sus remolques, máquinas autopropulsadas o remolcadas, vehículos agrícolas, así como de sistemas, partes y piezas de dichos vehículos. Estos son los que contienen la lista de requisitos exigidos para la homologación de vehículos en Serie Corta Nacional y Homologación Individual Nacional de vehículos de categorías M, N, y O respectivamente.</p>		

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, a fin de mantener la regulación nacional alineada.	
PRINCIPALES ALTERNATIVAS CONSIDERADAS	Inacción. Podría no haberse considerado la actualización. En ese caso, por un lado, se habrían mantenido, para los ámbitos no armonizados, unos requisitos de seguridad inferiores a los de los países de nuestro entorno. Por otro lado, no se dotaría a los vehículos fabricados en escaso número del marco adecuado a sus capacidades y características.	
CONTENIDO Y ANALISIS JURIDICO		
Tipo de norma	Orden ministerial	
Estructura de la norma	La orden consta de una parte expositiva, un artículo único, dos disposiciones finales.	
Informes recabados		
Trámite de audiencia		
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.
	Efectos sobre la economía en general	No se prevén.

Impacto económico y presupuestario	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 <p>Cuantificación estimada</p> <input checked="" type="checkbox"/> No afecta a las cargas administrativas
	Desde el punto de vista de los presupuestos, la norma	<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 ingreso:

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		

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. Del mismo modo, se modifican los apéndices 5 de los anexos III y IV en el anexo XI del Real Decreto 750/2010, de 4 de junio, por el que se regulan los procedimientos de homologación de vehículos de motor y sus remolques, máquinas autopropulsadas o remolcadas, vehículos agrícolas, así como de sistemas, partes y piezas de dichos vehículos, a fin de incluir consideraciones específicas para las homologaciones de serie corta nacional y homologación individual nacional para los nuevos requisitos introducidos a nivel europeo por el nuevo reglamento general de seguridad, Reglamento (UE) 2019/2144.

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, 18 de diciembre de 2017 y de 30 de abril de 2020, 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, 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 931/2017, de 27 de octubre, 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 9 de mayo de 2020 complementada con la corrección de erratas publicada el 15 de mayo de 2020, 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, por tanto, necesaria una nueva revisión de los anexos I y II del Real Decreto 2028/1986, de 6 de junio, así como, del apéndice 5 de los anexos III y IV y en el anexo XI del Real Decreto 750/2010, de 4 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) 2019/2144 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de noviembre de 2019, relativo a los requisitos de homologación de tipo de los vehículos de motor y de sus remolques, así como de los sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a esos vehículos, en lo que respecta a su seguridad general y a la protección de los ocupantes de los vehículos y de los usuarios vulnerables de la vía pública, por el que se modifica el Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo y se derogan los Reglamentos (CE) n.o 78/2009, (CE) n.o 79/2009 y (CE) n.o 661/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo y los Reglamentos (CE) n.o 631/2009, (UE) n.o 406/2010, (UE) n.o 672/2010, (UE) n.o 1003/2010, (UE) n.o 1005/2010, (UE) n.o 1008/2010, (UE) n.o 1009/2010, (UE) n.o 19/2011, (UE) n.o 109/2011, (UE) n.o 458/2011, (UE) n.o 65/2012, (UE) n.o 130/2012, (UE) n.o 347/2012, (UE) n.o 351/2012, (UE) n.o 1230/2012 y (UE) 2015/166 de la Comisión.

El citado Reglamento, de aplicación para vehículos para el transporte de personas, mercancías, así como de sus remolques (categorías M, N y O) establece los requisitos de seguridad general de los vehículos. Es de aplicación desde el 6 de julio de 2022 e incluye nuevos requisitos que mejorarán sobremanera la seguridad de los ocupantes de los vehículos y del resto de usuarios de la vía, con especial atención a los usuarios vulnerables. Entre los nuevos sistemas de seguridad obligatorios en los vehículos se incluye, entre otros, el asistente inteligente de velocidad, la frenada de emergencia, el registrador de datos de incidencias o el sistema de emergencia de mantenimiento de carril.

Asimismo, han sido publicados diversos reglamentos en materia de emisiones que modifican las condiciones existentes para los en condiciones reales de circulación y en laboratorio (ensayo WLTP), así como para los ensayos en laboratorio para vehículos ligeros o la certificación de las emisiones de CO2 en vehículos pesados.

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 adicionalmente y a fin de mantener la uniformidad en la regulación nacional, así como con la comunitaria en la materia, actualiza también el formato del apéndice 5 de los anexos III (categorías M y N) y IV (categoría O) del Real Decreto 750/2010, de 4 de junio. Dicha orden 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 dos disposiciones finales. En el preámbulo se citan diversas 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. Así mismo, la disposición final primera actualiza también, el apéndice 5 de los anexos III y IV y el anexo XI del Real Decreto 750/2010, de 4 de junio, por el que se regulan los procedimientos de homologación de vehículos de motor y sus remolques, máquinas autopropulsadas o remolcadas, vehículos agrícolas, así como de sistemas, partes y piezas de dichos vehículos. Estos son los que contienen la lista de requisitos exigidos para la homologación de vehículos en Serie Corta Nacional y Homologación Individual de vehículos de categorías M, N, y O respectivamente. La disposición final segunda 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 y título. Por último, los anexos III y IV recogen la modificación pertinente del apéndice 5 de los anexos III y IV del Real Decreto 750/2010, de 4 de junio. Estos son los que contienen la lista de requisitos exigidos para la homologación de vehículos en Serie Corta Nacional y Homologación Individual de vehículos de categorías M, N, y O respectivamente.

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.

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 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 tres órdenes precedentes: la Orden IET/904/2016, de 2 de junio, la Orden EIC/1337/2017, de 18 de diciembre y la Orden ICT/397/2020, de 30 de abril. 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. Si bien los reglamentos de homologación de vehículos nuevos son de aplicación directa en los Estados Miembros y no requieren transposición, resulta necesaria la incorporación de los mismos a la reglamentación nacional, a fin de que sean de aplicación en aquellas actividades relacionadas con la homologación de tipo, pero no incluidas en la reglamentación de homologación armonizada, por ejemplo, transformaciones en vehículos matriculados y homologación de vehículos usados procedentes de otros países.

5.3. Descripción de la tramitación

En cuanto a la tramitación, el 4 de enero de 2022 se obtuvo autorización de la Secretaría 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 (Participación Públicas) y cuyo enlace es:

Ministerio de Industria, Comercio y Turismo - Participaciones Públicas

La publicación tuvo lugar el 11 de enero de 2022, finalizando el plazo de recepción de observaciones el 28 de enero de 2022. Transcurrido dicho plazo y no habiéndose recibido respuestas se continuó con el procedimiento de elaboración del proyecto.

No se estima necesario recabar informe del Consejo de Coordinación de la Seguridad Industrial, al suponer la orden la incorporación al derecho nacional de Reglamentos europeos que ya se encuentran en vigor en el ámbito de la homologación.

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 orden de actualización 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 99,8% del tejido empresarial español, siendo su contribución al Valor Añadido Bruto de aproximadamente el 56,3% y del 59,4% al empleo total, por lo que su actividad es crucial para determinar la marcha de la economía española.

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.

6.6. Impacto por razón de cambio climático y transición energética

La disposición final quinta de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, ha introducido este impacto y modificado el artículo 26.3 la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno.

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 y adicionalmente, en el apéndice 5 de los anexos III y IV y el anexo XI del Real Decreto 750/2010, de 4 de junio, con el objeto de actualizar los citados anexos y adaptarlos a la evolución técnica producida por la publicación de nuevas normas tanto europeas, como derivadas de acuerdos a los que se adhiere la Unión Europea. Por tanto, según lo dispuesto, el presente proyecto normativo no presenta impacto en el cambio climático y transición energética.

7. LISTADO DE NORMAS QUE QUEDAN DEROGADAS

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