



MINISTERIO DE AGRICULTURA Y  
PESCA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO  
AMBIENTE

SECRETARÍA DE ESTADO DE MEDIO AMBIENTE

DIRECCIÓN GENERAL DE CALIDAD Y EVALUACIÓN  
AMBIENTAL Y MEDIO NATURAL

SUBDIRECCIÓN GENERAL DE RESIDUOS

**MEMORIA ABREVIADA DEL ANÁLISIS DE IMPACTO NORMATIVO DEL PROYECTO DE ORDEN MINISTERIAL POR LA QUE SE MODIFICA EL ANEXO I DEL REAL DECRETO 20/2017, DE 20 DE ENERO, SOBRE LOS VEHÍCULOS AL FINAL DE SU VIDA ÚTIL.**

**A. RESUMEN EJECUTIVO.**

**B. MEMORIA:**

- I. *Justificación de la memoria abreviada.***
- II. *Oportunidad de la norma e identificación del título competencial prevalente:***
  - 1. Motivación*
  - 2. Objetivos*
  - 3. listado de las normas que quedan derogadas.*
- III. *Contenido y tramitación:***
  - 1. Contenido*
  - 2. Tabla de correspondencias. entre las disposiciones de la Directiva y las de las correspondientes normas nacionales de transposición*
  - 3. Tramitación*
- IV. *Análisis de impactos:***
  - 1. Adecuación de la norma al orden de distribución de competencias.*
  - 2. Impacto económico y presupuestario*
  - 3. Impacto por razón de género*
  - 4. Otros impactos*
- V. *Descripción de la forma en la que se analizarán, en su caso, los resultados de la aplicación de la norma***





### **A. RESUMEN EJECUTIVO**

<b>MINISTERIO/ÓRGANO PROPONENTE</b>	<b>MAPAMA</b>	<b>Fecha</b>	<b>19.12.2017</b>
<b>TÍTULO DE LA NORMA</b>	<b>ORDEN MINISTERIAL POR LA QUE SE MODIFICA EL ANEXO I DEL REAL DECRETO 20/2017, DE 20 DE ENERO, SOBRE LOS VEHÍCULOS AL FINAL DE SU VIDA ÚTIL.</b>		
<b>TIPO DE MEMORIA</b>	Abreviada <input checked="" type="checkbox"/> Normal <input type="checkbox"/>		
<b>OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA</b>			
<b>Situación que se regula</b>	Modificación de la fecha de vencimiento de determinadas exenciones a la prohibición de utilizar plomo, mercurio, cadmio y cromo hexavalente en los materiales y componentes de los vehículos de la letra a) del apartado 1 del artículo 4 del RD 20/2017, de 20 de enero.		
<b>Objetivos que se persiguen</b>	Incorporar a nuestro ordenamiento jurídico la DIRECTIVA (UE) 2017/2096 DE LA COMISIÓN de 15 de noviembre de 2017 por la que se modifica el anexo II de la Directiva 2000/53/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, relativa a los vehículos al final de su vida útil.		
<b>Principales alternativas Consideradas</b>	La única alternativa considerada ha sido la incorporación del nuevo anexo de la DIRECTIVA (UE) 2017/2096 DE LA COMISIÓN, de 15 de noviembre de 2017, a través de la actualización del anexo I del RD 20/2017, de 20 de enero, mediante orden ministerial, de acuerdo con lo previsto en la DF 2ª del RD 20/2017, de 20 de enero.		



<b>CONTENIDO Y ANÁLISIS JURÍDICO</b>	
<b>Tipo de norma</b>	ORDEN MINISTERIAL
<b>Estructura de la Norma</b>	<p>El proyecto consta de:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Una exposición de motivos</li><li>- Una parte dispositiva: que incluye un artículo único y dos disposiciones finales.</li></ul>
<b>Informes a recabar</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Ministerios proponentes y co-proponentes de la norma: Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente; Ministerio del Interior; Ministerio de Economía, Industria y Competitividad. <b>(pendiente)</b></li><li>- Ministerios de Economía y Competitividad, de Sanidad, Servicios Sociales e Igualdad y de Fomento (al amparo del artículo 24.1.b) de la Ley del Gobierno). <b>(pendiente)</b></li><li>- Informe Consejo Asesor de Medio Ambiente. <b>(pendiente)</b></li><li>- Dictamen Consejo de Estado <b>(pendiente)</b></li></ul>
<b>Tramite de audiencia</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Comunidades Autónomas. <b>(pendiente)</b></li><li>- Interesados. <b>(pendiente)</b></li><li>- Participación pública mediante publicación en la web. <b>(pendiente)</b></li></ul>



ANALISIS DE IMPACTOS	
<b>ADECUACIÓN AL ORDEN DE COMPETENCIAS.</b>	La norma se dicta al amparo del art. 149.1.13ª Y 23ª CE.
<b>IMPACTO ECONÓMICO Y PRESUPUESTARIO</b>	Efectos sobre la economía en general. La modificación de la fecha de vencimiento de las exenciones a la prohibición de la utilización de plomo, mercurio, cadmio y cromo hexavalente en los materiales y componentes de los vehículos tendrá efectos sobre la actividad de los sectores relacionados con la fabricación de vehículos.
	En relación con la competencia <input type="checkbox"/> La norma tiene efectos positivos sobre la competencia <input type="checkbox"/> La norma tiene efectos negativos sobre la competencia <input checked="" type="checkbox"/> La norma no tiene efectos significativos sobre la competencia.
	Desde el punto de vista de las cargas administrativas <input type="checkbox"/> Supone una reducción de cargas administrativas. Cuantificación estimada: _____ <input type="checkbox"/> Incorpora nuevas cargas administrativas. Cuantificación estimada: _____ <input checked="" type="checkbox"/> No afecta a las cargas administrativas.



	Desde el punto de vista de los presupuestos, la norma	<input type="checkbox"/> Implica un gasto. <input type="checkbox"/> Implica un ingreso. <input type="checkbox"/> Afecta a los presupuestos de la Administración del Estado <input type="checkbox"/> Afecta a los presupuestos de otras Administraciones territoriales. <input checked="" type="checkbox"/> No afecta a presupuestos.
<b>IMPACTO DE GÉNERO</b>	La norma tiene un impacto de género	Negativo <input type="checkbox"/> Nulo <input checked="" type="checkbox"/> Positivo <input type="checkbox"/>
<b>OTROS IMPACTOS CONSIDERADOS</b>	<i>Impacto en la familia</i>	Negativo <input type="checkbox"/> Nulo <input checked="" type="checkbox"/> Positivo <input type="checkbox"/>
<b>OTROS IMPACTOS CONSIDERADOS</b>	<i>Impacto en la infancia y en la adolescencia</i>	Negativo <input type="checkbox"/> Nulo <input checked="" type="checkbox"/> Positivo <input type="checkbox"/>
<b>OTRAS CONSIDERACIONES</b>		



## **B. MEMORIA**

A través de esta memoria del análisis de impacto normativo, realizada conforme al Real Decreto 931/2017, de 27 de octubre, por el que se regula la Memoria del Análisis de Impacto Normativo, se analiza el proyecto de Orden Ministerial por la que se modifica el anexo I del RD 20/2017, de 20 de enero, y se agrupan los informes exigidos por la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno: el informe sobre la necesidad y oportunidad de la norma, la memoria de impacto económico y presupuestario, el informe de impacto por razón de género, así como la memoria de tramitación exigible en aplicación de la Ley 27/2006, de 18 de julio, por la que se regulan los derechos de acceso a la información, de participación pública y de acceso a la justicia en materia de medio ambiente (incorpora las Directivas 2003/4/CE y 2003/35/CE).

### ***I. Justificación de la memoria abreviada.***

La memoria se presenta en forma abreviada, de acuerdo con lo previsto 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 y que indica que cuando se estime que de la propuesta normativa no se derivan impactos apreciables en ninguno de los ámbitos enunciados, o estos no son significativos, se realizará una memoria abreviada.

Se justifica esta opción por tratarse de una disposición complementaria a la normativa relativa a la reducción de las repercusiones de los vehículos sobre el medio ambiente y su correcta gestión ambiental al final de su vida útil. Esta Orden es consecuencia de la Directiva (UE) 2017/2096 de la Comisión de 15 de noviembre de 2017 por la que se modifica el anexo II de la Directiva 2000/53/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, relativa a los vehículos al final de su vida útil. En el citado anexo II, se enumeran las exenciones a la prohibición de utilizar plomo, mercurio, cadmio o cromo hexavalente en los materiales y componentes de los vehículos, con arreglo a las condiciones que se especifican en el mismo.

Este anexo se transpuso al ordenamiento español a través del anexo I del RD 20/2017, de 20 de enero, que ahora se modifica a través de esta orden para incorporar al ordenamiento jurídico español las modificaciones incorporadas por la Directiva (UE) 2017/2096 de la Comisión de 15 de noviembre de 2017.

### ***II. Oportunidad de la norma e identificación del título competencial prevalente.***

El presente proyecto de Orden Ministerial se dicta al amparo de lo dispuesto en los títulos competenciales del Real Decreto cuyo anexo se modifica (DF 1ª): el artículo 149.1.13ª y 23ª de la Constitución Española, que atribuyen al Estado la competencia para dictar legislación básica sobre planificación general de la actividad económica y sobre protección del medio ambiente.

El rango normativo que se propone dar al proyecto es el de Orden Ministerial, ya que, según se establece en la disposición final tercera del Real Decreto 20/2017, de 20 de enero, se faculta a los Ministros de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente, del Interior y de Economía, Industria y Competitividad para dictar, en el ámbito de sus respectivas competencias, las disposiciones necesarias para la aplicación y desarrollo de lo establecido en este real decreto y, en particular, para adaptar los anexos a las disposiciones y modificaciones que establezcan las normas internacionales, el derecho de la Unión Europea o el estado de la técnica.



### *II.1. Motivación.*

La Directiva (UE) 2017/2096 de la Comisión de 15 de noviembre de 2017, modifica el Anexo II de la Directiva 2000/53/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, relativa a los vehículos al final de su vida útil, por lo que es necesario transponer dicha Directiva (UE) 2017/2096 de la Comisión de 15 de noviembre de 2017 al ordenamiento jurídico español y en base a ello, modificar el anexo I del Real Decreto 20/2017, de 20 de enero, como medio de transposición de esta nueva Directiva sobre los vehículos.

La Secretaría de Estado para la Unión Europea, del Ministerio de Asuntos Exteriores, ha designado al Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente, como responsable de elaborar el correspondiente proyecto de norma de incorporación, y a los Ministerios de Interior, y de Economía, Industria y Competitividad como competentes para colaborar en la transposición de la misma.

### *II.2. Objetivos.*

#### **Antecedentes:**

- **Directiva 2000/53/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de septiembre de 2000, relativa a los vehículos al final de su vida útil.**
- **Directiva 2011/37/UE de la Comisión, de 30 de marzo de 2011, que modifica el anexo II de la Directiva 2000/53/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, relativa a los vehículos al final de su vida útil.**
- **Directiva 2013/28/UE, de la comisión de 17 de mayo de 2013, que modifica el Anexo II de la Directiva 2000/53/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, relativa a los vehículos al final de su vida útil.**
- **Directiva (UE) 2016/774 de la Comisión de 18 de mayo de 2016, que modifica el Anexo II de la Directiva 2000/53/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, relativa a los vehículos al final de su vida útil.**

El objetivo de la Directiva 2000/53/CE es reducir las repercusiones que sobre el medio ambiente pueden producir los vehículos al final de su vida útil; garantizar el buen funcionamiento del mercado interior, así como garantizar que, en el diseño de los vehículos, se disminuyan y se limiten las sustancias peligrosas, facilitando su valorización.

Con esta finalidad, la Directiva 2000/53/CE prohíbe el uso de plomo, mercurio, cadmio o cromo hexavalente en los materiales y componentes de los vehículos que salgan al mercado después del 1 de julio de 2003, excepto en los casos que se enumeran en la lista que figura en su anexo II y con arreglo a las condiciones que en este anexo se especifican; el anexo II de la Directiva 2000/53/CE enumera los materiales y componentes de vehículos que quedan exentos de la prohibición de utilización de plomo, mercurio, cadmio o cromo hexavalente en los materiales y componentes de los vehículos.

Los considerandos de la Directiva (UE) 2017/2096 de la Comisión de 15 de noviembre de 2017 reconocen que:

- La evaluación del progreso técnico y científico ha demostrado que el uso de plomo en los materiales y componentes acogidos a la exención 2.c resulta inevitable. Sin embargo, la información disponible actualmente sugiere que, en un futuro próximo, estarán disponibles sustitutivos del plomo para dichos materiales y componentes. Se espera que para algunos



materiales y componentes se encuentren disponibles sustitutivos del plomo antes que para otros y, por ello, es adecuado dividir la exención 2.c en dos subentradas con fechas de revisión distintas en función de los avances en el desarrollo de dichos sustitutivos.

- La evaluación del progreso técnico y científico ha demostrado también que resulta inevitable el uso de plomo en los materiales y componentes acogidos a la exención 3. Existen posibles sustitutivos de este material, pero debe esperarse a que estén más desarrollados. Por ello, debe establecerse una nueva fecha de revisión para esta exención, teniendo en cuenta los avances en el desarrollo de esos sustitutivos.
- Finalmente, la evaluación del progreso técnico y científico ha demostrado que ya existen alternativas al plomo que se emplea en algunos materiales y componentes cubiertos por la exención 5, pero estos sustitutivos no pueden utilizarse en todos los vehículos cubiertos por esta exención. En el resto de materiales y componentes acogidos a la exención 5, el uso de plomo sigue siendo inevitable. Por ello, dicha exención debe dividirse en dos subentradas. En el caso de los materiales y componentes para los que existen alternativas, debe establecerse una fecha de vencimiento que permita disponer del tiempo necesario para garantizar que pueda evitarse el uso de plomo en todos los vehículos en cuestión. En lo que concierne a la exención aplicable a los materiales y componentes en los que el uso de plomo sigue siendo inevitable, debe establecerse una nueva fecha de revisión, teniendo en cuenta los avances en el desarrollo de sustitutivos.

Por todo ello, la Directiva (UE) 2017/2096 de la Comisión de 15 de noviembre de 2017, clarifica determinadas entradas, como la entrada 2.c sobre aleaciones de aluminio y la entrada 5 sobre plomo en baterías; asimismo, la Directiva (UE) 2017/2096 de la Comisión de 15 de noviembre de 2017 modifica las fechas de revisión de determinadas exenciones cuya fecha de finalización no está aún decidida en base a la no existencia de alternativas técnicamente viables para que pueda evitarse utilizar esta sustancia prohibida.

### *II.3 listado de las normas que quedan derogadas.*

Con los objetivos expuestos, la Directiva (UE) 2017/2096 de la Comisión de 15 de noviembre de 2017, sustituye el anexo II de la Directiva 2000/53/CE, por uno nuevo. El plazo de transposición de la Directiva (UE) 2017/2096 de la Comisión de 15 de noviembre de 2017, concluye el 6 de junio de 2018.

El presente proyecto de orden ministerial sustituye a la Orden PRA/1861/2016, de 9 de diciembre, por la que se modifica el anexo II del Real Decreto 1383/2002, de 20 de diciembre, sobre gestión de vehículos al final de su vida útil.

## **III. Contenido y tramitación**

### *III.1 Contenido*

El proyecto de orden tiene la siguiente estructura:

- Una parte expositiva.
- Un artículo único, por el que se modifica el Real Decreto 20/2017, de 20 de enero, sustituyéndose el anexo I vigente por el nuevo anexo de la Directiva (UE) 2017/2096 de la Comisión de 15 de noviembre de 2017.



- Una disposición final primera que recoge la incorporación al Derecho español de la Directiva (UE) 2017/2096 de la Comisión de 15 de noviembre de 2017.
- Una disposición final segunda que recoge la entrada en vigor al día siguiente de la publicación en el BOE.

### III.2 Tabla de correspondencias.

Tabla de correspondencias entre las disposiciones de la Directiva (UE) 2017/2096 de la Comisión de 15 de noviembre de 2017 y las de la presente Orden Ministerial:

<b>Directiva (UE) 2017/2096</b>	<b>Orden Ministerial</b>
Parte expositiva.	Equivalente, adaptada.
Articulado: Un artículo único.	Un artículo único; equivalente, adaptado.

### III.3 Tramitación

El proyecto ha sido tramitado con arreglo a las previsiones de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno y de la Ley 27/2006, de 18 de julio, por la que se regulan los derechos de acceso a la información, de participación pública y de acceso a la justicia en materia de medio ambiente, por ser una norma con incidencia ambiental.

No se va a realizar una Consulta Pública Previa durante la tramitación, ya que en base al artículo 26.2 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, si bien inicialmente solicita que “Se sustanciará una consulta pública, a través del portal web del departamento competente, con carácter previo a la elaboración del texto, en la que se recabará opinión de los sujetos potencialmente afectados por la futura norma y de las organizaciones más representativas”, posteriormente indica que “Podrá prescindirse del trámite de consulta pública previsto en este apartado en el caso de la elaboración de normas (...) cuando la propuesta normativa (...) regule aspectos parciales de una materia”, que es el caso que nos ocupa, en el que se modifica únicamente un anexo que indica las fechas de exención de las prohibiciones.

Con formato: Fuente: (Predeterminada) Arial, 11 pto

Con formato: Fuente: (Predeterminada) Arial, 11 pto

El proyecto se ha remitido a:

- El Consejo Asesor de Medio Ambiente. (pendiente)
- Los Departamentos coproponentes de la norma (Ministerios de Interior y de Economía, Industria y Competitividad) para la emisión del correspondiente informe 24.2 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre. (pendiente)
- Los Ministerios de Sanidad, Servicios Sociales e Igualdad y de Fomento al amparo del artículo 24.1.b) de la Ley del Gobierno. (pendiente)
- Audiencia a las comunidades autónomas. (pendiente)
- Audiencia a los sectores. (pendiente)
- Información pública a través de la publicación en la página web del Departamento. (pendiente)
- A la Secretaría General Técnica del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente, para el preceptivo informe del artículo 24.2 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre. (pendiente)



Las observaciones recibidas por parte de los ministerios, referidas la mayoría a cuestiones de índole formal, han sido incorporadas al texto final del proyecto de orden ministerial. Durante la fase de información pública y de audiencia al CAMA y a CCAA, no se han recibido observaciones al texto proyectado. Tras los mencionados trámites de audiencia, se ha elaborado una nueva versión del proyecto de Orden Ministerial, el cual, como última fase y por tratarse de un proyecto que implica la incorporación de derecho comunitario al ordenamiento español, se somete al preceptivo Dictamen del Consejo de Estado, en aplicación de lo previsto en el artículo 22.2 de la Ley Orgánica 3/1980, de 22 de abril, del Consejo de Estado.

Con fecha 3 de noviembre de 2016 el Consejo de Estado informa favorablemente la modificación proyectada, la cual *"incorpora fielmente las exigencias comunitarias y no se observa error alguno o discordancia en los parámetros especificados por la meritada Directiva"*. Por tanto procede la aprobación del proyecto de orden.

Tras la aprobación de la Orden, se comunicará a la Comisión Europea su publicación y entrada en vigor.

#### **IV. Análisis de impactos.**

##### *IV.1 Adecuación de la norma al orden de distribución de competencias.*

El proyecto de orden no incluye un título competencial específico en su articulado porque se fundamenta en los mismos títulos previstos en el Real Decreto 20/2017, de 20 de enero, cuyo anexo I se modifica. Así la disposición final primera de este Real Decreto establece:

*"Disposición final primera. Títulos competenciales.  
Este real decreto tiene la consideración de legislación básica sobre planificación general de la actividad económica y sobre protección del medio ambiente, conforme a lo dispuesto en el artículo 149.1.13.ª y 23.ª de la Constitución."*

##### *IV.2 Impacto económico y presupuestario.*

El proyecto no genera obligaciones económicas para las administraciones, no tiene impacto presupuestario respecto a la Administración General del Estado, ni respecto a las comunidades autónomas.

Para los agentes afectados por la Orden Ministerial, implicados en la producción y gestión de los vehículos y sus componentes, se prorrogan determinadas exenciones a la prohibición de uso de plomo, mercurio, cadmio y cromo hexavalente en los materiales y componentes de los vehículos. Por lo tanto, es una ventaja para estos agentes poder seguir actuando como hasta el momento.

Los beneficios para el medioambiente se darán por la prohibición de uso de plomo, mercurio, cadmio y cromo hexavalente en los materiales y componentes de los vehículos, en las fechas de vencimiento de las exenciones. Por lo tanto, en la medida en que esta orden ministerial fija fechas de vencimiento de las exenciones a la prohibición del uso de plomo, mercurio, cadmio y cromo hexavalente en los materiales y componentes de los vehículos, se estaría salvaguardando el fin último perseguido por el Real Decreto 20/2017, de 20 de enero, al que esta orden modifica, que es



la prohibición del uso de plomo, mercurio, cadmio y cromo hexavalente en la fabricación de vehículos.

La orden proyectada no tiene efectos sobre la competencia. Se trata de una norma que incorpora en nuestro ordenamiento jurídico una norma de ámbito comunitario, por lo que se aplica por igual en todo el territorio de la Unión Europea. Este régimen se dirige a todos los Estados miembros y, en consecuencia, sus repercusiones se generan en igualdad de condiciones para todas las empresas que produzcan vehículos o sus materiales o componentes en el territorio de la Unión Europea.

#### *IV. 3. Impacto por razón de género.*

A los efectos de lo dispuesto en la Ley 30/2003, de 13 de octubre, sobre medidas para incorporar la valoración del impacto de género en las disposiciones normativas que elabore el Gobierno, se informa que el presente proyecto de orden ministerial no contiene ninguna medida discriminatoria por razón de género.

La valoración del impacto de género en relación con la eliminación de desigualdades entre mujeres y hombres, así como en relación con el cumplimiento de los objetivos de políticas de igualdad es nula, toda vez que no se deducen del propio objeto de la norma ni tampoco de su aplicación desigualdades en la citada materia.

El proyecto de orden ministerial parte de una situación en la que no existen desigualdades de oportunidades ni de trato entre hombres y mujeres en este ámbito y no se prevé una modificación de esta situación, por lo que el informe de impacto por razón de género es nulo.

#### *IV. 4 Otros impactos.*

##### *IV.4.a. Impacto en la familia*

No se prevé ningún impacto en la familia de acuerdo con lo exigido en la disposición adicional décima de la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas, introducida por la Ley 26/2015, de 28 de julio, de modificación del sistema de protección a la infancia y a la adolescencia.

##### *IV.4.b. Impacto en la infancia y en la adolescencia.*

No se prevé ningún impacto en la infancia y la adolescencia, derivado del artículo 22 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, igualmente introducido por la Ley 26/2015, de 28 de julio.

#### **V. descripción de la forma en la que se analizarán, en su caso, los resultados de la aplicación de la norma**



En base a la Decisión de la Comisión de 1 de abril de 2005 por la que se establecen normas de desarrollo para controlar el cumplimiento de los objetivos de reutilización y valorización así como de reutilización y reciclado fijados en la Directiva 2000/53/CE del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a los vehículos al final de su vida útil, la Subdirección de Residuos del MAPAMA reporta a Bruselas anualmente los resultados de la aplicación de la Directiva 2000/53/CE, incorporada a nuestro ordenamiento jurídico por el Real Decreto 20/2017, de 20 de enero, cuyo anexo I modifica la Directiva (UE) 2017/2096 de la Comisión de 15 de noviembre de 2017 a través de la presente orden ministerial.