

Bruselas, 1.10.2019
SWD(2019) 344 final

DOCUMENTO DE TRABAJO DE LOS SERVICIOS DE LA COMISIÓN

RESUMEN DE LA EVALUACIÓN DE IMPACTO

que acompaña al documento

REGLAMENTO (UE) .../... DE LA COMISIÓN por el que se establecen requisitos de diseño ecológico para los motores eléctricos y los variadores de velocidad de conformidad con la Directiva 2009/125/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, se modifica el Reglamento (CE) n.º 641/2009 en lo relativo a los requisitos de diseño ecológico aplicables a los circuladores sin prensaestopas independientes y a los circuladores sin prensaestopas integrados en productos

y se deroga el Reglamento (CE) n.º 640/2009 de la Comisión

{C(2019) 2125 final} - {SEC(2019) 334 final} - {SWD(2019) 343 final}

Ficha resumen

Evaluación de impacto del Reglamento por el que se establecen requisitos de diseño ecológico aplicables a los motores eléctricos y los variadores de velocidad y se deroga el Reglamento (CE) n.º 640/2009 de la Comisión

A. Necesidad de actuar

¿Por qué? ¿Cuál es el problema que se afronta?

El Reglamento (CE) n.º 640/2009 de la Comisión, relativo a los requisitos de diseño ecológico para los motores (en lo sucesivo, «el Reglamento sobre los motores»), supone una contribución sustancial a los objetivos estratégicos de la UE en los ámbitos de la eficiencia energética, el cambio climático y la promoción del mercado único. Los motores comprendidos en el ámbito de aplicación del Reglamento consumen cerca de una tercera parte de la producción de electricidad de la UE. En muchas de las grandes economías, particularmente en Asia, América y Australia, su eficiencia energética mínima se encuentra regulada. Si bien el Reglamento sobre los motores ha tenido un impacto positivo considerable, el progreso tecnológico justifica una actualización de los requisitos existentes en consonancia con los avances internacionales. Esto ayudará a los usuarios finales europeos a conseguir ahorrar más y a la UE a alcanzar sus objetivos en materia de energía y clima para 2030, protegiendo la competitividad de la UE. Deben, además, abordarse al mismo tiempo cuestiones específicas que se pusieron de manifiesto durante la ejecución del Reglamento sobre los motores, como, por ejemplo, ciertos vacíos legales potenciales, con el objetivo de aumentar su eficacia.

¿Cuál es el objetivo que se espera alcanzar con esta iniciativa?

Los objetivos generales consisten en garantizar la libre circulación de sistemas de motor eficientes dentro del mercado único, aumentar la eficiencia energética, contribuir a la seguridad energética de la Unión, aplicar el principio «primero, la eficiencia energética», establecido en la estrategia de la Unión de la Energía, y fomentar la competitividad de los motores y los variadores de velocidad de la industria de la UE. Más concretamente, la iniciativa prevé lograr nuevos ahorros energéticos ajustando el nivel de ambición en consonancia con los avances técnicos e internacionales, tanto en el caso de los motores que ya estaban comprendidos en el ámbito de aplicación como en los que actualmente están fuera de él, y conseguir más ahorros energéticos regulando los variadores de velocidad, así como abordar por fin la cuestión de las exenciones y los posibles vacíos legales.

¿Cuál es el valor añadido de la actuación a nivel de la UE?

Los motores contemplados en el Reglamento son productos comercializados mundialmente, sobre la base de las normas de la Comisión Electrotécnica Internacional (CEI). La regulación a nivel nacional resultaría menos eficiente y menos eficaz, y supondría una carga injustificada para los fabricantes y los importadores, socavando así la libre circulación de productos. Por lo tanto, ninguna de las partes interesadas desea esta opción. Es necesario seguir regulando estos productos a nivel de la UE para preservar el funcionamiento del mercado único y contribuir al mismo tiempo a los objetivos de eficiencia energética y al ahorro de energía por parte de los usuarios finales.

B. Soluciones

¿Qué opciones legislativas y no legislativas se han estudiado? ¿Existe o no una opción preferida? ¿Por qué?

Además de la hipótesis del mantenimiento del *statu quo*, según la cual la UE no emprende ninguna medida, se consideraron otras cinco opciones estratégicas:

1. un acuerdo voluntario por parte de la industria;
2. el etiquetado energético, que podría mejorar la transmisión de información sobre la eficiencia energética a los consumidores;
3. la hipótesis ECO1: un reglamento sobre los motores actualizado en el que se mantiene el ámbito de aplicación actual en lo que respecta a los productos pero se fijan unos objetivos de eficiencia más altos;
4. la hipótesis ECO2: similar a la ECO1, pero se amplía el ámbito de aplicación para incluir los motores más grandes y algunos motores que están excluidos del Reglamento actual (motores monofásicos, motores de 8 polos y varios motores con fines especiales); además, se incluyen también los variadores de velocidad que se utilizan con los motores;
5. la hipótesis ECO3, que amplía el ámbito de aplicación de la ECO2 a los motores más pequeños.

La industria no presentó ninguna propuesta de acuerdo voluntario, y la realidad es que muy pocos consumidores particulares, a los que está destinada la etiqueta energética, compran motores. Por lo tanto, se descartó seguir estudiando las dos primeras opciones. En cuanto al resto de las opciones (*statu quo*, ECO1, ECO2, ECO3), la opción preferida es la ECO3, porque produce los mayores ahorros en términos medioambientales, soluciona

todos los vacíos legales previsibles, beneficia más en términos económicos a los clientes, tiene un impacto positivo mayor sobre el empleo y eleva los requisitos de eficiencia a un nivel más adecuado, en consonancia con la evolución de la normativa internacional.

¿Quién apoya cada opción?

La actualización del Reglamento sobre los motores recibió un amplio apoyo de las partes interesadas representadas en el Foro Consultivo sobre Diseño Ecológico. Las opciones ECO2 y ECO3 ofrecen un cierto equilibrio entre las opiniones, a veces divergentes, de los diferentes segmentos de la industria, las ONG y los Estados miembros. En particular, por lo que respecta a las hipótesis relativas a los motores más pequeños, los motores monofásicos y los motores de 8 polos, las partes interesadas de la industria expresaron su inquietud con respecto a las posibles dificultades económicas que implicarían para las pequeñas empresas, mientras que las ONG apoyaron activamente su inclusión. Si se consideran los mayores ahorros de energía y los beneficios medioambientales asociados, así como los mayores beneficios para los usuarios finales, incluidos los hogares y la industria, se llega a la conclusión de que la hipótesis ECO3, la de mayor repercusión, es la más atractiva, siempre que se conceda a la industria el tiempo suficiente para adaptarse. Por este motivo, se propone una implementación gradual. También se ha debatido la cuestión de los motores que forman parte de productos finales que ya están regulados en términos de diseño ecológico. Por una parte, los productores de los productos finales en los que la eficiencia del motor es importante para cumplir los requisitos de comportamiento del producto final (ventiladores, bombas, compresores, unidades de ventilación, etc.) consideran que es esencial aplicar requisitos a los motores. Por otra parte, los fabricantes de productos finales para los que la eficiencia de los componentes no es esencial suelen tener una opinión diferente y creen que hay formas más económicas de que sus productos cumplan los requisitos, de manera que se oponen a que se regulen tanto los componentes como los productos finales. Sin embargo, la introducción de este tipo de exención podría producir grandes vacíos legales y posibles situaciones de inseguridad jurídica para los fabricantes e importadores de automóviles, además de representar un grave obstáculo para la vigilancia del mercado. Además, reduciría los beneficios en otros segmentos de la cadena de valor, así como para los usuarios de los motores. Por estas razones, la exclusión de los motores integrados en productos finales no se considera una opción preferida.

C. Repercusiones de la opción preferida

¿Cuáles son las ventajas de la opción preferida (si existe, o bien de las principales)?

La evaluación de impacto muestra que una actualización del Reglamento sobre los motores mediante la hipótesis ECO3 puede producir unos ahorros netos de electricidad de hasta 10 TWh/año, así como una reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero de hasta 3 millones de toneladas equivalentes de CO₂ al año. El volumen de negocio de los fabricantes, los comerciantes y los instaladores aumentará en hasta 600 millones de euros, que se traducirán en hasta 10 000 puestos de trabajo adicionales de aquí a 2030 en comparación con la hipótesis del mantenimiento del *statu quo*. El resultado es también positivo en términos de asequibilidad: los usuarios de motores, incluidos los hogares y la industria, se beneficiarán también de la medida propuesta mediante unos ahorros anuales que alcanzarán los 1 300 millones de euros en 2030. Se esperan además otros beneficios, como la mejora de la seguridad energética de la UE y el impacto positivo sobre la salud, asociados a la reducción de la generación de electricidad.

¿Cómo se verán afectadas las empresas, las pymes y las microempresas?

Las pymes que utilicen motores en el curso de sus actividades se beneficiarán del nuevo reglamento a través de la reducción de los costes a lo largo del ciclo de vida útil de los motores. Las pymes activas en el negocio de los motores como revendedoras o importadoras, o dedicadas a la personalización, instalación y mantenimiento de motores, se beneficiarán del nuevo reglamento mediante un aumento de los ingresos por su actividad. Dentro del actual ámbito de aplicación, son raras las pymes que fabrican motores eléctricos, pero la ampliación de dicho ámbito hacia determinados tipos de motores prevista en las hipótesis ECO2 o ECO3 supondría que un mayor número de pymes desarrollaran una actividad directamente relacionada con la producción de motores. Como se ha señalado anteriormente, las partes interesadas señalaron que las empresas más pequeñas pueden tener dificultades para efectuar las inversiones necesarias y corren el riesgo de que cese su producción. Es preciso considerar el impacto en las pymes a lo largo de toda la cadena de valor y teniendo en cuenta los beneficios para los segmentos de comercialización, personalización, instalación y mantenimiento de motores, así como para los usuarios, compensando las dificultades que sufrirán algunos segmentos específicos del mercado. Esto lleva a la conclusión de que la hipótesis ECO3 puede resultar una opción eficaz para las pymes. El efecto general sobre la competitividad de la industria de la UE es positivo. La industria de sistemas de motor de la UE es líder mundial y presenta una cuota de exportaciones relativamente alta. La existencia de unos requisitos de eficiencia adecuados y actualizados en su mercado interior es, por lo tanto, una ventaja importante, y compensa los posibles inconvenientes que encontrarán los sectores que deban cumplir la nueva normativa.

¿Habrá repercusiones significativas en los presupuestos y las administraciones nacionales?

El tipo de legislación es un reglamento directamente aplicable en todos los Estados miembros. Así se garantiza que las administraciones nacionales no tengan que afrontar costes asociados a la transposición. Es difícil calcular los costes administrativos ligados a la ejecución de la medida. Las autoridades de los Estados miembros ya controlan el cumplimiento en el marco del actual Reglamento y, por lo tanto, los recursos y el equipo necesario ya están, en su mayor parte, en funcionamiento. La ampliación del ámbito de aplicación aumenta el alcance de las actividades de vigilancia, como sucede con cualquier reglamento de diseño ecológico, pero no crea dificultades particulares. Por el contrario, el reglamento propuesto aborda varios problemas que las autoridades de vigilancia del mercado han encontrado en el contexto del Reglamento actual.

¿Habrá otras repercusiones significativas?

No se esperan repercusiones negativas por lo que se refiere a la funcionalidad, la salud, la seguridad, el medio ambiente o la asequibilidad.

D. Seguimiento**¿Cuándo se revisará la política?**

El reglamento sobre los motores revisado deberá revisarse a su vez, a más tardar, en 2024, a la luz de sus resultados, la experiencia adquirida al ejecutarlo, los avances internacionales y el progreso tecnológico.