

Bruxelles, 1.10.2019  
SWD(2019) 344 final

**DOCUMENTO DI LAVORO DEI SERVIZI DELLA COMMISSIONE**

**SINTESI DELLA VALUTAZIONE D'IMPATTO**

*che accompagna il documento*

**REGOLAMENTO (UE) .../... DELLA COMMISSIONE  
che stabilisce specifiche per la progettazione ecocompatibile dei motori elettrici e dei  
variatori di velocità in applicazione della direttiva 2009/125/CE del Parlamento europeo  
e del Consiglio**

**e che abroga il regolamento (CE) n. 640/2009 della Commissione**

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

## Scheda di sintesi

Valutazione d'impatto per il regolamento che stabilisce specifiche per la progettazione ecocompatibile dei motori elettrici e dei variatori di velocità e che abroga il regolamento (CE) n. 640/2009 della Commissione

### A. Necessità di agire

#### Per quale motivo? Qual è il problema affrontato?

L'attuale regolamento (CE) n. 640/2009 della Commissione relativo alle specifiche per la progettazione ecocompatibile dei motori ("regolamento sui motori") offre un contributo sostanziale alla realizzazione degli obiettivi politici dell'UE nei settori dell'efficienza energetica, del cambiamento climatico e della promozione del mercato unico. I motori che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento consumano quasi un terzo dell'energia elettrica prodotta nell'UE. La loro efficienza energetica minima è disciplinata in molte delle principali economie, anche in Asia, America e Australia. L'attuale regolamento sui motori ha avuto un notevole impatto positivo, tuttavia il progresso tecnologico giustifica un aggiornamento delle attuali specifiche in linea con gli sviluppi internazionali. Ciò aiuterà gli utenti finali europei a realizzare ulteriori risparmi economici e l'UE a raggiungere i suoi obiettivi in materia di energia e clima per il 2030 e a salvaguardare la propria competitività. Inoltre, alcuni aspetti specifici emersi nell'attuazione del regolamento sui motori dovrebbero essere affrontati contemporaneamente per aumentarne l'efficacia, eliminando ad esempio eventuali lacune normative.

#### Qual è l'obiettivo di questa iniziativa?

Gli obiettivi generali consistono nel garantire la libera circolazione dei motori efficienti all'interno del mercato unico, aumentare l'efficienza energetica, contribuire alla sicurezza energetica nell'Unione, applicare il principio dell'efficienza energetica al primo posto stabilito nella strategia per l'Unione dell'energia, e promuovere la competitività dell'industria dei motori e dei variatori di velocità (VSD) dell'UE. Più specificamente, lo scopo è conseguire ulteriori risparmi energetici in maniera efficiente rispetto ai costi per i motori che rientrano già nell'ambito d'applicazione del regolamento portando il livello di ambizione in linea con gli sviluppi internazionali e tecnici, realizzare nuovi risparmi energetici in maniera efficiente rispetto ai costi per i motori attualmente esclusi dall'ambito di applicazione, realizzare ulteriori risparmi energetici in maniera efficiente rispetto ai costi disciplinando i variatori di velocità e infine affrontare la questione delle esenzioni e delle potenziali lacune.

#### Qual è il valore aggiunto dell'intervento a livello dell'UE?

I motori che rientrano nell'ambito di applicazione sono beni scambiati a livello mondiale che si basano sulle norme della Commissione elettrotecnica internazionale (IEC). Una loro regolamentazione a livello nazionale sarebbe meno efficace ed efficiente e costituirebbe un onere ingiustificato per i fabbricanti e gli importatori, pregiudicando di fatto la libera circolazione dei prodotti. Questa opzione, pertanto, non è auspicata da nessun portatore di interessi. Continuare a disciplinare tali prodotti a livello dell'UE è necessario per salvaguardare il funzionamento del mercato unico, contribuendo nel contempo agli obiettivi di efficienza energetica e aumentando i risparmi energetici per gli utenti finali.

### B. Soluzioni

#### Quali opzioni, di carattere legislativo e di altro tipo, sono state prese in considerazione? È stata preferita un'opzione? Per quale motivo?

Oltre allo scenario dello status quo, senza interventi da parte dell'UE, sono state prese in considerazione altre cinque opzioni strategiche:

1. accordo volontario da parte dell'industria;
2. etichettatura energetica, che migliorerebbe la comunicazione di informazioni sull'efficienza energetica ai consumatori;
3. scenario ECO1, con una versione aggiornata del regolamento sui motori in cui l'attuale ambito di applicazione viene mantenuto, ma gli obiettivi di efficienza energetica sono fissati ad un livello superiore;
4. scenario ECO2, simile all'ECO1, ma l'ambito di applicazione è ampliato per includervi motori più grandi e alcuni motori esclusi dall'attuale regolamento (motori monofase, motori a 8 poli motori, e diversi motori per uso speciale). Inoltre, rientrano nell'ambito di applicazione anche i variatori di velocità (VSD) utilizzati con i motori;
5. scenario ECO3, che estende il campo di applicazione della versione ECO2 a motori più piccoli.

L'industria non ha avanzato nessuna proposta di accordo volontario e i consumatori privati che acquistano motori, ossia i destinatari dell'etichetta energetica, sono pochissimi. Pertanto, le prime due opzioni sono state scartate da ulteriori analisi. Delle altre opzioni (status quo, ECO1, ECO2, ECO3), l'opzione preferita è la ECO3, in quanto produce risparmi ambientali più elevati, colma tutte le possibili lacune, realizza il massimo dei vantaggi

economici per i consumatori, presenta l'impatto positivo più elevato in termini di posti di lavoro ed eleva le specifiche di efficienza a un livello più adeguato in linea con le tendenze della regolamentazione a livello internazionale.

#### **Chi sono i sostenitori delle varie opzioni?**

L'aggiornamento del regolamento sui motori ha ricevuto l'ampio sostegno dei portatori di interessi rappresentati in seno al forum consultivo sulla progettazione ecocompatibile. Le opzioni ECO2 ed ECO3 costituiscono entrambe un punto di incontro delle posizioni a volte divergenti dei vari segmenti del settore, delle ONG e degli Stati membri. In particolare per quanto riguarda gli scenari relativi ai motori più piccoli, monofase e a 8 poli, i portatori di interessi industriali hanno espresso preoccupazioni circa le possibili difficoltà economiche per le imprese più piccole, mentre le ONG ne hanno sostenuto attivamente l'inclusione. Il maggiore risparmio energetico e i relativi benefici per l'ambiente, oltre ai più ampi vantaggi per gli utenti finali, comprese le famiglie e l'industria, portano alla conclusione che ECO3, che presenta il massimo impatto, è lo scenario più interessante, purché sia lasciato all'industria un tempo sufficiente ad adeguarsi. Questo è il motivo per cui si propone un'attuazione graduale. È stata discussa anche la questione dei motori presenti in prodotti finali a loro volta regolamentati attraverso la progettazione ecocompatibile. Da un lato, i produttori di prodotti finali in cui l'efficienza del motore incide notevolmente sul rispetto delle specifiche di prestazione del prodotto finale (ventilatori, pompe, compressori, unità di ventilazione, ecc.) ritengono essenziali le specifiche sui motori. Dall'altro, i fabbricanti dei prodotti finali per i quali dei componenti efficienti non sono essenziali tendono ad avere un'opinione diversa, ritenendo che esistano soluzioni più economiche per conformarsi alle specifiche per i loro prodotti e opponendosi a una soluzione in cui sia i componenti che i prodotti finali siano regolamentati. Tuttavia, introdurre una deroga di questo tipo potrebbe creare grandi lacune e una potenziale incertezza giuridica per i fabbricanti o gli importatori di motori, e ostacolare seriamente la sorveglianza del mercato. Ciò ridurrebbe i vantaggi in altri segmenti della catena del valore, oltre che per gli utilizzatori dei motori. Per questi motivi l'esclusione dei motori presenti nei prodotti finali non è considerata un'opzione preferibile.

#### **C. Impatto dell'opzione prescelta**

#### **Quali sono i vantaggi dell'opzione prescelta (se ve ne è una sola, altrimenti delle opzioni principali)?**

La valutazione d'impatto dimostra che un regolamento sui motori aggiornato secondo lo scenario ECO3 può produrre risparmi netti di energia elettrica fino a 10 TWh/anno, e riduzioni delle emissioni di gas a effetto serra fino a 3 Mton di CO<sub>2</sub> eq/anno. Il fatturato dei fabbricanti, dei commercianti e degli installatori aumenterà fino a 0,6 miliardi di EUR, creando fino a 10 000 posti di lavoro aggiuntivi entro il 2030 rispetto a uno scenario senza interventi. Il risultato sarebbe positivo anche in termini di accessibilità economica: gli utilizzatori dei motori, comprese le famiglie e l'industria, beneficerebbero a loro volta della misura proposta grazie a risparmi annui pari a 1,3 miliardi di EUR nel 2030. Altri vantaggi includono una maggiore sicurezza energetica dell'UE e un impatto positivo sulla salute connesso con la minore produzione di energia elettrica.

#### **Quale sarà l'incidenza su aziende, PMI e microimprese?**

Le PMI che utilizzano motori nel corso delle loro attività beneficeranno del nuovo regolamento attraverso la riduzione dei costi per l'intera durata di vita dei motori. Le PMI che svolgono attività di rivendita/importazione o personalizzazione, installazione e riparazione di motori beneficeranno del nuovo regolamento attraverso un aumento delle entrate commerciali. Le PMI produttrici di motori elettrici che rientrano nell'attuale ambito di applicazione sono rare, ma la possibile estensione dell'ambito ad alcuni tipi di motori prevista nell'ECO2 o nell'ECO3 coinvolgerebbe un maggior numero di PMI direttamente attive nella produzione di motori. Come si è osservato più sopra, i portatori di interessi hanno sottolineato che le imprese più piccole potrebbero incontrare difficoltà nell'effettuare gli investimenti necessari, con il rischio di cessazione dell'attività. L'impatto sulle PMI deve essere preso in considerazione lungo l'intera catena di valore, tenendo conto dei vantaggi per i segmenti della commercializzazione, personalizzazione, installazione e riparazione, come pure per gli utilizzatori dei motori, soppesando le difficoltà per alcuni specifici segmenti di mercato. Ciò porta alla conclusione che ECO3 può essere una soluzione vantaggiosa per le PMI. L'effetto complessivo sulla competitività dell'industria dell'UE è positivo. L'industria dell'UE dei sistemi a motore è un leader a livello mondiale, con una percentuale relativamente elevata di esportazioni. Disporre di specifiche di efficienza adeguate e aggiornate nel mercato nazionale rappresenta dunque una risorsa importante e compensa gli eventuali inconvenienti per l'industria che dovrà conformarsi alle nuove norme.

#### **L'impatto sui bilanci e sulle amministrazioni nazionali sarà considerevole?**

Il tipo di atto normativo è un regolamento direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri. Ciò garantisce che non vi saranno costi per le amministrazioni nazionali connesse al recepimento. I costi amministrativi per far

rispettare la misura sono difficili da stimare. Le autorità degli Stati membri controllano già la conformità ai sensi dell'attuale regolamento, e di conseguenza le attrezzature e le risorse sono per la maggior parte già a disposizione. Un ampliamento dell'ambito di applicazione amplia il ventaglio delle attività di sorveglianza, come per qualsiasi regolamento sulla progettazione ecocompatibile, ma non crea problemi specifici. Al contrario, la proposta di regolamento affronta diversi problemi incontrati dalle autorità di sorveglianza del mercato nell'ambito del regolamento in vigore.

**Sono previsti altri effetti significativi?**

Non si prevedono effetti negativi sulla funzionalità, la salute, la sicurezza, l'ambiente o l'accessibilità economica.

**D. Tappe successive**

**Quando saranno riesaminate le misure proposte?**

Il regolamento sui motori deve essere riesaminato entro il 2024 alla luce dei risultati conseguiti, dell'esperienza acquisita nell'attuazione, degli sviluppi internazionali e del progresso tecnologico.