



Bruselj, 1.10.2019
SWD(2019) 344 final

DELOVNI DOKUMENT SLUŽB KOMISIJE

POVZETEK OCENE UČINKA

Spremni dokument

k

UREDBI KOMISIJE (EU) .../...

z dne XXX

o določitvi zahtev za okoljsko primerno zasnovano elektromotorjev in pogonov s spremenljivo hitrostjo v skladu z Direktivo 2009/125/ES Evropskega parlamenta in Sveta ter o razveljavitvi Uredbe Komisije (ES) št. 640/2009

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

Povzetek
Ocena učinka za uredbo o določitvi zahtev za okoljsko primerno zasnovane elektromotorjeve in pogonov s spremenljivo hitrostjo ter razveljavitvi Uredbe Komisije (ES) št. 640/2009
A. Nujnost ukrepanja
Zakaj? V čem je težava?
V veljavni Uredbi Komisije (ES) št. 640/2009 glede zahtev za okoljsko primerno zasnovane elektromotorjeve (v nadaljnjem besedilu: uredba o motorjih) je določen znaten prispevek k ciljem politike Unije na področjih energijske učinkovitosti, podnebnih sprememb in spodbujanja enotnega trga. Motorji, zajeti v Uredbi, porabijo skoraj tretjino elektrike, proizvedene v EU. Njihova minimalna energijska učinkovitost je zakonsko urejena v številnih večjih gospodarstvih, vključno z Azijo, Severno in Južno Ameriko in Avstralijo. Čeprav je imela veljavna uredba o motorjih znaten pozitiven učinek, pa je posodobitev obstoječih zahtev v skladu z mednarodnim razvojem utemeljena zaradi tehnološkega napredka. To bo evropskim končnim uporabnikom pomagalo doseči dodatne gospodarske prihranke, pripomoglo bo k doseganju energetske in podnebne ciljeve EU za leto 2030 ter zaščitilo konkurenčnost EU. Da bi povečali učinkovitost uredbe o motorjih, bi bilo poleg tega hkrati treba obravnavati določena vprašanja, ki so se pojavila med njenim izvajanjem, kot je zapolnitev morebitnih regulativnih vrzeli.
Kaj naj bi prinesla ta pobuda?
Splošni cilji so zagotoviti prost promet učinkovitih motornih sistemov znotraj enotnega trga, povečati energijsko učinkovitost, prispevati k energetske varnosti v Uniji, izvajati načelo „energijska učinkovitost na prvem mestu“, kot je določeno v strategiji za energetske unijo, ter spodbujati konkurenčnost industrije motorjev in pogonov s spremenljivo hitrostjo v EU. Natančneje je namen pobude doseči dodatne stroškovno učinkovite prihranke energije za motorje, ki že spadajo na področje uporabe, tako da se ravni zastavljenih ciljev prilagodijo v skladu z mednarodnim in tehničnim napredkom, doseči nove stroškovno učinkovite prihranke energije za motorje, ki trenutno ne spadajo na področje uporabe, doseči dodatne stroškovno učinkovite prihranke energije z reguliranjem pogonov s spremenljivo hitrostjo ter nazadnje obravnavati vprašanje izjem in morebitnih vrzeli.
Kakšna je dodana vrednost ukrepanja na ravni EU?
Z motorji, ki spadajo na področje uporabe, se na svetovni ravni trguje na podlagi standardov Mednarodne elektrotehniške komisije (IEC). Njihova regulacija na nacionalni ravni bi bila manj učinkovita in uspešna ter bi neupravičeno obremenila proizvajalce in uvoznike, s tem pa bi dejansko ogrozila prosti pretok izdelkov. Te možnosti si torej ne želi noben deležnik. Nadaljnje zakonsko urejanje teh izdelkov na ravni EU je potrebno, da se ohrani delujoč enotni trg ter da se hkrati prispeva k ciljem energijske učinkovitosti in povečajo prihranki energije za končne uporabnike.
B. Rešitve
Katere zakonodajne in nezakonodajne možnosti politike so se upoštevale? Ali ima katera od njih prednost? Zakaj?
Poleg scenarija brez sprememb, po katerem EU ne sprejme nobenih ukrepov, je bilo obravnavanih pet drugih možnosti politik: <ol style="list-style-type: none"> 1. prostovoljni sporazumi z industrijo; 2. označevanje z energijskimi nalepkami, s katerim bi se izboljšal prenos informacij o energijski učinkovitosti do potrošnikov; 3. scenarij ECO1 s posodobljeno uredbo o motorjih, pri katerem se ohrani trenutni nabor izdelkov, cilji povečanja učinkovitosti pa se določijo na višji ravni; 4. scenarij ECO2, ki je podoben scenariju ECO1, vendar se področje uporabe razširi z vključitvijo večjih motorjev in nekaterih motorjev, ki v trenutno uredbo niso vključeni (enofazni motorji, osempolni motorji in več motorjev za posebne namene). Poleg tega so vključeni pogoni s spremenljivo hitrostjo, ki se uporabljajo z motorji; 5. scenarij ECO3, pri katerem je področje uporabe iz scenarija ECO2 razširjeno na manjše motorje. <p>Industrijski sektor ni ponudil nobenega predloga za prostovoljni sporazum in zelo redki potrošniki, za katere je bila zasnovana energijska nalepka, dejansko kupujejo motorje. Zato sta bili prvi dve možnosti izločeni iz nadaljnje analize. Med preostalimi možnostmi (brez sprememb, scenariji ECO1, ECO2 in ECO3) je najprimernejša možnost ECO3, saj ustvarja najvišje okoljske prihranke, zapolnjuje vse predvidljive vrzeli, uresničuje najvišje gospodarske koristi za potrošnike, ima najbolj pozitiven učinek na delovna mesta ter zvišuje zahteve glede učinkovitosti na primernejšo raven v skladu z mednarodnimi trendi zakonskega urejanja.</p>

Kdo podpira katero možnost?

Deležniki, zastopani v Posvetovalnem forumu za okoljsko primerno zasnovano, so izrazili široko podporo posodobitvi uredbe o motorjih. Možnosti ECO2 in ECO3 zagotavljata uravnotežen rezultat občasno razhajajočih se mnenj različnih segmentov industrije, nevladnih organizacij in držav članic. Deležniki iz industrije so zlasti v zvezi s scenariji za manjše, enofazne in osempolne motorje izrazili pomisleke o morebitnih gospodarskih težavah za manjša podjetja, nevladne organizacije pa so njihovo vključitev aktivno podprle. Če se upoštevajo večji prihranki energije in povezane okoljske koristi ter večje koristi za končne uporabnike, vključno z gospodinjstvi in industrijo, je mogoče sklepati, da je možnost ECO3, ki ustvarja največji učinek, najprivlačnejši scenarij, pod pogojem, da se industriji zagotovi dovolj časa za prilagoditev. Zato se predlaga postopno izvajanje: Razpravljalo se je tudi o vprašanju motorjev v končnih izdelkih, ki so zakonsko urejeni z okoljsko primerno zasnovano. Po eni strani se zdijo proizvajalcem končnih izdelkov, pri katerih je učinkovitost motorjev pomembna zaradi izpolnjevanja zahtev glede učinkovitosti končnih izdelkov (ventilatorjev, črpalk, kompresorjev, prezračevalnih enot), zahteve za motorje bistvene. Po drugi strani imajo proizvajalci končnih izdelkov, za katere učinkoviti sestavni deli niso kritičnega pomena, običajno drugačno mnenje in menijo, da za izpolnitev zahtev za njihove izdelke obstajajo cenejši načini, ter nasprotujejo praksi, pri kateri se zakonsko urejajo sestavni deli in končni izdelki. Vendar bi se z uvedbo tovrstne izjeme ustvarile velike vrzeli in morebitna pravna negotovost za proizvajalce motorjev ali uvoznike ter resno oviral nadzor trga. Zmanjšale bi se koristi v drugih segmentih vrednostne verige in za uporabnike motorjev. Iz teh razlogov se izključitev motorjev v končnih izdelkih ne šteje za prednostno možnost.

C. Učinki prednostne možnosti**Kakšne so koristi prednostne možnosti (če obstaja, sicer glavnih možnosti)?**

Ocena učinka kaže, da je s posodobljeno uredbo o motorjih skupaj s scenarijem ECO3 mogoče doseči neto prihranke energije v višini do 10 TWh na leto in zmanjšanje emisij toplogrednih plinov do 3 M ekvivalenta CO₂ na leto. Poslovni promet za proizvajalce, trgovce in monterje se bo povečal za do 0,6 milijarde EUR, kar pomeni do 10 000 dodatnih delovnih mest do leta 2030 v primerjavi s scenarijem brez sprememb. Rezultat je pozitiven tudi z vidika cenovne dostopnosti: tudi uporabniki motorjev, vključno z gospodinjstvi in industrijo, bodo imeli koristi od predlaganega ukrepa zaradi letnih prihrankov denarja v višini do 1,3 milijarde EUR do leta 2030. Ostale koristi vključujejo večjo energetske varnost EU in pozitiven učinek na zdravje, povezan z manjšo proizvodnjo električne energije.

Kakšen bo vpliv na podjetja, MSP ter mikropodjetja?

MSP, ki med izvajanjem svojih dejavnosti uporabljajo motorje, bodo imela koristi od nove uredbe zaradi nižjih stroškov v življenjski dobi motorjev. MSP, ki so v poslih z motorji dejavna kot prodajni posredniki/uvozniki ali pri prilagajanju, montiranju in servisiranju motorjev, bodo imela od nove uredbe koristi zaradi večjih poslovnih prihodkov. MSP, ki proizvajajo elektromotorje, ki spadajo na trenutno področje uporabe, so redka, vendar bi se z razširitvijo področja uporabe na nekatere vrste motorjev, kot je predvidena v možnosti ECO2 ali ECO3, vključilo večje število MSP, ki so neposredno dejavna v proizvodnji motorjev. Kot je navedeno zgoraj, so deležniki opozorili, da bi lahko imela manjša podjetja težave pri izvajanju potrebnih naložb, pri tem pa obstaja tveganje za prenehanje njihove proizvodnje. Učinek na MSP je treba upoštevati vzdolž celotne vrednostne verige ter pri tem upoštevati koristi za segmente trgovanja, prilagajanja, gradnje in servisiranja motorjev, pa tudi za uporabnike motorjev, s čimer se uravnotežujejo težave nekaterih posebnih tržnih segmentov. Iz tega je mogoče skleniti, da je možnost ECO3 morda ugodna za MSP. Skupni učinek na konkurenčnost industrije EU je pozitiven. Industrija motornih sistemov EU je vodilna v svetu in ima razmeroma visok delež izvoza. Uvedba ustreznih in sodobnih zahtev glede učinkovitosti na njihovih domačih trgih je zato pomembna prednost in pomeni nadomestilo za morebitne težave industrije, ki kupuje motorje in mora spoštovati nove predpise.

Ali bo prišlo do znatnih učinkov na nacionalne proračune in uprave?

Predlagana oblika zakonodaje je uredba, ki se neposredno uporablja v vseh državah članicah. S tem se zagotavlja, da nacionalne uprave ne bodo imele stroškov v zvezi s prenosom v nacionalno zakonodajo. Upravne stroške zaradi uveljavitve ukrepa je težko oceniti. Organi držav članic že preverjajo skladnost na podlagi trenutne uredbe o motorjih, torej so oprema in viri večinoma že na voljo. S širitvijo področja uporabe se širi obseg dejavnosti nadzora, kot pri kateri koli uredbi o okoljsko primerni zasnovi, ne ustvarjajo pa se posebni izzivi. Nasprotno, predlagana uredba obravnava številne težave, s katerimi so se v okviru trenutne uredbe srečevali organi za nadzor trga.

Bo imela pobuda druge pomembnejše učinke?

Ne pričakujejo se nobeni negativni učinki na uporabnost, zdravje, varnost, okolje ali cenovno dostopnost.

D. Spremljanje izvajanja

Kdaj se bo politika pregledala?

Revidirana uredba o motorjih naj bi se pregledala do leta 2024 glede na dosežke, izkušnje, pridobljene z izvajanjem, mednarodni razvoj in tehnološki napredek.