2026/2614

24.11.2026 г.

РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) 2026/2614 НА КОМИСИЯТА

от 23 ноември 2026 година

за налагане на временна защитна мярка по отношение на вноса на определени нови хибридни пътнически превозни средства

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Регламент (ЕС) 2015/478 на Европейския парламент и на Съвета от 11 март 2015 г. относно общите правила за внос ([1]), и по-специално член 5 и член 7 от него,

като взе предвид Регламент (ЕС) 2015/755 на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2015 г. относно общия режим за внос от някои трети държави ([2]), и по-специално член 3 и член 4 от него,

като взе предвид Споразумението за Европейското икономическо пространство ([3]), и по-специално член 113, параграф 3, втора алинея от него,

като има предвид, че:

1. КОНТЕКСТ

(1) На 30 октомври 2026 г. Европейската комисия („Комисията“) започна по собствена инициатива разследване с оглед налагане на защитни мерки по отношение на вноса в Съюза на нови хибридни превозни средства, предназначени за превоз на хора („хибридни автомобили“), съгласно член 5 от Регламент (ЕС) 2015/478 и член 3 от Регламент (ЕС) 2015/755 (основните регламенти). Тя публикува известие за започване на процедура в *Официален вестник на Европейския съюз* ([4]) („известието за започване“).

(2) Започването беше предшествано от задълбочен анализ на информацията, с която Комисията разполага от публични източници за проучване на пазара и от промишлеността на Съюза. Предвид чувствителността на сектора на хибридните автомобили, неговото стратегическо значение за икономиката на Съюза по отношение на иновациите, електрификацията и заетостта, както и наличието на достатъчно доказателства, сочещи, че вносът на хибридни автомобили заплашва да причини сериозна вреда на промишлеността на Съюза, Комисията реши, при тези специални обстоятелства и в съответствие с основните регламенти, да започне разследването, без да е получила писмено искане от държава членка.

(3) Информацията, с която Комисията разполага, допълнително показва, че вносът навлиза на пазара на Съюза с ускорени темпове и на цени, значително по-ниски от тези на промишлеността на Съюза. С оглед на нестабилното състояние на промишлеността на Съюза, наличието на значителни производствени мощности в световен мащаб и привлекателността на пазара на Съюза, този скок в обема на вноса подтикна Комисията да направи оценка дали са налице критични обстоятелства, изискващи незабавното въвеждане на временни мерки, за да се предотврати нанасянето на сериозна вреда, която трудно може да бъде отстранена.

(4) Поради необходимостта от незабавни действия се наложи Комисията да извърши своя анализ въз основа на информацията, налична на този етап. Това не засяга разглеждането на допълнителната информация, която ще бъде получена по време на разследването. По-конкретно, отговорите на въпросниците от производителите, вносителите и търговците от Съюза, писмените изявления и всяка информация, представена при упражняването на правото на защита, ще бъдат надлежно разгледани от Комисията по време на разследването. Заинтересованите страни също така ще имат възможност да поискат изслушване в съответствие с раздел 3.4 от известието за започване.

([1]) ОВ L 83, 27.3.2015 г., стр. 16, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/478/oj.
([2]) ОВ L 123, 19.5.2015 г., стр. 33, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/755/oj.
([3]) ОВ L 1, 3.1.1994 г., стр. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_internation/1994/1/oj.
([4]) Известие за започване на разследване с оглед налагане на защитни мерки във връзка с вноса на определени нови хибридни пътнически превозни средства (ОВ C, C/2026/5780, 30,10,2026 г., ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2026/5780/oj).

2. **РАЗГЛЕЖДАН ПРОДУКТ И СХОДЕН ИЛИ ПРЯКО КОНКУРЕНТЕН ПРОДУКТ**

(5) Разглежданият продукт, съгласно определението в известието за започване, са определени нови хибридни превозни средства, основно предназначени за превоз на девет или по-малко лица, в т.ч. водача, които имат както бутален двигател със запалване чрез компресия, така и един или няколко електродвигател[я] като двигатели за задвижване, независимо от броя на задвижваните колела, независимо дали могат да бъдат зареждани чрез включване към външен източник на електроенергия, понастоящем класирани в кодове по КН ex 8703 40 10, ex 8703 50 00, ex 8703 60 10 и ex 8703 70 00 (кодове по ТАРИК 8703 40 10 10, 8703 40 10 90, 8703 50 00 10, 8703 60 10 10, 8703 60 10 90, 8703 70 00 10).

(6) Разглежданият продукт се състои от два вида: нови хибридни електрически превозни средства (HEV) и нови хибридни електрически превозни средства с възможност за включване към електрическата мрежа (PHEV). PHEV имат бутален двигател със запалване чрез компресия и един или повече електродвигателя, задвижвани с акумулаторна батерия. Двигателят с вътрешно горене подпомага електродвигателя, а акумулаторната батерия се презарежда външно чрез свързване към електрическата мрежа. HEV се задвижват от бутален двигател със запалване чрез компресия, но също така разполагат с електродвигател, задвижван с акумулаторна батерия, който служи за допълнение към конвенционалния двигател. Електрическата им енергия се генерира вътрешно чрез рекуперативно спиране и от двигателя с вътрешно горене ([5]). HEV включват т.нар. умерени хибридни електрически превозни средства (MHEV), които представляват превозни средства, оборудвани с акумулаторна батерия, подпомагаща двигателя с вътрешно горене при задвижването на превозното средство за подобряване на икономията на гориво.

(7) Превозните средства с източник на електроенергия, който се използва само за цели, различни от задвижване, превозните средства от категория L по Регламент (ЕС) № 168/2013 на Европейския парламент и на Съвета ([6]) и мотоциклетите се изключват от разследването.

(8) Комисията временно определи, че продуктът, произвеждан от производители от Съюза, наричан „сходният продукт“, е сходен или се конкурира пряко с разглеждания продукт. Както националният, така и вносният продукт притежават едни и същи основни физически и технически характеристики. И двата включват двигател с вътрешно горене, комбиниран с електродвигател и акумулаторна система. Макар отделните модели да се различават по отношение на характеристиките, оборудването или дизайна, тези различия не променят тяхната фундаментална същност като HEV или PHEV. И националният, и вносният продукт служат за едни и същи цели; те се използват за превоз на лица и следователно имат една и съща крайна употреба. Освен това и двата вида продукти се предлагат през сходни или идентични канали за продажба на клиенти, които могат да ги закупят както от местни, така и от чуждестранни доставчици. Следователно съществува значителна конкуренция между разглеждания продукт и произвеждания от производителите от Съюза.

3. **ПРОИЗВОДИТЕЛИТЕ ОТ СЪЮЗА**

(9) Въз основа на проучването на пазара производителите от Съюза на сходния продукт включват производители, работещи под различни марки. ACEA (Асоциацията на европейските автомобилни производители) представлява редица от тези производители от Съюза.

(10) В известието за започване беше поискано от производителите от Съюза да сътрудничат на Комисията при разследването.

4. **УВЕЛИЧЕНИЕ НА ВНОСА**

(11) Въз основа на информацията от Евростат Комисията извърши предварителен анализ на развитието на вноса на разглеждания продукт през периода 2023—2025 г. и първата половина на 2026 г. С цел да се осигури съпоставимост с предходни периоди от дванадесет месеца, Комисията анализира и последния 12-месечен период, обхващащ последните шест месеца на 2025 г. и първите шест месеца на 2026 г. („НСП“ или „най-скорошния период“).

(12) В своята оценка на развитието на вноса Комисията не взе предвид обемите на вноса от някои държави, които следва да бъдат изключени от обхвата на временните мерки, по-специално: Европейското икономическо пространство (ЕИП), Кения и Украйна. Предвид тясната интеграция на пазарите с членовете на ЕИП и малкия обем на вноса от тези държави, Комисията счита, че продуктите, предмет на оценката, с произход от Норвегия, Исландия

([5]) https://www.acea.auto/fact/electric-vehicles/.

([6]) Регламент (ЕС) № 168/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 15 януари 2013 г. относно одобряването и надзора на пазара на дву-, три- и четириколесни превозни средства (ОВ L 60, 2.3.2013 г., стр. 52, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/168/oj).

и Лихтенщайн следва да бъдат изключени от приложното поле на настоящия регламент. Вносът от Кения се изключва въз основа на двустранното споразумение ([7]) ([8]), а Украйна се изключва въз основа на спирането на действието на основния регламент за защитните мерки ([9]). През разглеждания период не е докладван внос от Кения, а вносът от Норвегия, Исландия, Лихтенщайн и Украйна представлява общо под 0,01 % от общия внос на разглеждания продукт в ЕС.

(13) Общият обем на вноса на разглеждания продукт се е променял, както следва:

Таблица 1

Целият внос в бройки (годишно)

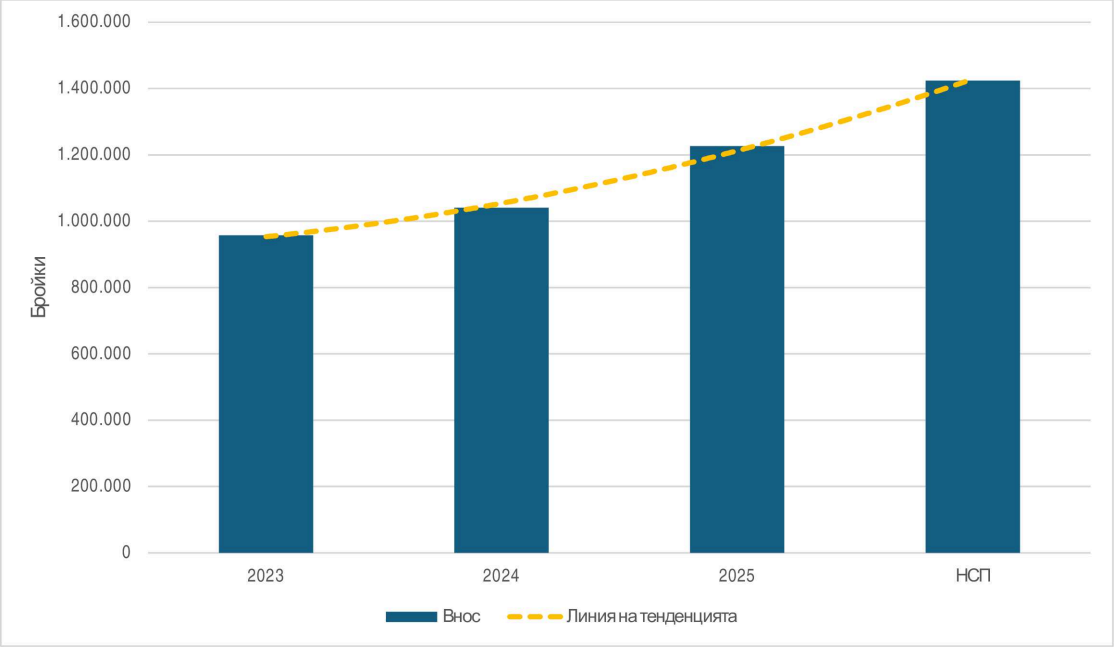
	2023 г.	2024 г.	2025 г.	НСП
Внос в бройки	957 965	1 040 457	1 225 813	1 423 691
Индекс (2023 г. = 100)	*100*	*109*	*128*	*149*

Източник: Евростат — Данните на Евростат са извлечени от кодове по КН 8703 40 10, 8703 50 00, 8703 60 10 и 8703 70 00.

(14) Като цяло вносът на разглеждания продукт се е увеличил с 9 % през 2024 г. в сравнение с 2023 г., преди да нарасне рязко през 2025 г. (+ 28 %) и през НСП (+ 49 %). Данните за първото полугодие на 2026 г. потвърждават, че е вероятно разглежданият продукт да продължи да се внася в значително увеличени количества. Следователно разглежданият продукт се внася в увеличени количества по смисъла на основните регламенти за защитните мерки.

Графика 1

Целият внос в бройки (годишно)



([7]) Споразумение за Европейското икономическо пространство.

([8]) Споразумение за икономическо партньорство между Европейския съюз, от една страна, и Република Кения, член на Източноафриканската общност, от друга страна (ОВ L, 2024/1648, 1.7.2024 г., ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_internation/2024/1648/oj).

([9]) Регламент (ЕС) 2025/1153 на Европейския парламент и на Съвета от 5 юни 2025 г. за спиране на прилагането на някои разпоредби от Регламент (ЕС) 2015/478 по отношение на вноса на продукти от Украйна в Съюза (ОВ L, 2025/1153, 5.6.2025 г., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2025/1153/oj).

(15) В таблица 2 е представена разбивка на вноса по държава на произход. Китайската народна република („Китай“) понастоящем е най-големият износител на нови хибридни превозни средства за Съюза, като вносът от Китай рязко нараства от 2024 г. нататък. Статистическите данни за вноса показват, че вносът от Китай се е увеличил с близо 1 000 % през НСП в сравнение с 2023 г. Китай, заедно с Мароко и Сърбия, осигурява най-бързо нарастване на вноса на нови хибридни превозни средства. Вносът от Турция и Мексико също е нараствал постоянно. За разлика от тях, вносът от други държави на произход или е останал сравнително стабилен, или е намалял.

Таблица 2

Целият внос в бройки по произход (годишно)

	2023 г.	2024 г.	2025 г.	НСП
Китай	46 001	106 542	302 403	486 582
Индекс (2023 г. = 100)	*100*	*232*	*657*	*1 058*
Япония	268 611	305 240	269 459	256 898
Индекс (2023 г. = 100)	*100*	*114*	*100*	*96*
Турция	177 074	185 194	199 182	207 454
Индекс (2023 г. = 100)	*100*	*105*	*112*	*117*
Обединено кралство	225 101	193 914	166 200	147 058
Индекс (2023 г. = 100)	*100*	*86*	*74*	*65*
Южна Корея	104 668	124 741	107 104	99 081
Индекс (2023 г. = 100)	*100*	*119*	*102*	*95*
Мексико	57 264	50 973	54 802	63 980
Индекс (2023 г. = 100)	*100*	*89*	*96*	*112*
Мароко	18	26 815	37 771	61 259
Индекс (2023 г. = 100)	*100*	*148 972*	*209 839*	*340 328*
Сърбия	2	17	30 515	41 537
Индекс (2023 г. = 100)	*100*	*850*	*1 525 750*	*2 076 850*
Южна Африка	14 313	5 138	28 757	31 467
Индекс (2023 г. = 100)	*100*	*36*	*201*	*220*
Съединени американски щати	64 488	41 586	29 142	27 674
Индекс (2023 г. = 100)	*100*	*64*	*45*	*43*
Всички останали	425	297	478	701
Индекс (2023 г. = 100)	*100*	*70*	*112*	*165*

Източник: Евростат.

(16) В таблица 3 е представен вносът на тримесечна база от третото тримесечие на 2025 г. до второто тримесечие на 2026 г. Вносът се е увеличавал постоянно всяко тримесечие, което показва, че растежът е бил последователен през целия НСП, като вносът се е увеличавал през всяко следващо тримесечие, което сочи към устойчива възходяща тенденция, а не към еднократно увеличение.

Таблица 3

Целият внос в бройки (тримесечно)

	3-то тримесечие на 2025 г.	4-то тримесечие на 2025 г.	1-во тримесечие на 2026 г.	2-ро тримесечие на 2026 г.
Внос в бройки	319 256	355 287	367 428	381 720
Индекс (3-то тримесечие на 2025 г. = 100)	*100*	*111*	*115*	*120*

Източник: Евростат.

(17) В таблица 4 е посочен вносът по държава на произход на тримесечна база през НСП (от 3-то тримесечие на 2025 г. до 2-ро тримесечие на 2026 г.). Вносът от Китай се е увеличавал последователно през целия НСП, като е нараствал през всяко следващо тримесечие. Вносът от Мароко се е увеличавал постоянно през първите три тримесечия на НСП, като тази възходяща тенденция не се запазва през четвъртото тримесечие. Въпреки това вносът е останал със 112 % по-висок през четвъртото тримесечие в сравнение с първото тримесечие на НСП. Вносът от Турция се е увеличил рязко през второто тримесечие на НСП, преди да спадне през следващото тримесечие, въпреки това обемите остават по-високи в сравнение с първото тримесечие. Вносът от други държави на произход или остава относително стабилен, или намалява през разглеждания НСП.

Таблица 4

Целият внос в бройки по произход (тримесечно)

	3-то тримесечие на 2025 г.	4-то тримесечие на 2025 г.	1-во тримесечие на 2026 г.	2-ро тримесечие на 2026 г.
Китай	92 999	98 139	124 696	170 748
Индекс (3-то тримесечие на 2025 г. = 100)	*100*	*106*	*134*	*184*
Япония	65 851	69 754	61 460	59 833
Индекс (3-то тримесечие на 2025 г. = 100)	*100*	*106*	*93*	*91*
Турция	38 664	69 114	50 240	49 436
Индекс (3-то тримесечие на 2025 г. = 100)	*100*	*179*	*130*	*128*
Обединено кралство	40 015	36 161	40 444	30 438
Индекс (3-то тримесечие на 2025 г. = 100)	*100*	*90*	*101*	*76*
Южна Корея	28 136	21 320	26 620	23 005
Индекс (3-то тримесечие на 2025 г. = 100)	*100*	*76*	*95*	*82*
Мексико	16 814	15 242	15 538	16 386
Индекс (3-то тримесечие на 2025 г. = 100)	*100*	*91*	*92*	*97*
Мароко	6 329	14 394	27 135	13 401
Индекс (3-то тримесечие на 2025 г. = 100)	*100*	*227*	*429*	*212*
Сърбия	10 721	16 330	9 547	4 939
Индекс (3-то тримесечие на 2025 г. = 100)	*100*	*152*	*89*	*46*
Южна Африка	9 483	8 839	5 323	7 822
Индекс (3-то тримесечие на 2025 г. = 100)	*100*	*93*	*56*	*82*
Съединени американски щати	10 120	5 825	6 244	5 485
Индекс (3-то тримесечие на 2025 г. = 100)	*100*	*58*	*62*	*54*
Всички останали	124	169	181	227
Индекс (3-то тримесечие на 2025 г. = 100)	*100*	*136*	*146*	*183*

Източник: Евростат.

(18) В таблица 5 е представено месечното развитие на вноса от всички трети държави през 2025 г. и 2026 г. Данните до юли 2026 г. потвърждават, че вносът е бил по-висок през всеки месец в сравнение със съответния месец на предходната година. През 2025 г. вносът следва възходяща тенденция, като се е увеличавал средно с 4,64 % всеки месец. През 2026 г. тази тенденция става по-ясно изразена, със средно месечно увеличение от 9,33 %. При сравнение на обема на вноса през първите 7 месеца на 2025 г. със същия период на 2026 г. вносът се е увеличил с 39,5 %.

Таблица 5

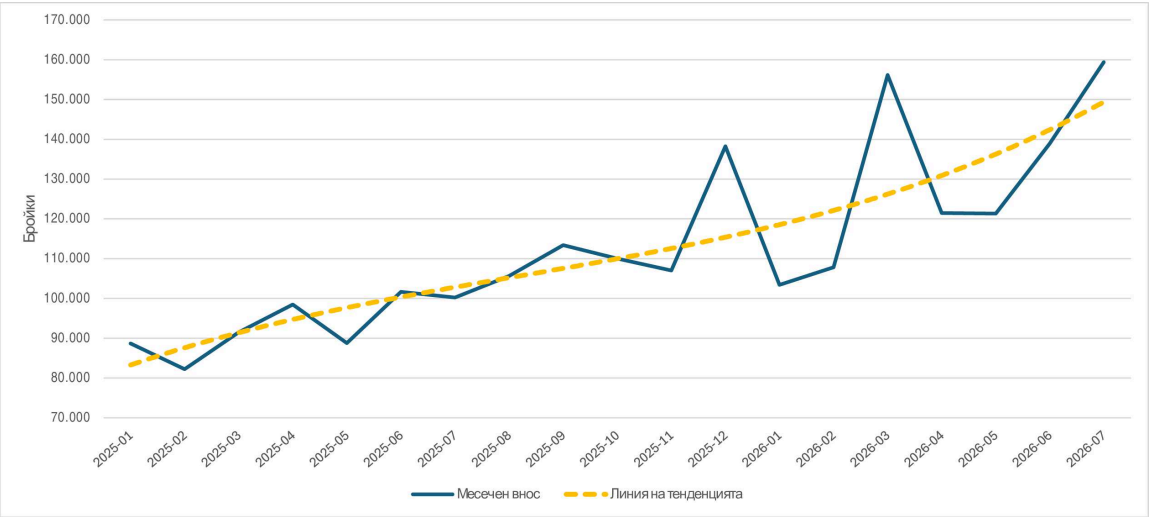
Целият внос в бройки (месечно)

Месец/година	2025 г.	2026 г.
Януари	88 670	103 429
Февруари	82 225	107 816
Март	91 489	156 183
Април	98 453	121 459
Май	88 769	121 334
Юни	101 664	138 927
Юли	100 224	159 388
Август	105 656	
Септември	113 376	
Октомври	110 024	
Ноември	107 002	
Декември	138 261	
Източник: Евростат.		

(19) Както е илюстрирано на графика 2 по-долу, както кривата на месечния внос, така и съответната полиномна линия на тенденцията показват ясна промяна в наклона от края на 2025 г. нататък, като той става значително по-стръмен.

Графика 2

Развитие на месечния внос през 2025 г. и 2026 г.



5. **НЕПРЕДВИДЕНО РАЗВИТИЕ НА ОБСТОЯТЕЛСТВАТА**

(20) Комисията стигна до предварителното заключение, че увеличението на вноса е резултат от непредвидени обстоятелства, които произтичат от редица фактори, предизвикващи дисбаланси в международната търговия с разглеждания продукт.

(21) Първо, световната автомобилна индустрия се характеризира с бързо нарастващо производство на електрически превозни средства, включително на разглеждания продукт, и производствен капацитет, особено в Китай, където това бързо разширяване на капацитета е подкрепено от промишлени политики, петгодишни планове и други правителствени програми за подпомагане ([10]). Това не би могло разумно да бъде предвидено по време на съответните тарифни преговори в рамките на СТО или по времето, когато ЕС се съгласи с присъединяването на Китай към СТО ([11]). Прогноза на Mobility Global за общия производствен капацитет в Китай, Турция, Корея, Япония и Обединеното кралство предвижда, че възходящата тенденция при капацитета ще продължи между 2026 г. и 2033 г., дължаща се основно на разширяването на капацитета в Китай (таблица 16).

(22) Същевременно основните експортни пазари се затварят в резултат на засилващите се ограничаващи търговията практики, засягащи електрическите превозни средства, а също и разглеждания продукт. По-специално Съединените щати прилагат значителни ограничения пред вноса, включително мита по раздел 301 в размер на 100 % върху PHEV, произведени в Китай, в допълнение към митата за най-облагодетелствана нация (НОН) от 2,5 %, както и изисквания, свързани с местното съдържание, и мита по раздел 232 в размер на 25 % върху вноса от всички останали държави на произход. Други големи пазари, включително Канада и Турция, също поддържат значителни тарифни ограничения. Канада поддържа квота за електрически леки автомобили от Китай, включително някои хибридни превозни средства, в размер на 49 000 превозни средства годишно при тарифна ставка за най-облагодетелствана нация от 6,1 %. Понастоящем Турция поддържа допълнително мито от 40 % върху леките автомобили с произход от Китай, включително определени PHEV. За разлика от тях, пазарът на Съюза остава сравнително отворен (10 % за НОН). Тези ограничаващи търговията мерки, които правят Съюза привлекателна дестинация за износ, не биха могли разумно да бъдат предвидени по време на съответните тарифни преговори в рамките на СТО.

(23) След приключване на антисубсидийното разследване относно задвижваните с акумулаторна батерия електрически превозни средства (BEV) от Китай Съюзът въведе допълнителни мита под формата на изравнителни мерки. Временните мерки влязоха в сила на 4 юли 2024 г., а окончателните мерки — на 30 октомври 2024 г. Изравнителните мита варират от 17 % за BYD до 35,3 % за SAIC и другите неоказващи съдействие производители. В резултат на това пазарът на Съюза за износ на електрически превозни средства от Китай стана по-ограничен. Преди налагането на мерките вносът на BEV в Съюза следваше ясна и значително възходяща тенденция, като се увеличаваше на годишна база (вж. таблица 6).

Таблица 6

Внос на BEV с произход от Китай в Съюза

	2020 г.	2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.	2025 г.
Внос на BEV в бройки	21 243	134 952	256 712	413 071	438 396	430 721
Индекс (2020 г. = 100)	*100*	*635*	*1 208*	*1 945*	*2 064*	*2 028*
Δ % спрямо предходната година		535	90	61	6	- 2

Източник: Евростат и митнически данни на държавите членки.

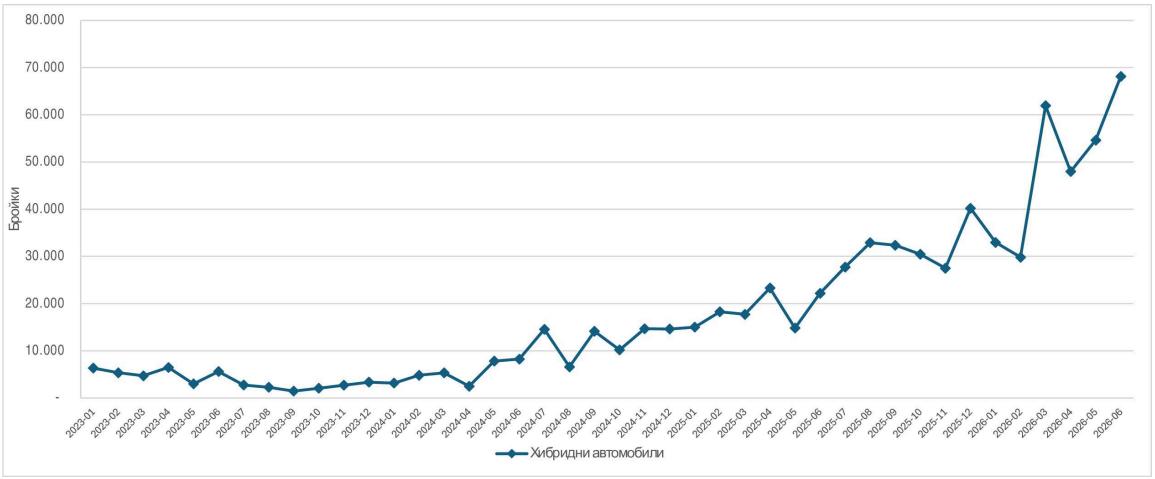
(24) След влизането на мерките в сила тази възходяща тенденция спря и вносът се стабилизира, докато вносът на нови хибридни превозни средства започна рязко да нараства. Контрастните тенденции са видими на графика 3, което показва ясна промяна в модела на вноса от BEV към нови хибридни превозни средства.

([10]) Правителствените политики, петгодишните планове и програмите за подпомагане на превозни средства с нова енергия (NEV), които включват PHEV, са разгледани подробно в раздели 3.1 и 3.2 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2024/1866 на Комисията от 3 юли 2024 г. за налагане на временно изравнително мито върху вноса на нови задвижвани с акумулаторна батерия електрически превозни средства, предназначени за превоз на хора, с произход от Китайската народна република (ОВ L, 2024/1866, 4.7.2024 г., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/1866/oj) и Регламент за изпълнение (ЕС) 2024/2754 на Комисията от 29 октомври 2024 г. за налагане на окончателно изравнително мито върху вноса на нови задвижвани с акумулаторна батерия електрически превозни средства, предназначени за превоз на хора, с произход от Китайската народна република (ОВ L, 2024/2754, 29.10.2024 г., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/2754/oj).

([11]) Както е потвърдено от доклада на експертната група, United States — Safeguard Measure on Imports of Crystalline Silicon Photovoltaic Products („Съединени щати — защитна мярка върху вноса на кристални силициеви фотоволтаични продукти“).

Графика 3

Развитие на вноса на хибридни автомобили от Китай



(25) Тази бърза промяна стана възможна благодарение на високата степен на гъвкавост в производствените системи на производителите ([12]). Много производствени линии са способни да произвеждат различни силови задвижвания, което означава, че разширяването на производството на хибридни превозни средства не изисква непременно разработването на нови производствени мощности. В резултат на това производителите могат сравнително лесно да преминат към производство на хибридни автомобили. Въпреки че изравнителните мерки имаха за цел да облекчат промишлеността на Съюза от нелоялната конкуренция в резултат на правителствените програми за подпомагане на BEV в Китай, те също така създадоха стимул за китайските производители да разширят износа на хибридни превозни средства, които не са обект на допълнителни мита.

(26) Предвид тези обстоятелства Комисията стигна до временното заключение, че непредвиденото развитие на обстоятелствата не само е довело до значително увеличение на вноса на хибридни превозни средства в Съюза, но и ще продължи да го подхранва.

6. ЗАДЪЛЖЕНИЯ, ЧИЙТО ЕФЕКТ Е ДОВЕЛ ДО УВЕЛИЧАВАНЕ НА ВНОСА

(27) Комисията стигна до предварителното заключение, че увеличението на вноса на разглеждания продукт е резултат от задълженията, поети от Европейския съюз съгласно ГАТТ (1994 г.), и по-специално от тарифните отстъпки, предоставени по съответните тарифни линии в предишни кръгове на многостранните търговски преговори.

(28) Разглежданият продукт се състои от няколко тарифни линии и по всички тези тарифни линии Европейският съюз има тарифни задължения за адвалорно мито от 10 %.

(29) Към момента тези отстъпки са вписани в част I, раздел II от Списъка на отстъпките и задълженията на Европейския съюз, заверен като Списък ЕС CLXXIII — Европейски съюз на 1 декември 2016 г. ([13]), заедно с измененията му.

([12]) Вж. например https://www.globaltimes.cn/page/202608/1369156.shtml и https://www.morningstar.com/news/pr-newswire/20260830cn36586/global-times-how-full-chain-innovation-new-production-models-power-the-rise-of-chinese-car-brands.

([13]) Документ на СТО WT/Let/1220.

(30) В резултат на тези отстъпки, вписани в Списъка на отстъпките и задълженията на Европейския съюз, приложен към ГАТТ и включен съгласно член II, параграф 7 от ГАТТ (1994 г.), както и в резултат на други части от ГАТТ (1994 г.), Европейският съюз има задължения, възникнали съгласно ГАТТ (1994 г.), по-специално както следва: член XI, параграф 1, забраняващ нетарифните ограничения върху вноса на разглеждания продукт, и което е важно, член II, параграф 1, буква а) и член II, параграф 1, буква б), първо и второ изречение от ГАТТ (1994 г.). Съгласно член II, параграф 1, буква б), първо изречение, на ЕС не е позволено, без приложимо изключение, да налага върху разглеждания продукт обикновени мита, надвишаващи посочените и предвидени в съответната част от Списъка на отстъпките и задълженията на ЕС. Освен това прилаганото от ЕС вносно мито на разглеждания продукт, известно още като тарифно третиране „най-облагодетелствана нация“, по време на разследването е било на максималните равнища, разрешени съгласно посочените по-горе тарифни задължения.

(31) Разглежданият продукт се е внасял в увеличени количества в резултат на горепосочените задължения, поети по ГАТТ (1994 г.) ([14]), тъй като тези задължения, съчетани с тарифните отстъпки на Европейския съюз, са засилили и осигурили условията за достъп за вноса на нови хибридни превозни средства на пазара на Съюза. Горепосочените тарифни задължения също не дават възможност на Европейския съюз да увеличи обичайните мита. Това в същото време обяснява как въпросните задължения доведоха до увеличаване на вноса, което създаде опасност от причиняване на сериозна вреда.

(32) Посочените едновременни задължения по ГАТТ попречиха на ЕС да увеличи прилаганите вносни мита върху разглеждания продукт. Следователно по отношение на Европейския съюз именно „задълженията по ГАТТ от 1994 г. […] ограничават[ограничиха] способността му да предотврати или отстрани вредата от увеличаване на вноса“. Едновременно с това Европейският съюз „преустановява[преустанови] тези задължения вследствие“ на своята защитна мярка.

7. ОПАСНОСТ ОТ СЕРИОЗНА ВРЕДА

7.1. Ситуацията на производителите от Съюза

(33) За да направи оценка дали има сериозна вреда или опасност от сериозна вреда за производителите от Съюза на разглеждания продукт, Комисията, в съответствие с член 9 от Регламент (ЕС) 2015/478 и член 6 от Регламент (ЕС) 2015/755, разгледа тенденциите на потребление, производство, използване на капацитета, продажби, пазарен дял, цени, рентабилност, заетост и износ на разглеждания продукт за периода от 2023 г. до НСП („разглеждания период“).

(34) Производството, производственият капацитет и използването на капацитета са се променяли, както следва:

Таблица 7

Производство, производствен капацитет и използване на капацитета

	2023 г.	2024 г.	2025 г.	НСП
Производство (в бройки)	4 065 576	4 712 178	5 562 965	5 667 859
Индекс (2023 г. = 100)	*100*	*116*	*137*	*139*
Производствен капацитет (в бройки)	6 420 013	7 583 462	9 000 898	9 317 209
Индекс (2023 г. = 100)	*100*	*118*	*140*	*145*
Използване на капацитета (%)	63	62	62	61
Индекс (2023 г. = 100)	*100*	*98*	*98*	*96*

Източник: Mobility Global.

(35) Производството и производственият капацитет на промишлеността на Съюза са се увеличили през разглеждания период. Темпът на това увеличение обаче се забавя към края на разглеждания период, тъй като увеличението през НСП е по-слабо изразено, отколкото през предходните години. Същевременно, въпреки нарастващото производство през последните години, използването на капацитета остава ниско, като средно възлиза само на около 62 % през последните четири години.

([14]) Член XI, параграф 1, член II, параграф 1, буква а) и член II, параграф 1, буква б), първо и второ изречение, от ГАТТ (1994 г.).

(36) Потреблението в Съюза, което се основава на броя на регистрациите на разглеждания продукт, докладвани от Асоциацията на европейските автомобилни производители („ACEA“), се е променяло, както следва:

Таблица 8

Потребление в Съюза, продажби на вътрешния пазар и пазарен дял

	2023 г.	2024 г.	2025 г.	НСП
Потребление (в бройки)	3 530 443	4 047 806	4 749 212	5 113 654
Индекс (2023 г. = 100)	*100*	*115*	*135*	*145*
Продажби на вътрешния пазар (в бройки)	2 572 451	3 007 313	3 523 010	3 689 630
Индекс (2023 г. = 100)	*100*	*117*	*137*	*143*
Пазарен дял на производителите от Съюза (%)	*73*	*74*	*74*	*72*
Индекс (2023 г. = 100)	*100*	*102*	*102*	*99*
Пазарен дял на вноса (%)	*27*	26	26	28
Индекс (2023 г. = 100)	*100*	*96*	*96*	*104*

Източник: Mobility Global и ACEA.

(37) Потреблението в Съюза се е увеличавало постоянно през разглеждания период, като е нараснало с 45 % през НСП в сравнение с 2023 г. Това показва, че пазарът на хибридни автомобили е бързо разрастващ се пазар в Европейския съюз. Продажбите на вътрешния пазар на производителите от Съюза също са се увеличили през същия период. Първоначално производителите от Съюза се възползваха от продължаващия растеж на потреблението, но тази положителна тенденция е спряла през НСП. Докато потреблението в Съюза е продължавало да нараства, пазарният дял на производителите от Съюза е намалял с 2 процентни пункта между 2025 г. и НСП. При нарастващ пазар би се очаквало производителите от Съюза най-малкото да запазят пазарния си дял. Намалението на пазарния дял между 2025 г. и НСП означава, че този спад е настъпил през първите шест месеца на 2026 г. Въпреки че данните за цялата 2026 г. все още не са налични, продължаването на тенденцията, наблюдавана през първите шест месеца, както вече може да се забележи от рекордните бройки, внесени през юли 2026 г., би довело до спад на пазарния дял с над 2 процентни пункта за цялата година.

(38) Комисията продължи да извършва подробен анализ за оценка на равнището на цените на внесените нови хибридни електрически превозни средства в сравнение с цените на произведените в ЕС.

(39) Предвид голямото разнообразие от модели нови хибридни електрически превозни средства, внесени в Съюза, и за да се гарантира, че анализът се основава на сравними модели, беше извършено сравнение на цените за четири категории ([15]). Четирите категории, избрани за сравнението, съответстват на категориите B, B-SUV, C-SUV и D-SUV и представляват значителни и представителни обеми от внесените в Съюза превозни средства. Тези модели се произвеждат от производителите от Съюза и също така се внасят в Съюза, което позволява цените на едните и на другите да бъдат пряко сравнявани.

([15]) Леките автомобили могат да бъдат разделени на стандартни европейски сегменти за класификация на превозни средства, които групират автомобилите и високопроходимите превозни средства (SUV) според техния размер, външни размери и предназначение на пазара. Вж. също https://alternative-fuels-observatory.ec.europa.eu/general-information/vehicle-types.

(40) Комисията извърши ценовия анализ въз основа на данни от Marklines ([16]) — портал за автомобилната промишленост. Комисията анализира ценовите оферти към потребителите (с изключение на отстъпките, договорени между страните) от основните вносители за модели, произведени в държавите на износа, както и за сравними модели, произведени от промишлеността на Съюза. Ценовите оферти бяха оценени по типове модели на базовата версия. Всички разгледани ценови оферти се отнасят за първото полугодие на 2026 г. и поради това отразяват най-скорошния период.

Таблица 9

Разлика между цените на вноса от всички трети държави и цените в ЕС

Продукт	Внесени количества (в бройки)	Средна цена на вноса (EUR)	Средна цена в ЕС (EUR)	Разлика в цената (EUR)	Обща разлика в цената (EUR)	Хипотетичен оборот (EUR)	Разлика в цената (%)
B	30 475	19 748	24 396	4 648	141 644 318	743 473 678	19,1
SUV B	35 165	19 282	27 065	7 784	273 710 609	951 753 459	28,8
SUV C	100 352	30 107	39 004	8 897	892 820 758	3 914 099 859	22,8
SUV D	37 604	46 777	48 124	1 347	50 655 362	1 809 649 582	2,8
Общо	203 596				1 358 831 046	7 418 976 578	18,3

Източник: Евростат и Marklines, продукт: базов модел за 2026 г.

(41) Комисията извърши ценовия анализ на 25 внесени модела и 29 модела, произведени от промишлеността на Съюза в рамките на четирите категории, обхващащи над 200 000 внесени бройки. Сравненията на цените показаха значителна разлика между цената на вноса от всички държави на износа и цените на промишлеността на Съюза. Цените на вноса са с около 18 % по-ниски от тези на производителите от Съюза.

(42) Тези сравнения на цените дават обяснение за това как увеличеното навлизане на пазара на Съюза на изнасяните модели е било възможно за сметка на промишлеността на Съюза.

(43) По отношение на рентабилността — тя беше оценена въз основа на данни, обхващащи значителна част от производителите на хибридни превозни средства от Съюза, претеглени с цел да се вземат предвид разликите в обемите на продажбите. Индексираните данни, представени в таблици 10 и 11, показват непрекъснато влошаване на рентабилността на промишлеността на Съюза през разглеждания период.

Таблица 10

Развитие на рентабилността (годишно)

	2023 г.	2024 г.	2025 г.	НСП
Рентабилност (2023 г. = 100)	*100*	*51*	*41*	*43*

Източник: производители от Съюза, данни, претеглени с цел да се вземат предвид разликите в обемите на продажбите.

([16]) https://www.marklines.com/.

Таблица 11

Развитие на рентабилността (тримесечно)

	3-то тримесечие на 2025 г.	4-то тримесечие на 2025 г.	1-во тримесечие на 2026 г.	2-ро тримесечие на 2026 г.
Рентабилност (3-то тримесечие на 2025 г. = 100)	*100*	*90*	*34*	*57*

Източник: производители от Съюза, данни, претеглени с цел да се вземат предвид разликите в обемите на продажбите.

(44) На годишна база рентабилността е намаляла с 57 % между 2023 г. и НСП. В резултат на това през НСП промишлеността на Съюза е достигнала средно едва две трети от минималната печалба, която обикновено би била необходима за осигуряване на дългосрочната финансова жизнеспособност на нейния бизнес с хибридни превозни средства. Тримесечните данни потвърждават, че тази отрицателна тенденция се е запазила и засилила през НСП. Това показва значително отслабване на финансовите резултати на промишлеността на Съюза, както в дългосрочен план, така и през последните тримесечия. Въпреки че данните за цялата 2026 г. все още не са налични, продължаването на тенденцията, наблюдавана през първите шест месеца, би насочило към по-нататъшно влошаване на рентабилността в хода на 2026 г.

(45) По отношение на заетостта, данните за заетостта от ACEA не съдържат разбивка по вид технология на силово задвижване. Проучванията на интензивността на труда обаче дават представа за работната сила, необходима за производството на различни видове превозни средства ([17]).

(46) Изчисленията в анализ на Syndex ([18]) показват, че производството на умерено хибридно превозно средство изисква приблизително 17,2 работни места в еквивалент на пълно работно време (ЕПРВ), на 1 000 автомобила, в сравнение със 17,4 работни места в ЕПРВ за хибридно електрическо превозно средство с възможност за включване към електрическата мрежа. Тези оценки са специфични за Франция и не отчитат отделно HEV, въпреки че MHEV са включени в по-широката категория HEV.

(47) Предвид факта, че прогнозната интензивност на заетостта е приблизително сходна за MHEV и PHEV, съответно 17,2 и 17,4 ЕПРВ на 1 000 превозни средства, като аналог за оценка на заетостта, свързана с производството на нови хибридни превозни средства, се използва средна интензивност на заетостта от 17,3 ЕПРВ на 1 000 превозни средства.

(48) Макар че основните прогнози за заетостта са специфични за всяка държава, те предоставят разумна основа за екстраполиране на данните за заетостта в целия Европейски съюз. Автомобилният сектор в Съюза разчита на като цяло съпоставими производствени процеси и технологии.

(49) Прилагането на този индекс на заетостта към данните за производството на хибридни превозни средства, представени в таблица 12, води до следните прогнозни ЕПРВ, свързани с производството на нови хибридни превозни средства:

Таблица 12

Заетост

	2023 г.	2024 г.	2025 г.	НСП
Заетост	27 837	28 474	33 622	33 816
Индекс (2023 г. = 100)	*100*	*102*	*121*	*121*

Източник: Syndex.

([17]) Galgóczi, B. (Ed.). (2023). *On the Way to Electromobility-a Green (er) But More Unequal Future?*. ETUI.
([18]) Вж. проучването по-горе.

(50) Износът се е променял, както следва:

Таблица 13

Износ

	2023 г.	2024 г.	2025 г.	НСП
Обем на експортните продажби (бройки)	893 507	847 220	938 164	925 635
Индекс (2023 г. = 100)	*100*	*95*	*105*	*104*
Експортна цена (EUR за брой)	35 929	35 615	36 986	34 096
Индекс (2023 г. = 100)	*100*	*99*	*103*	*95*

Източник: Евростат.

(51) През разглеждания период износът на производителите от Съюза остана относително стабилен, с изключение на 2025 г. Експортните цени спаднаха през 2023 г. и се увеличиха леко след това, преди отново да спаднат през НСП.

7.2. **Опасност от сериозна вреда**

(52) Комисията стигна до временното заключение, че ситуацията с промишлеността на Съюза към момента все още не сочи към наличието на сериозна вреда, причинена от нарастващия внос. Въпреки това Комисията счете, че състоянието на промишлеността е нестабилно и че съществува опасност от сериозна вреда с оглед на влошаващите се икономически показатели, представени в раздел 7.1, значителното и ускоряващо се увеличение на вноса на ниски цени, планираните преструктурирания в рамките на промишлеността на Съюза и значителния наличен световен производствен капацитет.

Влошаващи се икономически показатели

(53) Предходният анализ показа, че през най-скорошния период производителите от Съюза са били подложени на нарастващ натиск по отношение на пазарния дял, използването на капацитета, рентабилността и цените. Въпреки значителното увеличение на потреблението в Съюза, пазарният дял на производителите от Съюза е спаднал с 2 процентни пункта ([19]) между 2025 г. и НСП, а използването на капацитета е останало трайно ниско — между 61 % и 63 % през целия разглеждан период. Ниските нива на използване на капацитета на заводите доведоха до по-високи постоянни разходи за производителите от Съюза в ситуация, в която те основателно очакваха да увеличат продукцията и да намалят постоянните разходи за производство. Загубата на пазарен дял е особено обезпокоителна в момент, когато от производителите от Съюза се изисква да направят значителни инвестиции в разработването на нови модели и технологии като част от прехода към електрификация.

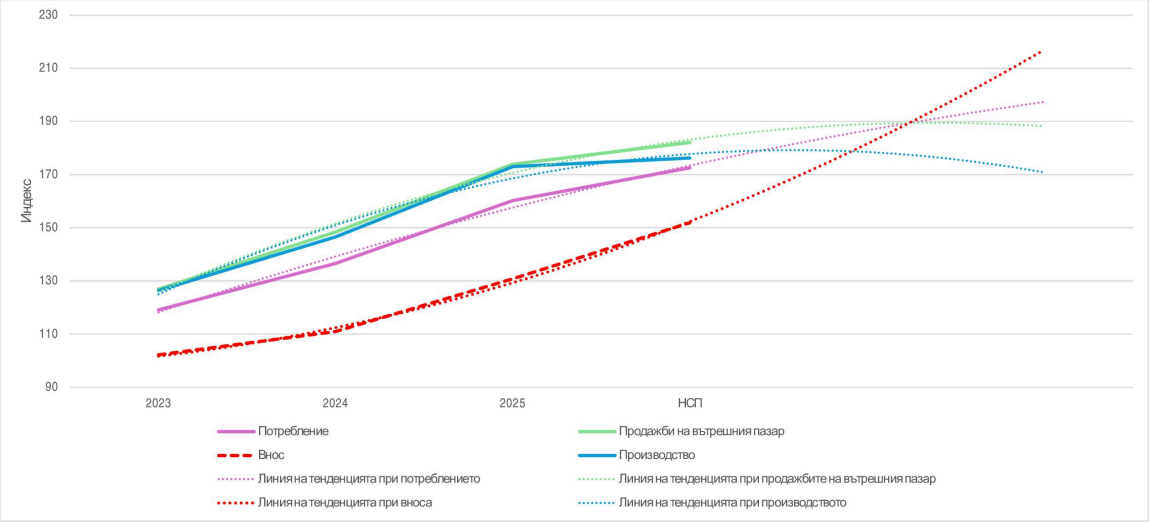
(54) Същевременно вносът нарасна, като цените на вноса бяха средно с 18 % по-ниски от тези на промишлеността на Съюза, а рентабилността на промишлеността на Съюза непрекъснато се влошаваше през разглеждания период. Съвкупността от тези доказателства ясно показа, че промишлеността на Съюза не е била в състояние да се възползва от растежа на пазара, тъй като вносът на ниски цени агресивно е усвоил допълнителното търсене в пряка вреда за икономическите резултати на местните производители.

(55) Развитието на показателите за изпълнението на промишлеността на Съюза е сравнено с увеличението на вноса на графиката по-долу. Всеки показател включва и прогнозна линия на тенденцията за следващите две години, която илюстрира забавянето на растежа на икономическите показатели между 2025 г. и НСП, докато вносът продължава със същия темп.

([19]) Въпреки че данните за цялата 2026 г. все още не са налични, продължаването на тенденцията, наблюдавана през първите шест месеца, както вече може да се забележи от рекордните бройки, внесени през юли 2026 г., би довело до спад на пазарния дял с над 2 процентни пункта само за една година.

Графика 4

Преглед на тенденциите в потреблението, производството, продажбите и вноса



(56) Това е особено тревожно в контекст, в който промишлеността на Съюза следва да постига високи обеми на продажбите и устойчиво равнище на използване на капацитета ([20]), тъй като този пазар се характеризира с високи постоянни разходи и значителни инвестиционни изисквания, необходими за запазване на конкурентоспособността. Взети заедно, тези показатели сочат към влошаване на икономическото състояние на промишлеността на Съюза в съвсем близко бъдеще. В съчетание с темпа на нарастване на вноса, както е посочено по-долу, тези тенденции биха могли да поставят промишлеността в една все по-уязвима позиция при липсата на мерки.

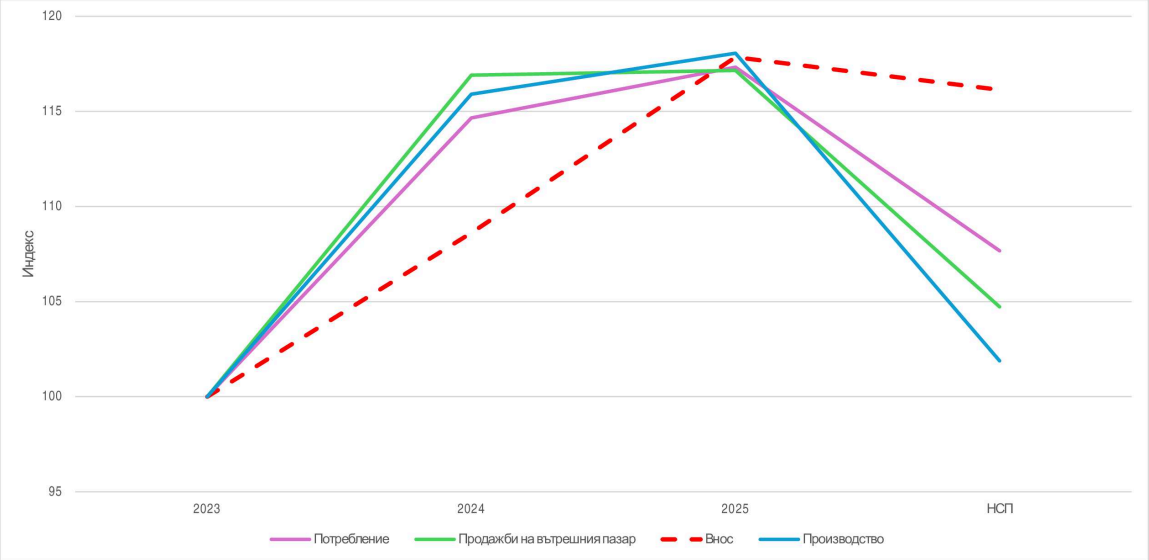
Темпът на нарастване на вноса на ниски цени е значителен

(57) Развитието на обемите на вноса (таблица 1) през разглеждания период показа, че вносът не само се е увеличил, но и че това е станало с ускорени темпове. Въпреки че потреблението в Съюза се е увеличило значително между 2025 г. и НСП с 364 442 превозни средства, над половината от това допълнително търсене, а именно 54 %, е било поето от внос с произход от трети държави. Като се има предвид, че тези трети държави съставляват 28 % от пазарния дял на Съюза, беше очевидно, че неотдавнашният растеж на потреблението на пазара е бил усвоен и задоволен предимно от вносни продукти, а не от местната промишленост. Освен това през най-скорошния период вносът навлиза на пазара на цени, значително по-ниски от тези на производителите от Съюза. Освен факта, че установената в раздел 7.1 разлика в цената е оказала значителен натиск върху икономическото състояние на промишлеността на Съюза, чиито печалби вече са нестабилни, в резултат от тази разлика вероятно ще се увеличи и търсенето на допълнителен внос.

([20]) Няколко производители от Съюза обявиха програми за преструктуриране, насочени към намаляване на капацитета с цел постигане на по-устойчиви равнища на използването му. Вж. също така раздела „Планирани преструктурирания“.

Графика 5

Процент на годишно увеличение на някои показатели



(58) Горната графика показва индексите на годишния темп на растеж на потреблението, производството, продажбите на вътрешния пазар и вноса. През първите три години потреблението, производството и продажбите на вътрешния пазар са нараснали средно с малко под 20 %. По време на НСП обаче растежът е намалял рязко до едноцифрени стойности. Първоначално вносът се е увеличавал с много по-бавни темпове, но до 2025 г. той е настигнал останалите показатели. През НСП темпът на растеж на вноса е надвишил този на останалите показатели.

(59) Статистиката за вноса по произход (таблица 2) показва, че този скок се дължи основно, но не само, на вноса с произход от Китай. Данните за дяловете във вноса от миналото показват, че китайският внос първоначално е спечелил пазарен дял за сметка на други трети държави. През НСП обаче вносът от Китай започна да печели пазарен дял за сметка на промишлеността на Съюза. Очаква се тази тенденция само да продължи, като се предвижда вносът на ниски цени да се увеличи допълнително. Според Mobility Global през 2025 г. Китай е произвел приблизително 7 милиона хибридни превозни средства, а производственият му капацитет се оценява на двойно по-голям от производството. Както е показано в таблица 14, очаква се производството да продължи да нараства.

Таблица 14

Производство на хибридни автомобили в Китай

	2025 г.	2026 г.	2027 г.	2028 г.	2029 г.	2030 г.
Производство в бройки	7 018 283	7 405 680	8 164 272	8 663 254	8 673 776	8 645 676
Индекс (2025 г. = 100)	*100*	*106*	*116*	*123*	*124*	*123*

Източник: Mobility Global. Данните за 2025 г. и първото полугодие на 2026 г. отразяват действителното производство, а данните за второто полугодие на 2026—2030 г. представляват прогнози на Mobility Global.

(60) Това разширяване се осъществява въпреки отслабващото вътрешно търсене, като отчетените продажби на превозни средства са спаднали с около 20 % на годишна база, включително 26 % спад в продажбите на PHEV ([21]). В резултат на спадащото търсене, свръхкапацитета и интензивната вътрешна конкуренция китайските производители все повече разчитат на експортните пазари. Както е показано в таблица 15, през 2025 г. износът на Китай се е увеличил с почти 500 % в сравнение с 2022 г. Китай е изнесъл приблизително 1,125 милиона хибридни леки автомобила, от които 27 % са били предназначени за Съюза. Това представлява увеличение със 7 процентни пункта в сравнение с 2024 г., когато 20 % от износа на хибридни леки автомобили от Китай са били насочени към Съюза.

([21]) https://www.carbonbrief.org/chart-a-record-two-thirds-of-car-sales-in-china-are-now-electric-vehicles.

Таблица 15

Общ световен внос на хибридни превозни средства от Китай

	2023 г.	2024 г.	2025 г.
Световен внос от Китай (в бройки)	191 912	526 312	1 124 177
Индекс (2023 г. = 100)	*100*	*274*	*586*

Източник: GTA.

(61) Същевременно, и както е разяснено в раздел 5, възможностите за алтернативни дестинации за износ изглеждаха ограничени. За разлика от това, пазарът на Съюза остана сравнително отворен и от гледна точка на китайските износители, изправени пред слабо вътрешно търсене и свръхкапацитет, беше и остава привлекателна дестинация за износ.

(62) С оглед на значителния и бързо нарастващ внос в Съюза, разликата в цената на този внос, както и високите ограничения пред вноса на други съответни експортни пазари, съществува вероятност за съществено увеличаване на вноса в Съюза. Този продължаващ скок на вноса на ниски цени вероятно ще окаже допълнителен натиск върху цените на производителите от Съюза и ще подкопае техните продажби, пазарен дял, рентабилност и възвръщаемост на инвестициите. Това от своя страна би отслабило способността на промишлеността на Съюза да поддържа производството, да запази заетостта и да финансира значителните инвестиции, необходими за иновациите и прехода към електрификация. Поради това наличните доказателства подкрепят заключението, че нарастващият обем на вноса на ниски цени заплашва да причини сериозна вреда на промишлеността на Съюза.

Планирани преструктурирания

(63) Въз основа на предварителен анализ на Европейския наблюдател на преструктурирането (ERM) ([22]) и допълнителни доклади от дружества и медии, изглежда, че от 2024 г. насам се наблюдава засилване на дейността по преструктуриране сред автомобилните производители в Съюза. Анализът по-долу се съсредоточава върху основните автомобилни производители от Съюза.

(64) През декември 2024 г. производител от Съюза обяви ангажимента си да съкрати работната си сила с повече от 35 000 служители в обектите си в Германия до 2030 г. ([23]). Впоследствие тази цифра беше увеличена през март 2026 г., като дружеството очаква до 2030 г. в рамките на групата в ЕС да бъдат съкратени около 50 000 работни места ([24]).

(65) През септември 2026 г. производителят от Съюза одобри планове за съкращаване на още 50 000 работни места в световен мащаб. С това общият брой на позициите, които производителят планира да съкрати до 2030 г., достига приблизително 100 000, включващи около 50 000 работни места, потвърдени в рамките на Съюза, и допълнителни 50 000 позиции в световен мащаб, половината от които са в Германия ([25]) Макар че тези съкращения на работни места са с широк обхват и не са насочени конкретно към производството на HEV или PHEV, бъдещото производство на хибридни превозни средства въпреки това е подложено на нарастващ натиск в резултат на тези съобщения за мащабно преструктуриране с цел намаляване на капацитета. В съобщението от септември 2026 г. например се посочва, че производителят от Съюза понастоящем не може да гарантира бъдещи производствени квоти за заводите в Ханновер (12 900 служители), Емден (7 700 служители), Цвикау (8 000 служители) и Audi в Некарзулм (15 500 служители) след 2030 г. предвид нарастващата конкуренция от внос ([26]). Както заводите в Ханновер, така и

([22]) Европейският наблюдател на преструктурирането (ERM) проследява мащабни промени в заетостта и съобщения за преструктуриране от страна на автомобилни производители в целия Европейски съюз, като регистрира обявени случаи на преструктуриране, засягащи най-малко 100 работни места или 10 % от заетостта в по-големите предприятия.

([23]) https://www.volkswagen-group.com/en/press-releases/agreement-reached-volkswagen-ag-positions-itself-competitively-for-the-future-18911.

([24]) https://annualreport2025.volkswagen-group.com/to-our-shareholders/letter-to-our-shareholders.html.

([25]) https://www.volkswagen-group.com/en/future-plan-the-next-phase-of-transformation-20510?utm_source=chatgpt.com.

([26]) https://www.semafor.com/article/09/04/2026/volkswagen-announces-record-job-cuts-amid-china-pressure и https://www.businesstimes.com.sg/companies-markets/volkswagen-plans-slash-50000-more-jobs-amid-dire-need-reduce-costs.

тези в Некарзулм участват в производството на нови хибридни превозни средства, което подчертава заплахата за заетостта, свързана с производството на нови хибридни превозни средства в тези обекти. Освен това няколко производствени линии в Съюза също са достатъчно гъвкави, за да произвеждат превозни средства с различни силови задвижвания, което означава, че затварянето на който и да е такъв завод ще има последици за бъдещото потенциално производство на HEV и PHEV.

(66) Комисията отбеляза, че друг производител на хибридни превозни средства от Съюза има за цел да подобри използването на капацитета до 80 % до 2030 г. чрез преструктуриране и намаляване на европейския производствен капацитет с 800 000 бройки ([27]). Като част от това преструктуриране производителят от Съюза планира да прекрати производството на превозни средства в Поаси (Франция) най-рано до края на 2028 г. Това ще включва производството на хибридни превозни средства. Вместо това се предвижда обектът да бъде преустроен за дейности, включващи производство на части, възстановяване на превозни средства, рециклиране, триизмерен печат и други промишлени дейности.

(67) Това показва, че макар търсенето на електрифицирани превозни средства да нараства, растежът на пазара се усвоява предимно от вносните хибридни автомобили, а производителите от Съюза планират да намалят производствения си капацитет, вместо да могат да се възползват напълно от този пазарен растеж. Тъй като се очаква вносът на ниски цени да продължи да расте, това допълнително ще утежни натиска върху производителите от Съюза.

(68) Комисията отбеляза наличието на допълнителни съобщения за мащабно преструктуриране, които са пряко свързани с повишения глобален натиск и агресивното ценообразуване в автомобилния сектор и които вероятно ще окажат въздействие върху бъдещото производство на хибридни превозни средства. Друг автомобилен производител например обяви цялостна нова дългосрочна стратегия и преструктуриране, насочени към справяне с интензивната световна конкуренция, разходите за разработка и нарастващия натиск от страна на бързо развиващите се китайски производители ([28]). Този производител от Съюза планира да съкрати в световен мащаб между 15 % и 20 % от гслужителите си в областта на инженерните науки ([29]) и се насочва към глобално намаляване на техническите, изследователските и административните инженерни позиции с цел намаляване на разходите за разработване на електрифицирани превозни средства, което обаче ще засегне значително дейността във Франция и Испания.

(69) Освен това Комисията посочи съобщенията от друг производител на хибридни превозни средства от Съюза относно глобално съкращаване на работната сила с близо 8 000 служители до 2027 г. ([30]), като по-голямата част от съкращенията са съсредоточени в Германия. Дружеството посочи намаляващата рентабилност и сериозните пазарни затруднения като основни катализатори за реорганизацията.

(70) Освен това друг производител от Съюза предприе структурно съкращаване и стратегии за ограничаване на разходите с цел запазване на рентабилността. На фона на намаляващото търсене на автомобили от висок клас и интензивния ценови натиск в Китай, произтичащото от това напрежение върху глобалните приходи наложи свиване на операциите, намаляване на производствените цели и цялостна преоценка на структурата на разходите на дружеството ([31]).

Значителни налични глобални капацитети

(71) В таблица 16 е представена прогноза на Mobility Global за общия производствен капацитет в заводите на основните световни пазари, а именно Китай, Турция, Корея, Япония и Обединеното кралство. Прогнозата показва, че възходящата тенденция при капацитета се очаква да продължи между 2025 г. и 2033 г., движена основно от разширяването на капацитета в Китай. Използването на тези заводи се очаква да спадне под 50 % след 2025 г., което отразява значителна и обезпокоителна степен на свободен капацитет. Това се дължи по-специално на Китай, където се изчислява, че степента на използване на капацитета е едва 43 %. В резултат на това прогнозният свръхкапацитет на тези световни пазари може да достигне до 50 милиона превозни средства — ниво, равностойно на действителното производство. Макар тези цифри да не се отнасят конкретно за хибридните превозни средства, те предоставят подходящ контекст за оценка на условията, при които работи сегментът на хибридните превозни средства. Това е особено подходящо предвид гъвкавостта на автомобилното производство, при което производителите могат да произвеждат превозни средства с различни силови задвижвания на едни и същи производствени линии. В резултат на това развитието на общото автомобилно производство и капацитет е от значение за оценката на средата на капацитета, пред която е изправен сегментът на хибридните превозни средства.

([27]) https://www.stellantis.com/en/company/our-strategy.
([28]) https://www.renaultgroup.com/groupe/notre-strategie/.
([29]) https://www.thechemicalengineer.com/news/renault-to-slash-20-of-engineering-jobs.
([30]) https://motorillustrated.com/an-overview-of-the-job-cuts-made-by-european-automakers-over-the-last-year-and-a-half/190369.
([31]) https://www.automotiveworld.com/topics/software-defined-vehicle/mercedes-benz-boss-warns-china-price-wars-here-to-stay/.

Таблица 16

Прогноза за общия производствен капацитет в заводите на основните световни пазари

Китай, Япония, Корея, Турция, Обединеното кралство											
Показател/година	2023 г.	2024 г.	2025 г.	2026 г.	2027 г.	2028 г.	2029 г.	2030 г.	2031 г.	2032 г.	2033 г.
Общо производство (в хил. бройки)	43 988	44 022	47 112	45 297	45 172	45 093	45 455	45 996	46 261	46 839	47 124
Индекс	*100*	*100*	*107*	*103*	*103*	*103*	*103*	*105*	*105*	*106*	*107*
Общ капацитет (в хил. бройки)	83 884	88 072	92 077	94 684	95 179	94 847	95 624	95 283	95 447	95 626	96 127
Индекс	*100*	*105*	*110*	*113*	*113*	*113*	*114*	*114*	*114*	*114*	*115*
Използване на капацитета (%)	52	50	51	48	47	48	48	48	48	49	49

Източник: Mobility Global.

(72) Следователно, въз основа на предварителен анализ на световния пазар на автомобили, е налице достатъчен свободен капацитет от страна на износителите с планирани по-нататъшни разширения, който, предвид ниските цени на вноса и привлекателността на пазара на Съюза за нови хибридни превозни средства, вероятно ще бъде все по-насочен към пазара на Съюза.

Запаси

(73) Нивото на запасите от хибридни автомобили в Съюза е уместен показател за бъдещ натиск върху промишлеността на Съюза, упражняван от вносните продукти, тъй като тези количества са предназначени за продажба на пазара на Съюза.

(74) На този етап анализът се съсредоточава по-специално върху Китай, тъй като изглежда, че скокът на вноса се дължи най-вече, но не само, на вноса с произход от Китай. За да се оценят нивата на запасите от разглеждания продукт в Съюза, бяха разгледани статистическите данни за износа от Китай за Съюза за периода от 2023 г. до 2025 г. Може да се счита, че разликата между износа, отчетен от Китай, и вноса, регистриран от Съюза, представлява превозните средства, очакващи митническо оформяне в Съюза. Предвид факта, че транспортирането на превозни средства от Китай до Съюза може да отнеме няколко месеца, данните, отнасящи се до текущата година, не бяха взети предвид.

Таблица 17

Сравнение на статистиката за износа от Китай и за вноса в ЕС

	2023 г.	2024 г.	2025 г.
Износ от Китай за ЕС (в бройки)	47 644	114 197	356 037
Внос от Китай в ЕС (в бройки)	46 001	106 542	302 403
Разлика (в бройки)	1 643	7 655	53 634

Източник: статистика за износа от Китай и Евростат.

(75) Разликата между износа и вноса е била пренебрежима през 2023 г., увеличила се е леко през 2024 г. и е нараснала значително през 2025 г., достигайки приблизително 53 000 превозни средства. Макар че митническото оформяне на някои от тези превозни средства може да е било през 2026 г., мащабът на разликата, наблюдавана през 2025 г., остава значително по-голям, отколкото през предходните три години. Това показва, че запасите се натрупват все повече и следователно увеличават натиска, оказван от вноса върху промишлеността на Съюза.

7.3. **Заключение**

(76) С оглед на гореизложеното Комисията стигна до предварителното заключение, че производителите от Съюза са в уязвимо положение и са изправени пред опасност от сериозна вреда, което се доказва от влошаващите се икономически показатели, представени в раздел 7.1, значителното и ускоряващо се увеличение на вноса на ниски цени, планираното преструктуриране в рамките на промишлеността на Съюза, значителните налични световни производствени капацитети и все по-големите запаси, налични на пазара на Съюза.

8. **ПРИЧИННО-СЛЕДСТВЕНА ВРЪЗКА**

(77) Комисията проучи дали увеличеният внос е предизвикал опасността от сериозна вреда на производителите от Съюза. Комисията проучи също така дали е възможно други известни фактори по същото време да са допринесли към опасността от сериозна вреда за производителите от Съюза, което да постави под въпрос наличието на причинно-следствена връзка между опасността от сериозна вреда пред промишлеността на Съюза и увеличения внос.

8.1. **Увеличен внос**

(78) Комисията направи предварително заключение, че съществува причинно-следствена връзка между увеличения внос на разглеждания продукт и опасността от сериозна вреда пред производителите от Съюза. Причинно-следствената връзка между скока на вноса и нестабилното икономическо състояние на промишлеността на Съюза беше доказана от тенденциите, наблюдавани през най-скорошния период.

(79) Въпреки че потреблението и продажбите в Съюза са се увеличили през разглеждания период, най-скорошният период се откроява като първия, в който растежът на пазара е бил отразен предимно от вноса, а не от промишлеността на Съюза. Тъй като вносът агресивно е разширил присъствието си на пазара на Съюза през този период, промишлеността на Съюза отбеляза влошаване на икономическите си показатели, включително загуба на пазарен дял, значителен ценови натиск, все по-крехка рентабилност и необходимост от по-нататъшно преструктуриране.

(80) Месечните данни за най-скорошния период показват, че вносът навлиза на пазара на Съюза с ускоряващ се темп. Освен това износителите разполагат с достатъчен свободен капацитет, като са планирани допълнителни разширения. Предвид привлекателността на пазара на Съюза за хибридни автомобили по отношение на цените, се очаква тенденцията на внос, наблюдавана през най-скорошния период, да продължи и дори да се ускори допълнително.

(81) Предвид вече крехката рентабилност на промишлеността на Съюза, съчетана с високите постоянни разходи и значителните инвестиции, необходими за запазване на конкурентоспособността на този пазар, продължаването на ускоряващата се тенденция на вноса несъмнено ще влоши допълнително икономическото състояние на промишлеността (както се случи през най-скорошния период) и вероятно ще причини сериозна вреда на производителите от Съюза в съвсем близко бъдеще.

(82) Поради това Комисията стигна до предварителното заключение, че е налице причинно-следствена връзка между увеличаването на вноса и опасността от сериозна вреда за производителите от Съюза.

8.2. **Други известни фактори**

(83) За да се увери, че опасността от сериозна вреда не се дължи на фактори, различни от увеличения внос, Комисията извърши предварителен анализ, за да установи дали други фактори може да са допринесли за опасността от сериозна вреда пред производителите от Съюза и да разграничи въздействието на тези фактори от въздействието на увеличения внос, с цел да установи предварително наличието на действителна и съществена причинно-следствена връзка.

(84) Макар високите цени на енергията да са важен фактор при производството на хибридни превозни средства, действителната опасност от сериозна вреда произтича от натиска, упражняван върху цените в ЕС от скока на вноса на ниски цени. Наистина цените на енергията в Съюза като цяло са по-високи, отколкото в някои други части на света. При нормални пазарни условия производителите могат да отразят увеличението на разходите в продажните си цени, за да поддържат разумна печалба. Разглежданият продукт обаче се внася в Съюза средно на цени с 18 % по-ниски от тези в Съюза и упражнява натиск, който е попречил на производителите от Съюза да увеличат продажните си цени, за да покрият цената на енергията. Поради това съществува опасност от сериозна вреда, която не се дължи на увеличението на разходите за енергия само по себе си, а на неспособността на производителите от Съюза да отразят точно това увеличение на разходите в продажните си цени поради увеличения внос.

(85) Що се отнася до равнището на износа на производителите от Съюза, то е било до голяма степен стабилно през разглеждания период, с изключение на 2024 г., през която износът е намалял. Въз основа на тази стабилност Комисията временно счете, че равнището на износа не е допринесло за опасността от сериозна вреда.

(86) Що се отнася до потребителското търсене, регистрациите на хибридни превозни средства в ЕС отбелязват постоянен растеж от 2023 г. насам. Освен това според Global Mobility се очаква регистрациите да продължат да нарастват до 2029 г.

Таблица 18

Развитие на регистрациите на нови хибридни превозни средства в ЕС (с прогноза)

	2023 г.	2024 г.	2025 г.	2026 г.	2027 г.	2028 г.	2029 г.	2030 г.
Регистрации (в хил. бройки)	3 530	4 048	4 749	5 552	6 056	6 359	6 430	6 173
Индекс (2023 г. = 100)	*100*	*115*	*135*	*157*	*172*	*180*	*182*	*175*

Източник: Mobility Global и ACEA. Данните за 2026—2030 г. представляват прогноза на Mobility Global.

(87) Нараства не само броят на регистрациите, но и делът на хибридните превозни средства от общия брой регистрации се е увеличил от 33 % през 2023 г. до 46 % през НСП.

Таблица 19

Дял на новите хибридни превозни средства от общия брой регистрации в ЕС

	2023 г.	2024 г.	2025 г.	НСП
Дял на хибридните превозни средства от общия брой регистрации в ЕС (%)	33	38	44	46
Индекс (2023 г. = 100)	*100*	*115*	*133*	*139*

Източник: Mobility Global и ACEA.

(88) Поради това Комисията предварително определи, че търсенето на хибридни автомобили в Съюза се увеличава и следователно не допринася за опасността от сериозна вреда.

(89) Що се отнася до регулаторната среда във връзка с намаляването на емисиите на CO_2, тя не може да се счита за причина за опасността от сериозна вреда. Напротив, приложимите и предложените регулаторни промени подобриха перспективите за производителите на хибридни превозни средства. Макар че Съюзът е поставил амбициозни цели за намаляване на емисиите на CO_2 за новите леки пътнически автомобили и лекотоварни автомобили, тези мерки не представляват незабавна забрана на хибридните технологии. По-скоро рамката за прехода е структурирана във времето и наскоро се развои по начин, който е по-малко ограничителен за производителите на хибридни автомобили, отколкото се очакваше първоначално. По-конкретно, насоката на политиката се измести от очаквания за по-ускорен преход към изцяло електрически превозни средства с акумулаторни батерии до 2030 г. към по-постепенен подход до 2035 г., а предложението за целево равнище от 90 % намаление на емисиите на CO_2 вместо пълна забрана на превозните средства, които не са BEV, оставя възможност за продължаващо присъствие на хибридни превозни средства. В съответствие с това Комисията счита, че регулаторната среда понастоящем не може да се определи като предполагаща опасност от причиняване на вреда на производителите на хибридни автомобили от Съюза.

(90) Вследствие на това Комисията не установи временно никакви други фактори, които биха отслабили причинно-следствената връзка между увеличаването на вноса и опасността от сериозна вреда за производителите от Съюза.

8.3. **Заключение**

(91) Поради горепосочените причини Комисията стигна до временното заключение, че е налице причинно-следствена връзка между значителното увеличение на вноса и опасността от сериозна вреда пред промишлеността на Съюза. Възможно е други фактори да са допринесли за опасността от сериозна вреда пред производителите от Съюза, но тези фактори не са отслабили причинно-следствената връзка.

9. **ИНТЕРЕС НА СЪЮЗА**

(92) Комисията проучи дали приемането на временни мерки би било в интерес на Съюза. Интересът на Съюза беше анализиран на базата на оценка на всички различни засегнати интереси, в това число тези на производителите, вносителите и ползвателите от Съюза.

(93) Целта за неутралност по отношение на климата е в основата на Европейския зелен пакт и е правно обвързваща цел, заложена в Европейския закон за климата. За да постигне целта си за неутралност по отношение на климата до 2050 г. ([32]), ЕС предприема действия за намаляване на емисиите от автомобилите, тъй като автомобилният транспорт представлява една пета от емисиите на CO2 в ЕС. ([33]) ЕС има за цел да намали емисиите от леки автомобили с 55 % и от лекотоварни автомобили с 50 % до 2030 г. в сравнение с 2021 г., за да постигне целта за нулеви емисии от нови леки и лекотоварни автомобили до 2035 г ([34]). Поради това продажбата на нови автомобили с бензинови или дизелови двигатели (за момента) е забранена от 2035 г. нататък ([35]).

(94) Въпреки това, по време на настоящия преходен период между автомобилите с двигатели с вътрешно горене и изцяло електрическите автомобили, хибридните автомобили са често използвана и търсена алтернатива за потребителите, тъй като те вече допринасят за намаляване на емисиите, но нямат недостатъка на по-малкия пробег, присъщ на много от изцяло електрическите автомобили.

(95) Същото се отнася и за производителите на автомобили, които също използват хибридните автомобили като преходни модели между автомобилите с двигател с вътрешно горене и изцяло електрическите, за да разпределят разходите, както и като „лаборатория“ за научни изследвания и иновации, за да проправят пътя към най-съвременните изцяло електрически автомобили.

(96) Поради това загубата на производството на хибридни автомобили в Съюза би оставила потребителите с малко алтернативи, тъй като пазарният дял на вноса от Китай вече заличава пазарните дялове на други доставчици, като Япония или Корея, а през НСП вносът от Китай също започна да печели пазарен дял за сметка на промишлеността на Съюза.

(97) Освен това този пазар се характеризира с високи постоянни разходи и необходимост от значителни инвестиции , които се изискват за запазване на конкурентоспособността. Жизнеспособната и рентабилна автомобилна промишленост в Съюза е от съществено значение за осигуряване на необходимите инвестиции в научноизследователска и развойна дейност за производството на изцяло електрически автомобили в Съюза до 2035 г. Не би било в интерес на Съюза екологичният преход на ЕС да се ръководи единствено от чуждестранни участници.

(98) Освен това Комисията счита, че временна защитна мярка във формата, описан по-долу в раздел 12, ще постигне подходящ баланс между интересите на производителите от Съюза и ползвателите надолу по веригата. Като се вземе предвид значението на сектора на хибридните превозни средства за икономиката на Съюза, по-специално по отношение на иновациите, електрификацията и заетостта, предварителната оценка на Комисията беше, че налагането на мерки върху хибридните превозни средства би било в интерес на Съюза.

10. **КРИТИЧНИ ОБСТОЯТЕЛСТВА**

(99) В съответствие с член 7, параграф 1, буква а) от Регламент (ЕС) 2015/478 Комисията проучи дали са налице критични обстоятелства, при които забавянето би причинило трудно поправима вреда. За тази цел Комисията направи оценка на ситуацията на производителите от Съюза, развитието на вноса през най-скорошния период и вероятността да има допълнително увеличение на вноса в близко бъдеще.

(100) Както е разяснено в раздел 7, въпреки значителния растеж на потреблението в Съюза производителите от Съюза загубиха пазарен дял през най-скорошния период, докато тяхната рентабилност спадна значително, достигайки едва около две трети от минималната печалба, която обикновено е необходима за осигуряване на дългосрочната финансова жизнеспособност на техния бизнес с хибридни автомобили. Същевременно вносът е навлизал в Съюза на цени, средно с 18 % по-ниски от тези на промишлеността на Съюза. Поради това производителите от Съюза са изправени пред засилващ се конкурентен натиск в момент, когато способността им да поемат по-нататъшно влошаване на икономическото си състояние вече е ограничена.

([32]) Намаляване на въглеродните емисии: цели и политики на ЕС | Теми | Европейски парламент.
([33]) Емисии въглероден диоксид от колите: факти и данни (инфографики) | Теми | Европейски парламент.
([34]) По-чист транспорт: нови цели на ЕС за по-ниски емисии от автомобилите | Теми | Европейски парламент.
([35]) През декември 2025 г. обаче Комисията представи предложение за преразглеждане на стандартите за емисиите на CO_2 за леки и лекотоварни автомобили. Съгласно предложението от 2035 г. нататък вместо намаление от 100 % автомобилните производители ще трябва да спазват цел за намаляване на емисиите на отработили газове с 90 %, докато останалите 10 % от емисиите ще трябва да бъдат компенсирани чрез използването на нисковъглеродна стомана, произведена в Съюза, или на горива на основата на електроенергия и биогорива. Това ще позволи на хибридните електрически превозни средства с възможност за включване към електрическата мрежа (PHEV), увеличителите на пробега, умерените хибриди и превозните средства с двигатели с вътрешно горене да продължат да играят роля и след 2035 г., в допълнение към изцяло електрическите превозни средства (EV). Вж. също https://climate.ec.europa.eu/areas-action/transport-decarbonisation/road-transport/cars-and-vans_en.

(101) Месечните данни потвърдиха, че скокът на вноса на ниски цени продължава най-вече, но не само, с произход от Китай. Вносът от Китай навлиза в Съюза с ускорени темпове, по-специално през втората половина на НСП, и печели допълнителен пазарен дял за сметка на промишлеността на Съюза, както и на други традиционни доставчици за пазара на Съюза. Същевременно вътрешното търсене в Китай намалява всяка година, докато се очаква производството в Китай да продължи да нараства, въпреки че се изчислява, че степента на използване на капацитета е едва 43 %. Тази комбинация от свръхкапацитет, отслабващо вътрешно търсене и интензивна вътрешна конкуренция създава силен стимул за китайските производители да търсят експортни пазари в близко бъдеще. Все по-честото използване на ограничаващи търговията мерки на други пазари допълнително засилва риска този износ да бъде насочен към Съюза, който остава сравнително отворен и привлекателен пазар. Поради това Съюзът е изложен на риск от предстоящо по-нататъшно увеличение на вноса в момент, когато неговата промишленост вече се намира в нестабилно състояние.

(102) Комисията счете, че съчетанието от вече нестабилното икономическо състояние на производителите от Съюза, продължаващото нарастване на вноса, значителният ценови натиск, упражняван от този внос, и вероятността от по-нататъшно увеличение на вноса в близко бъдеще създава ситуация, при която всяко забавяне на приемането на временни защитни мерки би причинило трудно поправима вреда. При липса на своевременни действия промишлеността на Съюза би била изправена пред по-нататъшно увеличаване на обемите на вноса и продължителен ценови натиск, преди разследването да може да бъде приключено.

(103) Поради това Комисията стигна до временното заключение, че съществуват критични обстоятелства по смисъла на член 7, параграф 1, буква а) от Регламент (ЕС) 2015/478 и че следва незабавно да бъдат приети временни защитни мерки.

11. ИЗКЛЮЧВАНЕ НА НЯКОИ ДЪРЖАВИ ОТ ПРИЛОЖНОТО ПОЛЕ НА ВРЕМЕННИТЕ МЕРКИ

(104) В съответствие с член 18 от Регламент (ЕС) 2015/478 временните мерки не трябва да се прилагат по отношение на продукти с произход от развиваща се държава — членка на СТО, от Алжир ([36]) и Ливан ([37]), доколкото нейният дял във вноса на този продукт в Съюза не надхвърля 3 % и при условие че развиващите се държави членки, с дял във вноса, който е по-малък от 3 %, заедно не представляват повече от 9 % от общия внос в Съюза на разглеждания продукт.

(105) В приложение I.1 са изброени развиващите се държави, които са членки на СТО, както и Алжир и Ливан, които може да отговарят на условията за освобождаване от защитни мерки, при спазване на условията, посочени в съображението по-горе.

(106) Методологията, използвана за определяне на дяловете във вноса от развиващите се държави, се основава на общия внос на разглеждания продукт в Съюза през 2025 г. Делът на вноса с произход от всяка развиваща се държава, посочена в приложение I.1, беше изчислен като процент от този общ внос. Вносът с произход от Украйна, Кения, Исландия, Лихтенщайн и Норвегия беше изключен от изчисляването на общия внос.

(107) В приложение I.2 („Списък на развиващите се държави, за които се прилагат временните мерки“) се съдържа резултатът от това изчисление и се посочват развиващите се държави, по отношение на които се прилагат временни защитни мерки, тъй като техният дял е над 3 %. Всички развиващи се държави членки с дял във вноса под 3 % заедно не представляват повече от 9 % от общия внос на разглеждания продукт в Съюза през 2025 г.

(108) Освен това, както е посочено в раздел 4, Украйна, Европейското икономическо пространство (ЕИП) и Кения също следва да бъдат изключени от приложното поле на временните мерки.

(109) С оглед на изискванията на Споразумението за оттеглянето на Обединеното кралство Великобритания и Северна Ирландия от Европейския съюз и Европейската общност за атомна енергия („Споразумението за оттегляне“), от което

([36]) Решение 2005/690/ЕО на Съвета от 18 юли 2005 г. за сключване на Евро-средиземноморско споразумение за асоцииране между Европейската общност и нейните държави членки, от една страна, и Народна демократична република Алжир, от друга страна, (ОВ L 265, 10.10.2005 г., стр. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2005/690/oj).

([37]) Решение 2006/356/ЕО на Съвета от 14 февруари 2006 г. за сключване на Евро-средиземноморско споразумение за асоцииране между Европейската общност и нейните държави членки, от една страна, и Република Ливан, от друга страна, (ОВ L 143, 30.5.2006 г., стр. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2006/356/oj).

Рамката от Уиндзор е неразделна част, и на Регламент (ЕС) 2020/2170 на Европейския парламент и на Съвета ([38]) и за да се гарантира, че разглежданите продукти могат да продължат да се внасят в Северна Ирландия, за тези продукти не следва да се прилагат квоти, когато се внасят от друга част на Обединеното кралство и се продават на крайни потребители на територията на Северна Ирландия, като са регистрирани за използване в Северна Ирландия. Въз основа на наличните доказателства Комисията не счита, че това може да представлява значителен риск за ефективността на мярката. Въпреки това Комисията ще следи отблизо търговските потоци на разглеждания продукт, придвижвани от друга част на Обединеното кралство към Северна Ирландия, както и последващите търговски потоци от Северна Ирландия към останалата част на Съюза, и при необходимост може да измени настоящия регламент.

12. ЗАКЛЮЧЕНИЯ И ПРИЕМАНЕ НА ВРЕМЕННИ МЕРКИ

12.1. Приемане на временни мерки

(110) Беше направено предварителното заключение, че производителите от Съюза са изправени пред опасност от сериозна вреда. Като се има предвид наличието на критични обстоятелства, разяснени в раздел 10, беше счетено, че следва да бъдат приети временни защитни мерки, за да се предотврати по-нататъшното нанасяне на вреди на промишлеността на ЕС, които трудно биха могли да бъдат поправени преди приключването на текущото разследване.

12.2. Форма, равнище и продължителност на временната мярка

(111) При определянето на най-подходящата форма на временна защитна мярка Комисията разгледа няколко елемента.

(112) Първо, Комисията разгледа какво е целесъобразно за отстраняване на опасността от сериозна вреда за производителите от Съюза, която стана очевидна през най-скорошния период.

(113) Второ, Комисията взе предвид своята практика при предходни разследвания и приложимите международни задължения, съгласно които традиционните търговски потоци следва да се запазят, доколкото не задълбочават установената опасност от сериозна вреда.

(114) Трето, Комисията разгледа ценовите равнища, на които вносът влиза в Съюза, специфичните пазарни обстоятелства и способността на производителите износители да поемат много високи допълнителни мита ([39]). Мярката следва да осигури ефективна защита на производителите от Съюза от увеличения внос, който създава опасност от сериозна вреда.

(115) С оглед на горепосочените съображения, по-специално по отношение на критичните обстоятелства, налагащи незабавни действия, Комисията счете, че дадена тарифна мярка не би осигурила ефективен отговор на опасността от сериозна вреда, тъй като не би предотвратила в достатъчна степен осъществяването на увеличения внос. Поради това беше счетено за необходимо да се въведе количествено ограничение под формата на квоти за внос, с което да се определи максимално количество от разглеждания продукт, което може да бъде внасяно в Съюза през периода на прилагане на временната защитна мярка, за да се осигури ефективна защита на производителите от Съюза. Вносът извън квотите следва да не се разрешава. Когато се споменава внос, той следва да се разглежда като митническа декларация за допускане за свободно обращение.

(116) Комисията гарантира, че тази мярка е съвместима със задълженията на Съюза по силата на двустранни или регионални търговски споразумения с трети държави. Комисията реши да наложи мярка под формата на квоти. Комисията стигна до заключението, че приемането на такава мярка представлява най-малко смущаващата мярка за продължаване на двустранната търговия с партньорите на Съюза по споразумения за свободна търговия, която е строго необходима за отстраняване на възникналите трудности.

([38]) Регламент (ЕС) 2020/2170 на Европейския парламент и на Съвета от 16 декември 2020 г. относно прилагането на тарифните квоти и другите квоти за внос на Съюза (ОВ L 432, 21.12.2020 г., стр. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2020/2170/oj).

([39]) В това отношение Комисията взе предвид значителния свободен производствен капацитет, с който разполагат производителите износители, ограничения капацитет на вътрешните пазари за усвояване на този капацитет и нарастващото използване на ограничаващи търговията мерки на други пазари, които правят пазара на Съюза особено привлекателен като пазар за реализация на това свръхпроизводство.

(117) Въз основа на съображенията за интереса на Съюза и за да се осигури оптимално използване на обемите на квотата, Комисията разгледа възможността те да бъдат разпределени, от една страна, конкретно за държави със съществен интерес от доставката на разглеждания продукт (т.нар. „специфични за държавата квоти“, или „СДК“), а от друга страна, за всички други държави на произход. За целите на настоящия регламент се счита, че държавите с дял над 2 % от вноса през 2025 г. имат съществен интерес от доставката и следва да получат специфична за държавата квота. За всички останали държави доставчици следва да бъде разпределена остатъчна квота („квотата за другите държави“).

(118) Комисията счете за целесъобразно да определи обемите на квотата за конкретна държава на равнището на вноса, регистриран за съответната държава през 2025 г., което представлява увеличение с малко над 15 %. Този подход взе предвид значителния растеж на пазара на Съюза за нови хибридни превозни средства, който се е разраснал средно с 15 % през предходните три години. Комисията счете, че определянето на квотите единствено на досегашните равнища на търговията не би отразило адекватно развитието на пазара или интересите на ползвателите от Съюза. 2025 г. беше временно избрана за референтна година, тъй като тя е последната година с налични данни за целия период. Освен това през 2025 г. са регистрирани най-големите обеми на внос.

(119) С оглед на ограничения брой превозни средства, внесени от други държави на произход, различни от тези със съществен интерес от доставката на разглеждания продукт („притежатели на специфични за държавата квоти“), и за да се избегне неоправдано ограничаване на достъпа им до пазара на Съюза, годишната квота за други държави беше определена на 1 500 превозни средства, вместо да бъде изчислена в съответствие с методологията, описана в съображение 118.

(120) Квотите са посочени в приложение II към настоящия регламент. Квотите следва да се управляват на тримесечна основа, като неизползваните обеми на квотата се прехвърлят за следващото тримесечие (от 1 декември 2026 г. до 28 февруари 2027 г., от 1 март 2027 г. до 31 май 2027 г. и от 1 юни 2027 г. до 18 юни 2027 г.) в рамките на периода на прилагане на временната защитна мярка.

(121) Квотата за другите държави следва да се попълва въз основа на хронологичния ред на датите, на които са приети декларации за допускане за свободно обращение, както е предвидено в Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/2447 на Комисията ([40]). Този метод на управление изисква тясно сътрудничество между държавите членки и Комисията.

(122) Вносът в рамките на приложимата квота се облага със ставката на митото, която иначе би била приложима за разглеждания продукт, като се взема предвид всяко преференциално тарифно третиране, предвидено в споразумение между Съюза и държавата на произход.

(123) Допустимостта на внасяните от развиващите се държави стоки за изключване от квотите зависи от произхода на стоките. Следва да се прилагат критериите за определяне на непреференциален произход, които понастоящем са в сила в Съюза.

(124) Вносът над приложимата квота не се разрешава.

(125) Тъй като квотите са изразени в брой превозни средства, могат да се разпределят само цели единици. Когато обемът на квотата се изчислява пропорционално на изминалото време или когато исканията за усвояване, надвишаващи наличния баланс, се разпределят на пропорционална основа, резултатът следва да се закръгли надолу до най-близката цяла единица, така че квотата никога да не бъде надвишавана. За да не се намали общият обем на квотите, остатъкът, получен от закръглянето надолу, не следва да остава на разположение за усвояване през текущия квотен период — с изключение на последния квотен период — следва да бъде прехвърлен към следващия период.

(126) Временните мерки следва да се прилагат за срок от 200 календарни дни (до 18 юни 2027 г.) от датата на влизане в сила на настоящия регламент. За да се гарантира, че тези правила се привеждат в действие възможно най-бързо, те следва да се прилагат от влизането в сила на настоящия регламент без период на блокиране.

([40]) Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/2447 на Комисията от 24 ноември 2015 г. за определяне на подробни правила за прилагането на някои разпоредби на Регламент (ЕС) № 952/2013 на Европейския парламент и на Съвета за създаване на Митнически кодекс на Съюза (ОВ L 343, 29.12.2015 г., стр. 558, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2015/2447/oj).

(127) Продуктът, предмет на разследването, е посочен в съображение 5. Производствените процеси и пазарните условия в автомобилния сектор като цяло обаче се характеризират с висока степен на сложност. По-специално въпросният продукт може да се произвежда в производствени съоръжения, които произвеждат и превозни средства извън обхвата на определението на продукта, включително с използването на същите компоненти. Освен това продажбата на употребявани превозни средства е важна характеристика на автомобилния сектор. Поради това Комисията наблюдава тенденциите при вноса, по-специално с оглед на:

— Превозни средства, основно предназначени за превоз на девет или по-малко лица, в т.ч. водача, които имат бутален двигател със запалване чрез компресия, употребявани или нови, понастоящем класирани в кодове по КН 8703 21 10, 8703 21 90, 8703 22 10, 8703 22 90, 8703 23 11, 8703 23 19, 8703 23 90, 8703 24 10, 8703 24 90, 8703 31 10, 8703 31 90, 8703 32 11, 8703 32 19, 8703 32 90, 8703 33 11, 8703 33 19, 8703 33 90;

— В рамките на горепосочената категория микрохибридните превозни средства, основно предназначени за превоз на девет или по-малко лица, в т.ч. водача, които имат бутален двигател със запалване чрез компресия като двигател за задвижване и източник на електрическа енергия, например вграден алтернатор или стартер, който се използва само за функции, различни от задвижването, употребявани или нови, понастоящем класирани в кодове по ТАРИК: 8703 21 10 10, 8703 21 90 10, 8703 22 10 10, 8703 22 90 10, 8703 23 11 10, 8703 23 19 10, 8703 23 90 10, 8703 24 10 10, 8703 24 90 10, 8703 31 10 10, 8703 31 90 10, 8703 32 11 10, 8703 32 19 10, 8703 32 90 10, 8703 33 11 20, 8703 33 19 20 и 8703 33 90 10;

— Моторни превозни средства за превоз на стоки с брутно тегло, ненадвишаващо 5 тона, употребявани или нови, независимо от тяхното силово задвижване, понастоящем класирани в кодове по КН 8704 21 31, 8704 21 39, 8704 21 91, 8704 21 99, 8704 31 31, 8704 31 39, 8704 31 91, 8704 31 99, 8704 41 31, 8704 41 39, 8704 41 91, 8704 41 99, 8704 51 31, 8704 51 39, 8704 51 91, 8704 51 99, 8704 60 00;

— употребявани хибридни превозни средства, основно предназначени за превоз на девет или по-малко лица, в т.ч. водача, които имат както бутален двигател със запалване чрез компресия, така и един или няколко електродвигател[я] като двигатели за задвижване, независимо от броя на задвижваните колела, независимо дали могат да бъдат зареждани чрез включване към външен източник на електроенергия, понастоящем класирани в кодове по КН 8703 40 90, ex 8703 50 00, 8703 60 90, ex 8703 70 00 (кодове по ТАРИК 8703 50 00 90; 8703 70 00 90);

— Употребявани превозни средства, които имат само електродвигател за задвижване, основно предназначени за превоз на девет или по-малко лица, в т.ч. водача, понастоящем класирани в код 8703 80 90.

(128) Мониторингът по отношение на горепосочените категории превозни средства ще позволи на Комисията да направи оценка на развитието на вноса на тези превозни средства и да реши дали промените в моделите на внос могат да повлияят на ефективността на тази мярка.

(129) Комисията проведе консултация с Комитета по защитните мерки, създаден по силата съответно на член 3, параграф 3 от Регламент (ЕС) 2015/478 и член 22, параграф 3 от Регламент (ЕС) 2015/755,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

1. Съгласно член 4 с настоящото се отварят квоти във връзка с вноса в Съюза на определени нови хибридни превозни средства с произход от трети държави, основно предназначени за превоз на девет или по-малко лица, в т.ч. водача, които имат както бутален двигател със запалване чрез компресия, така и един или няколко електродвигател[я] като двигатели за задвижване, независимо от броя на задвижваните колела, независимо дали могат да бъдат зареждани чрез включване към външен източник на електроенергия, понастоящем класирани в кодове по КН ex 8703 40 10, ex 8703 50 00, ex 8703 60 10 и ex 8703 70 00 (кодове по ТАРИК 8703 40 10 10, 8703 40 10 90, 8703 50 00 10, 8703 60 10 10, 8703 60 10 90, 8703 70 00 10) за период от 200 календарни дни от влизането в сила на настоящия регламент.

2. Когато квотата е изчерпана, не се допуска внос на разглеждания продукт в Съюза.

3. Декларирането на квотите за съответния произход е задължително.

4. Вносът в рамките на приложимата квота се облага със ставката на митото, която иначе би била приложима за разглеждания продукт, като се взема предвид всяко преференциално тарифно третиране, предвидено в споразумение между Съюза и държавата на произход.

5. Независимо от посоченото в първа алинея вносът на разглеждания продукт, въведен в Северна Ирландия от друга част на Обединеното кралство и продаден на крайни потребители на територията на Северна Ирландия, с регистрация за използване в Северна Ирландия, не подлежи на квоти.

6. Настоящият член не се прилага за продукти с произход от:

а) Исландия, Лихтенщайн и Норвегия;

б) Украйна;

в) Кения;

г) развиващи се страни, както е посочено в приложение I.1, с изключение на страните, посочени в приложение I.2.

Член 2

1. Квотите, посочени в член 1, се управляват от Комисията и от държавите членки в съответствие със системата за управление на тарифни квоти, предвидена в членове 49—54 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/2447.

2. Квотите следва да се управляват на тримесечна основа: от от 1 декември 2026 г. до 28 февруари 2027 г., от 1 март 2027 г. до 31 май 2027 г. и от 1 юни 2027 г. до 18 юни 2027 г.

3. Разпределянето на всяка тримесечна квота се прекратява на 20-ия работен ден на Комисията след края на тримесечието.

4. От 1 декември 2026 г. до 18 юни 2027 г. неизползваните обеми на квотата през дадено тримесечие се прехвърлят към следващото тримесечие в рамките на същия годишен период на прилагане.

5. Количествата, разпределени в рамките на дадена квота, могат да бъдат върнати в съответствие с приложимото митническо законодателство. Когато усвояването на количествата по тримесечна квота е спряно в съответствие с член 2, параграф 3 от настоящия регламент или когато дадена квота е изчерпана или по друг начин затворена за по-нататъшен достъп съгласно настоящия регламент, връщането на тези количества не води до повторно отваряне на тази квотата за целите на подаването или приемането на нови искания за усвояване. Такива върнати количества се вземат предвид само с цел коригиране на остатъка по съответната квота. Когато неизползваният остатък от дадена тримесечна квота вече е прехвърлен към следващото тримесечие в съответствие с член 2, параграф 3 от настоящия регламент, върнатите след това количества по отношение на това тримесечие не се прехвърлят към следващото тримесечие. Поради това тези квоти няма повече да са достъпни за икономическите оператори.

6. Чрез дерогация от член 51, параграф 5 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/2447 за разпределените с настоящия регламент квоти не се прилага период на блокиране.

7. Когато заявените количества надвишават наличния баланс на дадена квота, количествата, които трябва да се разпределят, се определят на пропорционална основа, а когато резултатът не е цяло число, се закръглява надолу до най-близкото цяло число. Квотата се закрива от датата на това разпределение. Остатъкът, останал в резултат на закръглянето надолу, не е на разположение за по-нататъшно усвояване в рамките на този квотен период и се прехвърля към следващия квотен период, освен ако съответният квотен период е последният квотен период в рамките на същия годишен период на прилагане.

Член 3

1. Вносът на продуктите, посочени в приложение III към настоящия регламент, подлежи на последващо наблюдение от страна на Съюза в съответствие с регламенти (ЕС) 2015/478 и (ЕС) 2015/755.

2. Класификацията на продуктите, обхванати от настоящия регламент, се основава на КН и ТАРИК.

Член 4

1. Произходът на всеки продукт, за който се прилага настоящият регламент, се определя в съответствие с действащите в Съюза разпоредби относно непреференциалния произход и в съответствие с Регламент (ЕС) № 952/2013 на Европейския парламент и на Съвета ([41]).

2. Освен ако е предвидено друго, се прилагат съответните действащи разпоредби в областта на митническото облагане.

Член 5

1. Ползването на квотите, посочени в член 1, за стоки с произход от Китайската народна република зависи от представянето на подписан и подпечатан сертификат за квота за износ, издаден от Китайската търговска камара за внос и износ на машини и електронни продукти (CCCME) на Китайската народна република.

2. Сертификатът за квота за износ се изготвя като формуляр, съответстващ на образеца в приложение IV към настоящия регламент.

Член 6

Държавите членки и Комисията си сътрудничат тясно, за да гарантират спазването на настоящия регламент.

Член 7

Настоящият регламент влиза в сила на 1 декември 2026 г.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави членки.

Съставено в Брюксел на 23 ноември 2026 година.

За Комисията
Председател
Ursula VON DER LEYEN

([41]) Регламент (ЕС) № 952/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 9 октомври 2013 г. за създаване на Митнически кодекс на Съюза (ОВ L 269, 10.10.2013 г., стр. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/952/oj).

ПРИЛОЖЕНИЕ I

I.1 — **Списък на развиващите се държави — членки на СТО, Алжир и Ливан**

Албания, Алжир, Ангола, Антигуа и Барбуда, Аржентина, Армения, Афганистан, Бангладеш, Барбадос, Бахрейн, Белиз, Бенин, Боливия, Ботсуана, Бразилия, Бруней Даруссалам, Буркина Фасо, Бурунди, Вануату, Венесуела, Виетнам, Габон, Гамбия, Гана, Гаяна, Гватемала, Гвинея, Гвинея Бисау, Гренада, Грузия, Демократична република Конго, Джибути, Доминика, Доминиканска република, Египет, Еквадор, Ел Салвадор, Есватини, Замбия, Зимбабве, Индия, Индонезия, Йемен, Йордания, Кабо Верде, Казахстан, Камбоджа, Камерун, Катар, Кения, Киргизка република, Китай, Колумбия, Конго, Коста Рика, Кот д'Ивоар, Куба, Кувейт, Лаоска народнодемократична република, Лесото, Либерия, Ливан, Мавритания, Маврикий, Мадагаскар, Макао, Малави, Малайзия, Малдивски острови, Мали, Мароко, Мексико, Мианмар, Мозамбик, Молдова, Монголия, Намибия, Непал, Нигер, Нигерия, Никарагуа, Обединени арабски емирства, Оман, Пакистан, Панама, Папуа-Нова Гвинея, Парагвай, Перу, Руанда, Самоа, Саудитска Арабия, Северна Македония, Сейнт Винсънт и Гренадини, Сейнт Китс и Невис, Сейнт Лусия, Сейшелски острови, Сенегал, Сиера Леоне, Соломонови острови, Суринам, Таджикистан, Тайланд, Източен Тимор, Танзания, Того, Тонга, Тринидад и Тобаго, Тунис, Турция, Уганда, Украйна, Уругвай, Фиджи, Филипини, Хаити, Хондурас, Хонконг, Централноафриканска република, Чад, Черна гора, Чили, Шри Ланка, Южна Африка, Ямайка.

I.2 — **Списък на развиващите се държави, за които се прилагат временните мерки**

Китай, Мароко, Мексико и Турция.

ПРИЛОЖЕНИЕ II

Обеми на квотите

Продукт	Код по КН и код по ТАРИК	Разпределение по държави (когато е приложимо)	От 1 декември 2026 г. до 28 февруари 2027 г.	От 1 март 2027 г. до 31 май 2027 г.	От 1 юни 2027 г. до 18 юни 2027 г.	Пореден номер
			Обем на квотата (в бройки)	Обем на квотата (в бройки)	Обем на квотата (в бройки)	
Определени нови хибридни превозни средства	8703 40 10 10, 8703 40 10 90, 8703 50 00 10, 8703 60 10 10, 8703 60 10 90, 8703 70 00 10	Китай	86 301	88 219	17 260	090254
		Япония	76 900	78 609	15 380	090255
		Турция	56 844	58 107	11 369	090256
		Обединено кралство	47 431	48 485	9 486	090257
		Република Корея	30 566	31 245	6 113	090258
		Мексико	15 640	15 987	3 128	090259
		Мароко	10 779	11 019	2 156	090260
		Сърбия	8 709	8 902	1 742	090261
		Съединени американски щати	8 317	8 502	1 663	090262
		Южна Африка (*)	не е приложимо	не е приложимо	не е приложимо	не е приложимо
		Други държави	370	378	74	090290

(*) Не е приложимо, тъй като Южна Африка се изключва въз основа на приложение I.2.

ПРИЛОЖЕНИЕ III

Списък на продуктите, които са предмет на последващо наблюдение

— Превозни средства, основно предназначени за превоз на девет или по-малко лица, в т.ч. водача, които имат бутален двигател със запалване чрез компресия, употребявани или нови, понастоящем класирани в кодове по КН 8703 21 10, 8703 21 90, 8703 22 10, 8703 22 90, 8703 23 11, 8703 23 19, 8703 23 90, 8703 24 10, 8703 24 90, 8703 31 10, 8703 31 90, 8703 32 11, 8703 32 19, 8703 32 90, 8703 33 11, 8703 33 19, 8703 33 90;

— В рамките на горепосочената категория микрохибридните превозни средства, основно предназначени за превоз на девет или по-малко лица, в т.ч. водача, които имат бутален двигател със запалване чрез компресия като двигател за задвижване и източник на електрическа енергия, например вграден алтернатор или стартер, който се използва само за функции, различни от задвижването, употребявани или нови, понастоящем класирани в кодове по ТАРИК: 8703 21 10 10, 8703 21 90 10, 8703 22 10 10, 8703 22 90 10, 8703 23 11 10, 8703 23 19 10, 8703 23 90 10, 8703 24 10 10, 8703 24 90 10, 8703 31 10 10, 8703 31 90 10, 8703 32 11 10, 8703 32 19 10, 8703 32 90 10, 8703 33 11 20, 8703 33 19 20 и 8703 33 90 10;

— Моторни превозни средства за превоз на стоки с брутно тегло, ненадвишаващо 5 тона, употребявани или нови, независимо от тяхното силово задвижване, понастоящем класирани в кодове по КН 8704 21 31, 8704 21 39, 8704 21 91, 8704 21 99, 8704 31 31, 8704 31 39, 8704 31 91, 8704 31 99, 8704 41 31, 8704 41 39, 8704 41 91, 8704 41 99, 8704 51 31, 8704 51 39, 8704 51 91, 8704 51 99, 8704 60 00;

— Употребявани хибридни превозни средства, основно предназначени за превоз на девет или по-малко лица, в т.ч. водача, които имат както бутален двигател със запалване чрез компресия, така и един или няколко електродвигател[я] като двигатели за задвижване, независимо от броя на задвижваните колела, независимо дали могат да бъдат зареждани чрез включване към външен източник на електроенергия, понастоящем класирани в кодове по КН 8703 40 90, ex 8703 50 00, 8703 60 90, ex 8703 70 00 (кодове по ТАРИК 8703 50 00 90; 8703 70 00 90);

— Употребявани превозни средства, които имат само електродвигател за задвижване, основно предназначени за превоз на девет или по-малко лица, в т.ч. водача, понастоящем класирани в код 8703 80 90.

ПРИЛОЖЕНИЕ IV

СЕРТИФИКАТ ЗА КВОТА ЗА ИЗНОС

КИТАЙСКАТА ТЪРГОВСКА КАМАРА ЗА ВНОС И ИЗНОС НА МАШИНИ И ЕЛЕКТРОННИ ПРОДУКТИ (CCCME)
АДРЕС: 8th Floor, Office Tower 2, No. 18 Jianguomennei Street, 100005, Beijing, КИТАЙ
ТЕЛ.: 0086-10-58280982
ФАКС: 0086-10-58280870

НОМЕР НА СЕРТИФИКАТА ЗА КВОТА:	
ДАТА НА СЕРТИФИКАТА ЗА КВОТА:	
НАИМЕНОВАНИЕ НА ПРОДАВАЧА:	
НАИМЕНОВАНИЕ НА ВНОСИТЕЛЯ:	
НОМЕР НА ТЪРГОВСКАТА ФАКТУРА:	
ДАТА НА ТЪРГОВСКАТА ФАКТУРА:	

Сериен №	КОД ПО КН/ТАРИК	МАРКА	МОДЕЛ	КОЛИЧЕСТВО
1				
2				
3				
4				
5				
6				
7				
8				
9				
10				
11				
12				
13				
14				
15				
16				
17				
18				
19				
(*)				
ОБЩО				

(*) CCCME може да увеличи броя на редовете в таблицата.

ДЕКЛАРАЦИЯ

Аз, долуподписаният(ата), удостоверявам, че настоящият сертификат се отнася за хибридни електрически превозни средства, обхванати от търговската фактура, предоставена от [НАИМЕНОВАНИЕ НА ПРОДАВАЧА], за износ с произход от Китай за Европейския съюз съгласно разпоредбите за квотите в рамките на защитните мерки на ЕС по отношение на хибридните електрически превозни средства (Регламент за изпълнение (ЕС) 2026/2614 на Комисията).
Декларирам, че информацията, съдържаща се в настоящия сертификат, е вярна и точна и че количеството стоки, обхванато от настоящия сертификат, не надвишава квотата, разпределена на Китай съгласно защитните мерки.

ИМЕ НА ДЛЪЖНОСТНОТО ЛИЦЕ:

ПОДПИС:

ДАТА: CCCME (ПЕЧАТ)