2026/2614

24.11.2026

PROVÁDĚCÍ NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) 2026/2614

ze dne 23. listopadu 2026,

kterým se ukládá prozatímní ochranné opatření týkající se dovozu některých nových hybridních vozidel určených pro přepravu osob

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/478 o společných pravidlech dovozu ze dne 11. března 2015 ([1]), a zejména na články 5 a 7 uvedeného nařízení,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/755 o společných pravidlech dovozu z některých třetích zemí ze dne 29. dubna 2015 ([2]), a zejména na články 3 a 4 uvedeného nařízení,

s ohledem na Dohodu o Evropském hospodářském prostoru ([3]), a zejména na čl. 113 odst. 3 druhý pododstavec této dohody,

vzhledem k těmto důvodům:

1. VÝCHODISKA

(1) Dne 30. října 2026 zahájila Evropská komise (dále jen „Komise“) z vlastního podnětu ochranné šetření týkající se dovozu nových hybridních vozidel určených pro přepravu osob (dále jen „hybridní vozidla“) do Unie podle článku 5 nařízení (EU) 2015/478 a článku 3 nařízení (EU) 2015/755 (dále jen „základní nařízení“). Oznámení o zahájení šetření zveřejnila v Úředním věstníku Evropské unie ([4]) (dále jen „oznámení o zahájení“).

(2) Zahájení řízení následovalo po hloubkové analýze informací, které měla Komise k dispozici z veřejných zdrojů informací o trhu a od výrobního odvětví Unie. Vzhledem k citlivosti odvětví hybridních vozidel, jeho strategickému významu pro hospodářství Unie, pokud jde o inovace, elektrifikaci a zaměstnanost, a k existenci dostatečných důkazů prokazujících, že dovoz hybridních vozidel hrozí způsobit výrobnímu odvětví Unie vážnou újmu, se Komise za těchto zvláštních okolností a v souladu se základními nařízeními rozhodla zahájit šetření, aniž by obdržela písemnou žádost členského státu.

(3) Informace, které měla Komise k dispozici, dále naznačovaly, že dovoz do Unie procházel zrychlujícím se tempem a za ceny výrazně nižší než ceny výrobního odvětví Unie. Vzhledem k nestabilní situaci výrobního odvětví Unie, existenci významných světových výrobních kapacit a atraktivitě trhu Unie vedl tento nárůst dovozu Komisi k tomu, aby posoudila, zda existují kritické okolnosti vyžadující neprodlené zavedení prozatímních opatření, aby se zabránilo závažné újmě, kterou by bylo obtížné napravit.

(4) Potřeba jednat neprodleně vyžadovala, aby Komise provedla svou analýzu na základě informací, které jsou k dispozici v této fázi. Tím není dotčeno zohlednění dalších informací, které mají být získány během šetření. Komise během šetření řádně přezkoumá zejména odpovědi na dotazník od výrobců, dovozců a obchodníků v Unii, písemná podání a veškeré informace předložené v rámci výkonu práva na obhajobu. Zúčastněné strany budou mít rovněž možnost požádat o slyšení v souladu s oddílem 3.4 oznámení o zahájení.

([1]) Úř. věst. L 123, 27.3.2015, s. 16, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/478/oj).
([2]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/755 (Úř. věst. L 123, 19.5.2015, s. 33, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/755/oj).
([3]) Úř. věst. L 1, 3.1.1994, s. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_internation/1994/1/oj).
([4]) Oznámení o zahájení ochranného šetření týkajícího se dovozu některých nových hybridních vozidel pro přepravu osob (Úř. věst. L, C/2026/5780, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2026/5780/oj.

2. DOTČENÝ VÝROBEK A OBDOBNÉ NEBO PŘÍMO KONKURUJÍCÍ VÝROBKY

(5) Dotčeným výrobkem, jak je definován v oznámení o zahájení, jsou některá nová hybridní vozidla konstruovaná především pro přepravu devíti či méně osob, včetně řidiče, s pístovým motorem s vnitřním spalováním a s jedním nebo více elektrickými motory jako hnacími motory, bez ohledu na počet kol uvedených do pohybu, bez ohledu na to, zda je lze nabíjet připojením k vnějšímu zdroji elektrické energie, v současnosti kódů KN ex 8703 40 10, ex 8703 50 00, ex 8703 60 10 a ex 8703 70 00 (kódy TARIC 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) Dotčený výrobek představují dva typy: nová hybridní elektrická vozidla (HEV) a plug-in hybridní elektrická vozidla (PHEV). Vozidla PHEV mají pístový motor s vnitřním spalováním a jeden nebo více elektromotorů napájených z baterií. Spalovací motor podporuje elektromotor a baterie se nabíjí zvenčí připojením k síti. Vozidla HEV jsou poháněna pístovým motorem s vnitřním spalováním, ale mají také elektrický motor napájený z baterií, který slouží jako doplněk ke konvenčnímu motoru. Elektřinu si vyrábějí vozidla sama pomocí rekuperace brzdné energie a spalovacího motoru. ([5]) Mezi hybridní elektromobily (HEV) patří takzvaná motorová vozidla s pohonem typu mild-hybrid (MHEV), což jsou vozidla vybavená baterií, která pomáhá spalovacímu motoru při pohonu vozidla s cílem snížit spotřebu paliva.

(7) Z šetření jsou vyloučena vozidla se zdrojem elektrické energie, který se používá výlučně k jinému účelu, než je pohon, vozidla kategorie L podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 168/2013 ([6]) a motocykly.

(8) Komise předběžně stanovila, že výrobek vyráběný výrobci v Unii, označovaný jako „obdobný výrobek“, je obdobný nebo přímo konkuruje dotčenému výrobku. Domácí i dovážený výrobek mají stejné základní fyzikální, technické a chemické vlastnosti. Oba mají spalovací motor kombinovaný s elektrickým motorem a bateriovým systémem. Ačkoli se jednotlivé modely mohou lišit, pokud jde o výkonnost, zařízení nebo konstrukci, tyto rozdíly nemění jejich základní povahu jako HEV nebo PHEV. Jak domácí, tak dovážený výrobek slouží ke stejným účelům, používají se k přepravě osob, a mají tedy stejné konečné použití. Kromě toho jsou oba nabízeny prostřednictvím podobných nebo stejných prodejních kanálů zákazníkům, kteří je mohou získávat od domácích i zahraničních dodavatelů. Mezi dotčeným výrobkem a výrobkem vyráběným výrobci v Unii proto existuje významná úroveň hospodářské soutěže.

3. VÝROBCI V UNII

(9) Na základě informací o trhu zahrnují výrobci obdobného výrobku v Unii výrobce působící pod různými značkami. Řadu těchto výrobců v Unii zastupuje sdružení ACEA (Evropské sdružení výrobců automobilů).

(10) V oznámení o zahájení byli výrobci v Unii požádáni, aby s Komisí při šetření spolupracovali.

4. NÁRŮST DOVOZU

(11) Na základě informací Eurostatu provedla Komise předběžnou analýzu vývoje dovozu dotčeného výrobku v období 2023–2025 a v první polovině roku 2026. Aby byla zajištěna srovnatelnost s předchozími celoročními obdobími, Komise rovněž analyzovala poslední dvanáctiměsíční období zahrnující posledních šest měsíců roku 2025 a prvních šest měsíců roku 2026 (dále jen „poslední období“).

(12) Komise při posuzování vývoje dovozu nezohlednila objemy dovozu z některých zemí, které by měly být vyloučeny z působnosti prozatímních opatření, zejména: z Evropského hospodářského prostoru (EHP), Keni a Ukrajiny. Vzhledem k úzké integraci trhů se členskými státy EHP a nízkému objemu dovozu z těchto zemí se Komise

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

([6]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 168/2013 ze dne 15. ledna 2013 o schvalování dvoukolových nebo tříkolových vozidel a čtyřkolek a dozoru nad trhem s těmito vozidly (Úř. věst. L 60, 2.3.2013, s. 52–128), ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/168/oj.

domnívá, že posuzované výrobky pocházející z Norska, Islandu a Lichtenštejnska by měly být vyňaty z působnosti tohoto nařízení. Dovoz z Keni je vyloučen na základě dvoustranné dohody ([7]) ([8]) a dovoz z Ukrajiny je vyloučen na základě pozastavení základního nařízení o ochranných opatřeních ([9]). Během posuzovaného období nebyl zaznamenán žádný dovoz z Keni, přičemž dovoz z Norska, Islandu, Lichtenštejnska a Ukrajiny představoval dohromady méně než 0,01 % celkového dovozu dotčeného výrobku do EU.

(13) Celkový objem dovozu dotčeného výrobku se vyvíjel takto:

Tabulka 1

Celkový dovoz v kusech (ročně)

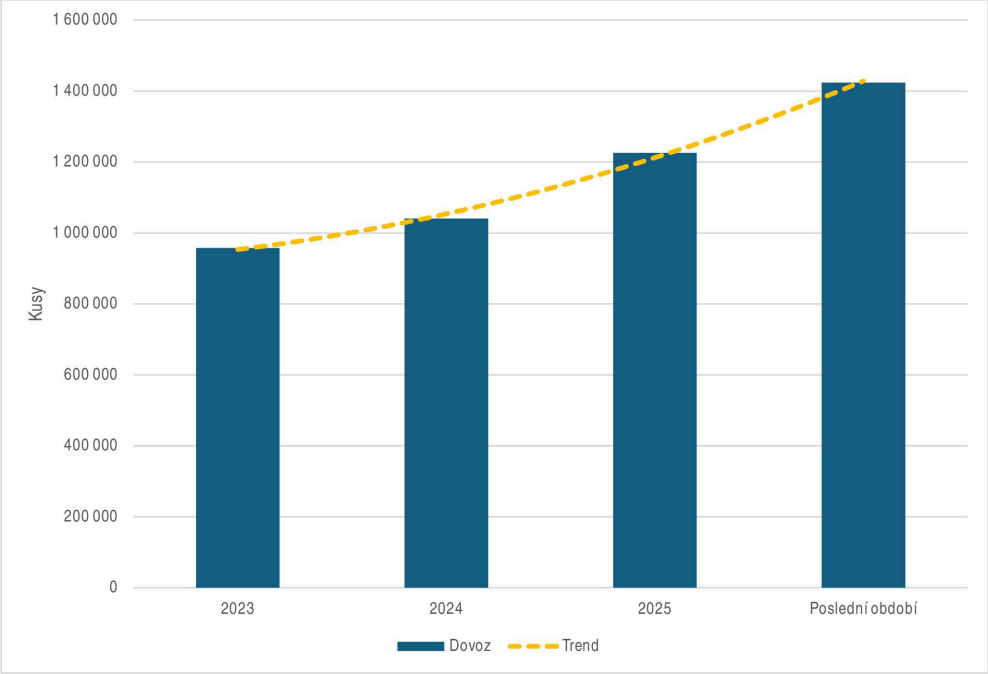
	2023	2024	2025	Poslední období
Dovoz v kusech	957 965	1 040 457	1 225 813	1 423 691
Index (2023 = 100)	*100*	*109*	*128*	*149*

Zdroj: Eurostat – údaje Eurostatu byly získány z kódů KN 8703 40 10, 8703 50 00, 8703 60 10 a 8703 70 00.

(14) Celkově se dovoz dotčeného výrobku v roce 2024 ve srovnání s rokem 2023 zvýšil o 9 %, načež v roce 2025 (+28 %) a v posledním období (+49 %) prudce vzrostl. Údaje za první pololetí roku 2026 potvrzují, že dotčený výrobek bude pravděpodobně i nadále dovážen v podstatně zvýšeném množství. Dotčený výrobek se tedy dováží ve zvýšeném množství ve smyslu základního nařízení o ochranných opatřeních.

Graf 1

Celkový dovoz v kusech (ročně)



([7]) Dohoda o Evropském hospodářském prostoru.

([8]) Dohoda o hospodářském partnerství mezi Evropskou unií na jedné straně a Keňskou republikou, členem Východoafrického společenství, na straně druhé (Úř. věst. L, 2024/1648, 1.7.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_internation/2024/1648/oj).

([9]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2025/1153 ze dne 5. června 2025, kterým se pozastavuje uplatňování některých ustanovení nařízení (EU) 2015/478, pokud jde o dovoz ukrajinských produktů do Unie (Úř. Věst. L, 2025/1153, 5.6.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2025/1153/oj).

(15) Tabulka 2 rozděluje dovoz podle země původu. Největším vývozcem nových hybridních vozidel do Unie je v současné době Čínská lidová republika (dále jen „Čína“), přičemž dovoz z této země od roku 2024 prudce roste. Ze statistik dovozu vyplývá, že dovoz z Číny se v posledním období ve srovnání s rokem 2023 zvýšil téměř o 1 000 %. Dovoz z Číny, spolu s dovozem z Maroka a Srbska je nejrychleji rostoucím zdrojem dovozu nových hybridních vozidel. Trvale rostl rovněž dovoz z Turecka a Mexika. Naproti tomu dovoz z jiných zemí původu buď zůstal relativně stabilní, nebo se snížil.

Tabulka 2

Celkový dovoz v kusech podle původu (ročně)

	2023	2024	2025	Poslední období
Čína	46 001	106 542	302 403	486 582
Index (2023 = 100)	*100*	*232*	*657*	*1 058*
Japonsko	268 611	305 240	269 459	256 898
Index (2023 = 100)	*100*	*114*	*100*	*96*
Turecko	177 074	185 194	199 182	207 454
Index (2023 = 100)	*100*	*105*	*112*	*117*
Spojené království	225 101	193 914	166 200	147 058
Index (2023 = 100)	*100*	*86*	*74*	*65*
Jižní Korea	104 668	124 741	107 104	99 081
Index (2023 = 100)	*100*	*119*	*102*	*95*
Mexiko	57 264	50 973	54 802	63 980
Index (2023 = 100)	*100*	*89*	*96*	*112*
Maroko	18	26 815	37 771	61 259
Index (2023 = 100)	*100*	*148 972*	*209 839*	*340 328*
Srbsko	2	17	30 515	41 537
Index (2023 = 100)	*100*	*850*	*1 525 750*	*2 076 850*
Jižní Afrika	14 313	5 138	28 757	31 467
Index (2023 = 100)	*100*	*36*	*201*	*220*
Spojené státy	64 488	41 586	29 142	27 674
Index (2023 = 100)	*100*	*64*	*45*	*43*
Všechny ostatní	425	297	478	701
Index (2023 = 100)	*100*	*70*	*112*	*165*

Zdroj: Eurostat

(16) Tabulka 3 ukazuje dovoz po čtvrtletích od třetího čtvrtletí roku 2025 do druhého čtvrtletí roku 2026. Dovoz se v každém čtvrtletí stabilně zvyšoval, což naznačuje, že růst byl v průběhu posledního období stabilní, přičemž dovoz v každém následujícím čtvrtletí rostl, což ukazuje spíše na trvalý vzestupný trend než na jednorázový nárůst.

Tabulka 3

Celkový dovoz v kusech (čtvrtletně)

	3. čtvrtletí 2025	4. čtvrtletí 2025	1. čtvrtletí 2026	2. čtvrtletí 2026
Dovoz v kusech	319 256	355 287	367 428	381 720
Index (3. čtvrtletí 2025 = 100)	*100*	*111*	*115*	*120*

Zdroj: Eurostat

(17) Tabulka 4 uvádí dovoz podle země původu po čtvrtletích během posledního období (od třetího čtvrtletí roku 2025 do druhého čtvrtletí roku 2026). Dovoz z Číny během posledního období trvale rostl a v každém následujícím čtvrtletí se zvyšoval. Dovoz z Maroka během prvních tří čtvrtletí posledního období stabilně narůstal, avšak tento vzestupný trend ve čtvrtém čtvrtletí nepokračuje. Dovoz však zůstal ve čtvrtém čtvrtletí o 112 % vyšší než v prvním čtvrtletí posledního období. Dovoz z Turecka se ve druhém čtvrtletí posledního období prudce zvýšil a poté v následujícím čtvrtletí klesal, ačkoli objemy zůstaly vyšší než v prvním čtvrtletí. Dovoz z jiných zemí původu zůstal buď relativně stabilní, nebo se v posledním období snížil.

Tabulka 4

Celkový dovoz v kusech podle původu (čtvrtletně)

	3. čtvrtletí 2025	4. čtvrtletí 2025	1. čtvrtletí 2026	2. čtvrtletí 2026
Čína	92 999	98 139	124 696	170 748
Index (3. čtvrtletí 2025 = 100)	*100*	*106*	*134*	*184*
Japonsko	65 851	69 754	61 460	59 833
Index (3. čtvrtletí 2025 = 100)	*100*	*106*	*93*	*91*
Turecko	38 664	69 114	50 240	49 436
Index (3. čtvrtletí 2025 = 100)	*100*	*179*	*130*	*128*
Spojené království	40 015	36 161	40 444	30 438
Index (3. čtvrtletí 2025 = 100)	*100*	*90*	*101*	*76*
Jižní Korea	28 136	21 320	26 620	23 005
Index (3. čtvrtletí 2025 = 100)	*100*	*76*	*95*	*82*
Mexiko	16 814	15 242	15 538	16 386
Index (3. čtvrtletí 2025 = 100)	*100*	*91*	*92*	*97*
Maroko	6 329	14 394	27 135	13 401
Index (3. čtvrtletí 2025 = 100)	*100*	*227*	*429*	*212*
Srbsko	10 721	16 330	9 547	4 939
Index (3. čtvrtletí 2025 = 100)	*100*	*152*	*89*	*46*
Jižní Afrika	9 483	8 839	5 323	7 822
Index (3. čtvrtletí 2025 = 100)	*100*	*93*	*56*	*82*
Spojené státy	10 120	5 825	6 244	5 485
Index (3. čtvrtletí 2025 = 100)	*100*	*58*	*62*	*54*
Všechny ostatní	124	169	181	227
Index (3. čtvrtletí 2025 = 100)	*100*	*136*	*146*	*183*

Zdroj: Eurostat

(18) Tabulka 5 ukazuje měsíční vývoj dovozu ze všech třetích zemí v letech 2025 a 2026. Údaje do července 2026 potvrzují, že dovoz byl v každém měsíci vyšší než v odpovídajícím měsíci předchozího roku. V roce 2025 dovoz vykazoval vzestupný trend a každý měsíc rostl v průměru o 4,64 %. V roce 2026 byl tento trend výraznější, přičemž průměrný měsíční nárůst činil 9,33 %. Při srovnání objemu dovozu za prvních sedm měsíců roku 2025 se stejným obdobím v roce 2026 se dovoz zvýšil o 39,5 %.

Tabulka 5

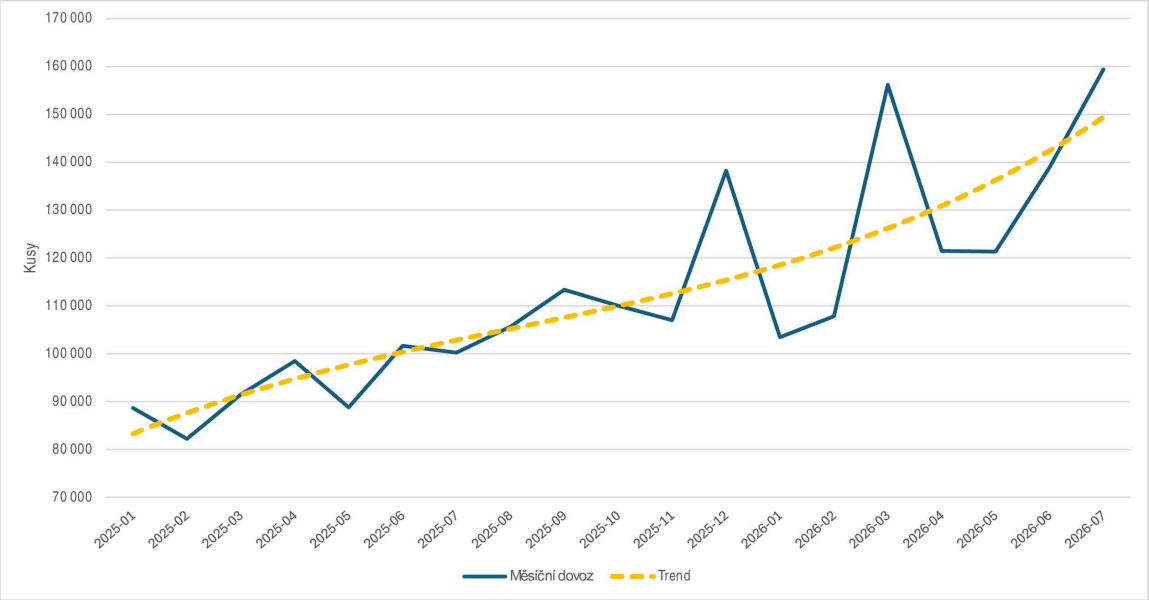
Celkový dovoz v kusech (měsíčně)

Měsíc / Rok	2025	2026
leden	88 670	103 429
únor	82 225	107 816
březen	91 489	156 183
duben	98 453	121 459
květen	88 769	121 334
červen	101 664	138 927
červenec	100 224	159 388
srpen	105 656	
září	113 376	
říjen	110 024	
listopad	107 002	
prosinec	138 261	
Zdroj: Eurostat		

(19) Jak je znázorněno v grafu 2 níže, měsíční dovozní křivka i odpovídající polynomická spojnice trendu vykazují od konce roku 2025 jasnou změnu sklonu a jsou podstatně strmější.

Graf 2

Vývoj měsíčního dovozu v letech 2025 a 2026



5. **NEPŘEDVÍDANÝ VÝVOJ**

(20) Komise dospěla k předběžnému závěru, že nárůst dovozu je výsledkem nepředvídaného vývoje, který je způsoben řadou faktorů, jež způsobují v mezinárodním obchodu s dotčeným výrobkem nerovnováhu.

(21) Za prvé, celosvětový automobilový průmysl se vyznačuje rychle rostoucí výrobou elektrických vozidel, včetně dotčeného výrobku, a výrobní kapacitou, zejména v Číně, kde je toto rychlé rozšíření kapacity podpořeno průmyslovými politikami, pětiletými plány a dalšími vládními podpůrnými programy ([10]). V době příslušných jednání WTO o clech nebo v době, kdy EU souhlasila s přistoupením Číny k WTO ([11]), nebylo toto možné rozumně předvídat. Globální prognóza mobility týkající se celkové kapacity elektráren v Číně, Turecku, Koreji, Japonsku a Spojeném království odhaduje, že vzestupný trend kapacity bude pokračovat i v letech 2026 až 2033, a to především v důsledku rozšiřování kapacity v Číně (tabulka 16).

(22) Současně se uzavírají hlavní vývozní trhy v důsledku rostoucích praktik omezujících obchod, které mají dopad na elektrická vozidla, a také na dotčený výrobek. Spojené státy uplatňují významné překážky dovozu, včetně cel podle § 301 ve výši 100 % na vozidla PHEV vyráběná v Číně kromě cel podle doložky nejvyšších výhod ve výši 2,5 %, jakož i požadavků souvisejících s místním podílem a 25 % cly podle § 232 na dovoz ze všech ostatních zemí původu. Podstatné celní překážky zachovávají i další významné trhy, včetně Kanady a Turecka. Kanada zachovává kvótu pro elektrické osobní automobily z Číny, včetně některých hybridních vozidel, ve výši 49 000 vozidel ročně s celní sazbou podle doložky nejvyšších výhod ve výši 6,1 %. Turecko v současné době zachovává dodatečné clo ve výši 40 % na osobní automobily pocházející z Číny, včetně některých PHEV. Naproti tomu trh Unie zůstává poměrně otevřený (10 % doložka nejvyšších výhod). Tato opatření omezující obchod, která z Unie činí atraktivní vývozní destinaci, nebylo možné v době příslušných jednání WTO o clech rozumně předvídat.

(23) V návaznosti na antisubvenční šetření týkající se bateriových elektrických vozidel (BEV) z Číny zavedla Unie dodatečná cla v podobě vyrovnávacích opatření. Prozatímní opatření vstoupila v platnost dne 4. července 2024 a konečná opatření dne 30. října 2024. Vyrovnávací cla se pohybují v rozmezí od 17 % pro společnost BYD do 35,3 % pro společnost SAIC a další nespolupracující výrobce. V důsledku toho se trh Unie s čínským vývozem elektrických vozidel zúžil. Před uložením opatření vykazoval dovoz BEV do Unie jasný a významný vzestupný trend a meziročně se zvyšoval (viz tabulka 6).

Tabulka 6

Dovoz BEV pocházejících z Číny do Unie

	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Dovoz BEV v kusech	21 243	134 952	256 712	413 071	438 396	430 721
Index (2020 = 100)	*100*	*635*	*1 208*	*1 945*	*2 064*	*2 028*
Rozdíl v % oproti předchozímu roku		535	90	61	6	– 2

Zdroj: Eurostat a celní údaje členských států

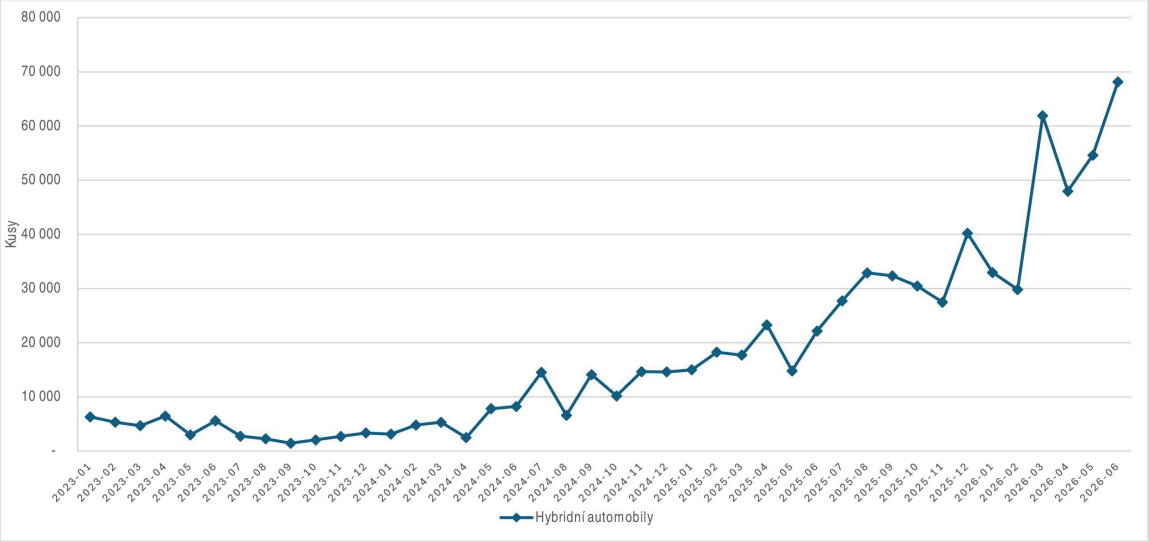
(24) Po vstupu opatření v platnost se tento vzestupný trend zastavil a dovoz se vyrovnal, zatímco dovoz nových hybridních vozidel začal prudce růst. Kontrastní trendy jsou patrné v grafu 3, což naznačuje jasný posun ve struktuře dovozu BEV směrem k novým hybridním vozidlům.

([10]) Vládní politiky, pětileté plány a podpůrné programy pro vozidla využívající nové zdroje energie, které zahrnují tato vozidla, jsou podrobně popsány v oddílech 3.1 a 3.2 prováděcího nařízení Komise (EU) 2024/1866 ze dne 3. července 2024, kterým se ukládá prozatímní vyrovnávací clo na dovoz nových bateriových elektrických vozidel určených pro přepravu osob, která pocházejí z Čínské lidové republiky (Úř. věst. L, 2024/1866, 4.7.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/1866/oj) a prováděcího nařízení Komise (EU) 2024/2754, ze dne 29. října 2024, kterým se ukládá konečné vyrovnávací clo na dovoz nových bateriových elektrických vozidel určených pro přepravu osob, která pocházejí z Čínské lidové republiky (Úř. věst. L, 2024/2754, 29.10.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/2754/oj).

([11]) Jak je potvrzeno ve zprávě panelu United States – Safeguard Measures on Imports of Crystalline Silicon Photovoltaic Products – Report of the Panel (Spojené státy – Ochranná opatření týkající se dovozu fotovoltaických výrobků z krystalického křemíku – Zpráva panelu).

Graf 3

Vývoj dovozu hybridních vozidel z Číny



(25) Tento rychlý posun byl umožněn vysokou mírou flexibility výrobních systémů výrobců ([12]). Mnoho provozovaných výrobních linek je schopno vyrábět různá hnací ústrojí, což znamená, že rozšíření výroby hybridních vozidel nemusí nutně vyžadovat rozvoj nových výrobních zařízení. V důsledku toho mohou výrobci přejít na výrobu hybridních vozidel poměrně snadno. Ačkoli vyrovnávací opatření měla výrobnímu odvětví Unie ulevit od nekalé hospodářské soutěže v důsledku vládních programů podpory BEV v Číně, vytvořila rovněž pobídku pro čínské výrobce, aby rozšířili vývoz hybridních vozidel, která nepodléhají dodatečným clům.

(26) Vzhledem k těmto okolnostem dospěla Komise k předběžnému závěru, že tento nepředvídaný vývoj nejenže vedl, ale bude i nadále vést k podstatnému nárůstu dovozu hybridních vozidel do Unie.

6. ZÁVAZKY, JEJICHŽ DŮSLEDKEM BYL NÁRŮST DOVOZU

(27) Komise dospěla k předběžnému závěru, že zvýšení dovozu dotčeného výrobku je výsledkem závazků přijatých Evropskou unií v rámci GATT 1994, zejména celních koncesí udělených na příslušné celní položky v minulých kolech mnohostranných obchodních jednání.

(28) Dotčený výrobek zahrnuje několik celních položek a na všechny tyto celní položky má Evropská unie celní závazky ve výši 10 % *ad valorem*.

(29) Tyto koncese jsou nyní zapsány v části I oddílu II listiny koncesí a závazků Evropské unie, potvrzené jako listina EU CLXXIII – Evropská unie dne 1. prosince 2016 ([13]), v platném znění.

([12]) Viz například https://www.globaltimes.cn/page/202608/1369156.shtml a 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]) Dokument WTO WT/Let/1220.

(30) V důsledku těchto koncesí zapsaných v listině koncesí a závazků Evropské unie, která je připojena k dohodě GATT a začleněna podle čl. II odst. 7 GATT 1994, a v důsledku dalších částí GATT 1994 má Evropská unie zejména tyto závazky vyplývající z GATT 1994: čl. XI odst. 1, který zakazuje necelní omezení dovozu dotčeného výrobku, a zejména čl. II odst. 1 písm. a) a čl. II odst. 1 písm. b) první a druhá věta GATT 1994. Podle čl. II odst. 1 písm. b) první věty nesmí EU, pokud neexistuje příslušná výjimka, uložit na dotčený výrobek vyšší běžná cla, než jsou cla stanovená a uvedená v příslušné části listiny koncesí a závazků EU. Kromě toho bylo uplatňované dovozní clo EU na dotčený výrobek, známé také jako clo podle doložky nejvyšších výhod, v době šetření na maximální úrovni povolené podle výše uvedených celních závazků.

(31) Dotčený výrobek se dovážel ve zvýšeném množství v důsledku výše uvedených závazků přijatých v rámci GATT 1994 ([14]), protože tyto závazky spolu s celními koncesemi Evropské unie posílily a zajistily podmínky přístupu na trh pro dovoz nových hybridních vozidel na trh Unie. Výše uvedené celní závazky rovněž neponechávají Evropské unii žádný prostor pro zvýšení běžných cel. To současně vysvětluje, jak předmětné závazky vedly k nárůstu dovozu, který hrozil vážnou újmou.

(32) Uvedené závazky podle GATT současně bránily EU ve zvýšení uplatňovaných dovozních cel na dotčený výrobek. Jednalo se tedy o „závazky Evropské unie vyplývající z GATT 1994, které omezovaly její schopnost zabránit újmě způsobené nárůstem dovozu nebo ji napravit“. Zároveň Evropská unie „pozastavila tyto závazky na základě“ svého ochranného opatření.

7. **HROZBA VÁŽNÉ ÚJMY**

7.1. **Situace výrobců v Unii**

(33) Aby bylo možné posoudit, zda došlo k vážné újmě nebo zda tato újma výrobcům dotčeného výrobku v Unii hrozí, Komise v souladu s článkem 9 nařízení (EU) 2015/478 a článkem 6 nařízení (EU) 2015/755 přezkoumala trendy spotřeby, výroby, využití kapacit, tržeb, tržního podílu, cen, ziskovosti, zaměstnanosti a vývozu dotčeného výrobku za období od roku 2023 do posledního období („posuzované období“).

(34) Výroba, výrobní kapacita a využití kapacity se vyvíjely následovně:

Tabulka 7

Výroba, výrobní kapacita a využití kapacity

	2023	2024	2025	Poslední období
Výroba (v kusech)	4 065 576	4 712 178	5 562 965	5 667 859
Index (2023 = 100)	*100*	*116*	*137*	*139*
Výrobní kapacita (v kusech)	6 420 013	7 583 462	9 000 898	9 317 209
Index (2023 = 100)	*100*	*118*	*140*	*145*
Využití kapacity (%)	63	62	62	61
Index (2023 = 100)	*100*	*98*	*98*	*96*

Zdroj: Mobility Global

(35) Výroba a výrobní kapacita výrobního odvětví Unie se v posuzovaném období zvýšila. Tempo tohoto nárůstu se však ke konci posuzovaného období zpomalilo, neboť nárůst v posledním období byl méně výrazný než v předchozích letech. Zároveň navzdory rostoucí výrobě v posledních letech zůstalo využití kapacity nízké a za poslední čtyři roky činilo v průměru pouze přibližně 62 %.

([14]) Čl. XI odst. 1, čl. II odst. 1 písm. a) a čl. II odst. 1 písm. b), první a druhá věta GATT 1994.

(36) Spotřeba v Unii, která vychází z počtu registrací dotčeného výrobku vykázaných Evropským sdružením výrobců automobilů (ACEA), se vyvíjela takto:

Tabulka 8

Spotřeba v Unii, domácí prodej a podíl na trhu

	2023	2024	2025	Poslední období
Spotřeba (v kusech)	3 530 443	4 047 806	4 749 212	5 113 654
Index (2023 = 100)	*100*	*115*	*135*	*145*
Domácí prodej (v kusech)	2 572 451	3 007 313	3 523 010	3 689 630
Index (2023 = 100)	*100*	*117*	*137*	*143*
Podíl výrobců z EU na trhu (%)	73	74	74	72
Index (2023 = 100)	*100*	*102*	*102*	*99*
Podíl dovozů na trhu (%)	27	26	26	28
Index (2023 = 100)	*100*	*96*	*96*	*104*

Zdroj: Mobility Global a ACEA

(37) Spotřeba v Unii v posuzovaném období trvale rostla a během posledního období vzrostla ve srovnání s rokem 2023 o 45 %. To naznačuje, že trh s hybridními vozidly je v Evropské unii rychle rostoucím trhem. Domácí prodej výrobců v Unii se ve stejném období rovněž zvýšil. Výrobci v Unii zpočátku těžili z pokračujícího růstu spotřeby, ale tento pozitivní trend se v posledním období zastavil. Zatímco spotřeba v Unii nadále rostla, podíl výrobců v Unii na trhu se mezi rokem 2025 a posledním obdobím snížil o 2 procentní body. Na rostoucím trhu by se od výrobců v Unii obvykle očekávalo, že si svůj podíl na trhu alespoň udrží. Pokles podílu na trhu mezi rokem 2025 a posledním obdobím znamenal, že k tomuto poklesu došlo v prvních šesti měsících roku 2026. Ačkoli údaje za celý rok 2026 dosud nejsou k dispozici, pokračování trendu pozorovaného v prvních šesti měsících, jak již bylo možné pozorovat u rekordního počtu jednotek dovezených v červenci 2026, by vedlo k poklesu podílu na trhu o více než 2 procentní body za celý rok.

(38) Komise pokračovala v provádění podrobné analýzy s cílem posoudit úroveň cen dovážených nových hybridních elektrických vozidel ve srovnání s cenami vozidel vyráběných v EU.

(39) Vzhledem k široké škále modelů nových hybridních elektrických vozidel dovážených do Unie a s cílem zajistit, aby analýza vycházela ze srovnatelných modelů, bylo provedeno srovnání cen u čtyř kategorií ([15]). Čtyři kategorie vybrané pro srovnání odpovídají kategoriím B, B-SUV, C-SUV a D-SUV a představují významný a reprezentativní objem vozidel dovážených do Unie. Tyto modely jsou vyráběny jak výrobci v Unii, tak jsou i do Unie dováženy, což umožňuje přímé srovnání cen modelů vyráběných v Unii a dovážených.

([15]) Osobní vozidla lze rozdělit do standardních evropských skupin klasifikace vozidel, které sdružují osobní automobily a sportovní užitková vozidla podle jejich velikosti, vnějších rozměrů a zamýšleného použití na trhu. Viz také https://alternative-fuels-observatory.ec.europa.eu/general-information/vehicle-types.

(40) Komise provedla cenovou analýzu na základě údajů z portálu automobilového průmyslu Marklines ([16]). Komise analyzovala cenové nabídky pro spotřebitele (s výjimkou slev dohodnutých mezi stranami) od hlavních dovážejících společností pro modely vyráběné ve vyvážejících zemích, jakož i pro srovnatelné modely vyráběné výrobním odvětvím Unie. Cenové nabídky byly posuzovány podle typů modelů pro základní verzi. Všechny zkoumané cenové nabídky se vztahují k první polovině roku 2026, a proto odrážejí poslední období.

Tabulka 9

Celkové dovozní ceny třetích zemí a cenový rozdíl v EU

Výrobek	Dovezená množství (v jednotkách)	Průměrná dovozní cena (v EUR)	Průměrná cena EU (v EUR)	Cenový rozdíl (v EUR)	Celkový cenový rozdíl (v EUR)	Hypotetický obrat (v EUR)	Cenový rozdíl (v %)
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
Celkem	203 596				1 358 831 046	7 418 976 578	18,3

Zdroj: Eurostat a Marklines, Výrobek: Základní model pro rok 2026

(41) Komise provedla cenovou analýzu 25 dovážených modelů a 29 modelů vyráběných výrobním odvětvím Unie v rámci těchto čtyř kategorií, které zahrnovaly více než 200 000 dovezených kusů. Srovnání cen ukázalo významný cenový rozdíl mezi dovozními cenami ze všech vyvážejících zemí a cenami výrobního odvětví Unie. Dovozní ceny jsou přibližně o 18 % nižší než ceny výrobců v Unii.

(42) Tato cenová srovnání poskytují vysvětlení toho, jak bylo možné větší pronikání vyvážených modelů na trh Unie na úkor výrobního odvětví Unie.

(43) Pokud jde o ziskovost, byla posouzena na základě údajů týkajících se velké části výrobců hybridních vozidel v Unii, které byly váženy s cílem zohlednit rozdíly v objemu prodeje. Indexované údaje uvedené v tabulkách 10 a 11 ukazují neustálé zhoršování ziskovosti výrobního odvětví Unie v posuzovaném období.

Tabulka 10

Vývoj ziskovosti (ročně)

	2023	2024	2025	Poslední období
Ziskovost (2023 = 100)	*100*	*51*	*41*	*43*

Zdroj: Výrobci v Unii, *údaje vážené za účelem zohlednění rozdílů v objemu prodeje*

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

Tabulka 11

Vývoj ziskovosti (čtvrtletně)

	3. čtvrtletí 2025	4. čtvrtletí 2025	1. čtvrtletí 2026	2. čtvrtletí 2026
Ziskovost (3. čtvrtletí 2025 = 100)	*100*	*90*	*34*	*57*

Zdroj: Výrobci v Unii, *údaje vážené za účelem zohlednění rozdílů v objemu prodeje*

(44) Mezi rokem 2023 a posledním obdobím se ziskovost každoročně snížila o 57 %. V důsledku toho dosáhlo výrobní odvětví Unie v posledním období v průměru pouze dvou třetin minimálního zisku, který by byl obvykle potřebný k zajištění dlouhodobé finanční životaschopnosti jeho podnikání s hybridními vozidly. Čtvrtletní údaje potvrzují, že tento negativní trend v posledním období pokračoval a zesílil. To naznačuje významné oslabení finanční výkonnosti výrobního odvětví Unie, a to jak v dlouhodobém horizontu, tak v posledních čtvrtletích. Ačkoli údaje za celý rok 2026 dosud nejsou k dispozici, pokračování trendu pozorovaného v prvních šesti měsících by naznačovalo další zhoršení ziskovosti v průběhu roku 2026.

(45) Pokud jde o zaměstnanost, údaje sdružení ACEA o zaměstnanosti neobsahují členění podle technologie hnacího ústrojí. Studie míry zaměstnanosti však poskytují údaje o pracovní síle potřebné k výrobě různých typů vozidel ([17]).

(46) Analýza společnosti Syndex ([18]) odhaduje, že výroba vozidla s pohonem typu mild-hybrid vyžaduje přibližně 17,2 pracovních míst v přepočtu na plné pracovní úvazky (FTE) na 1 000 vozidel ve srovnání se 17,4 plných pracovních úvazků u plug-in hybridního vozidla. Tyto odhady jsou specifické pro Francii a nezohledňují samostatně vozidla HEV, ačkoli vozidla MHEV jsou zahrnuta do širší kategorie vozidel HEV.

(47) Vzhledem k tomu, že odhadovaná intenzita zaměstnanosti je u vozidel MHEV a PHEV zhruba podobná a činí 17,2 resp. 17,4 plných pracovních úvazků na 1 000 vozidel, používá se jako zástupný ukazatel pro odhad zaměstnanosti spojené s výrobou nových hybridních vozidel průměrná intenzita zaměstnanosti 17,3 plných pracovních úvazků na 1 000 vozidel.

(48) I když jsou příslušné odhady zaměstnanosti specifické pro jednotlivé země, poskytují přiměřený základ pro extrapolaci údajů o zaměstnanosti v celé Evropské unii. Automobilový průmysl v Unii se opírá o široce srovnatelné výrobní procesy a technologie.

(49) Uplatnění tohoto indexu zaměstnanosti na údaje o výrobě hybridních vozidel uvedené v *tabulce* 12 vede k následujícím odhadovaným ekvivalentům plného pracovního úvazku spojeným s výrobou nových hybridních vozidel:

Tabulka 12

Zaměstnanost

	2023	2024	2025	Poslední období
Zaměstnanost	27 837	28 474	33 622	33 816
Index (2023 = 100)	*100*	*102*	*121*	*121*

Zdroj: Syndex

([17]) Galgóczi, B. (Ed.), *On the Way to Electromobility-a Green (er) But More Unequal Future? (Na cestě k elektromobilitě – zelená (zelenější), ale nerovnocennější budoucnost?)*, ETUI 2023.

([18]) Viz výše uvedená studie.

(50) Vývoz se vyvíjel takto:

Tabulka 13

Vývoz

	2023	2024	2025	Poslední období
Objem prodeje na vývoz (v kusech)	893 507	847 220	938 164	925 635
Index (2023 = 100)	*100*	*95*	*105*	*104*
Vývozní cena (EUR za kus)	35 929	35 615	36 986	34 096
Index (2023 = 100)	*100*	*99*	*103*	*95*

Zdroj: Eurostat

(51) Vývoz výrobců v Unii zůstal v posuzovaném období relativně stabilní, s výjimkou roku 2025. Vývozní ceny v roce 2023 klesly a poté mírně vzrostly, načež během posledního období opět klesly.

7.2. **Hrozba vážné újmy**

(52) Komise dospěla k předběžnému závěru, že situace výrobního odvětví Unie v současné době ještě nenaznačuje existenci vážné újmy způsobené rostoucím dovozem. Komise se nicméně domnívala, že výrobní odvětví se nachází v nestabilní situaci a že s ohledem na klesající hospodářské ukazatele uvedené v oddíle 7.1, významný a zrychlující se nárůst levného dovozu, plánované restrukturalizace v rámci výrobního odvětví Unie a významnou dostupnou celosvětovou výrobní kapacitu hrozí vážná újma.

Klesající hospodářské ukazatele

(53) Předchozí analýza ukázala, že v posledním období se výrobci v Unii ocitli pod rostoucím tlakem, pokud jde o podíl na trhu, využití kapacity, ziskovost a ceny. Navzdory výraznému nárůstu spotřeby v Unii zaznamenali výrobci v Unii mezi rokem 2025 a posledním obdobím pokles svého podílu na trhu o 2 procentní body ([19]) a využití kapacity zůstalo po celé posuzované období trvale nízké, a to mezi 61 % a 63 %. Nízká míra využití výrobních závodů se promítla do vyšších fixních nákladů výrobců v Unii v situaci, kdy výrobci v Unii důvodně očekávali zvýšení výrobních výstupů a snížení fixních výrobních nákladů. Ztráta podílu na trhu je obzvláště znepokojivá v době, kdy jsou výrobci v Unii povinni v rámci přechodu na elektrifikaci významně investovat do vývoje nových modelů a technologií.

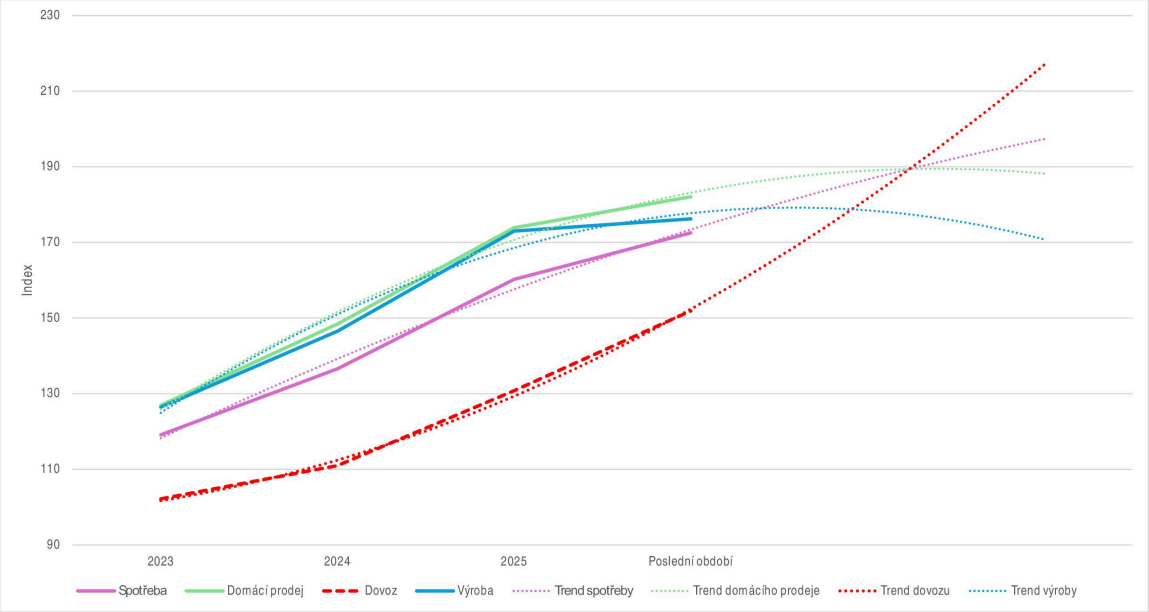
(54) Současně prudce vzrostl dovoz, přičemž dovozní ceny byly v průměru o 18 % nižší než ceny výrobního odvětví Unie, a ziskovost výrobního odvětví Unie se v posuzovaném období neustále zhoršovala. Tyto kumulativní důkazy zdůraznily, že výrobní odvětví Unie nebylo schopno těžit z růstu trhu, neboť levný dovoz agresivně zachycoval inkrementální poptávku, což přímo poškozovalo hospodářskou výkonnost domácích výrobců.

(55) V níže uvedeném grafu byl vývoj ukazatelů výkonnosti výrobního odvětví Unie porovnán s nárůstem dovozu. Každý ukazatel rovněž zahrnoval předpokládanou spojnici trendu pro příští dva roky, která ilustrovala zpomalení růstu hospodářských ukazatelů mezi rokem 2025 a posledním obdobím, zatímco dovoz pokračoval stejným tempem.

([19]) Ačkoli údaje za celý rok 2026 dosud nejsou k dispozici, pokračování trendu pozorovaného v prvních šesti měsících, jak již bylo možné pozorovat u rekordního počtu jednotek dovezených v červenci 2026, by vedlo k poklesu podílu na trhu o více než 2 procentní body za jeden rok.

Graf 4

Přehled trendů ve spotřebě, výrobě, prodeji a dovozu



(56) To bylo obzvláště znepokojivé v situaci, kdy by výrobní odvětví Unie mělo dosáhnout vysokého objemu prodeje a udržitelné míry využití kapacity ([20]), neboť tento trh se vyznačuje vysokými fixními náklady a podstatnými investičními požadavky nezbytnými k zachování konkurenceschopnosti. Celkově tyto ukazatele poukazují na zhoršení hospodářské situace výrobního odvětví Unie ve velmi blízké budoucnosti. V kombinaci s mírou nárůstu dovozu, jak je dále uvedeno níže, by tento vývoj mohl při neexistenci opatření uvádět výrobní odvětví do stále zranitelnějšího postavení.

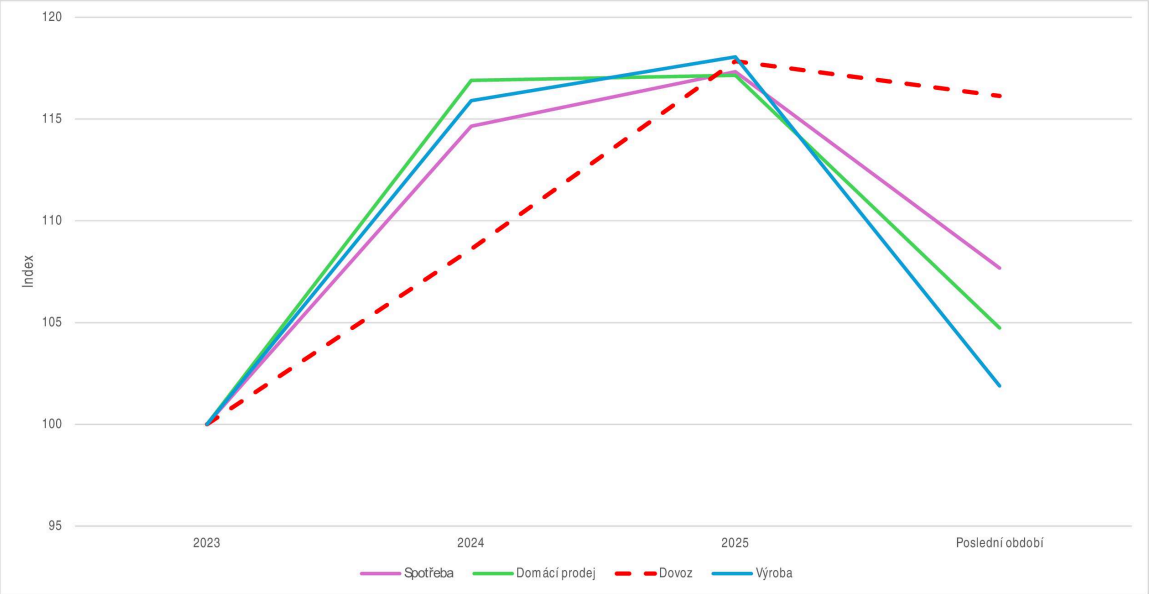
Míra nárůstu levného dovozu je významná

(57) Vývoj objemu dovozu (tabulka 1) v posuzovaném období ukázal, že dovoz se nejen zvýšil, ale také zrychlil. Zatímco spotřeba v Unii mezi rokem 2025 a posledním obdobím výrazně vzrostla o 364 442 vozidel, více než polovina této dodatečné poptávky, konkrétně 54 %, byla absorbována dovozem ze třetích zemí. Vzhledem k tomu, že tyto třetí země představovaly 28 % podílu na trhu Unie, bylo zřejmé, že nedávný růst spotřeby na trhu byl převážně zachycen a zásobován dováženými výrobky, a nikoli domácím výrobním odvětvím. Kromě toho v posledním období vstupoval dovoz na trh za ceny výrazně nižší než ceny výrobců v Unii. Kromě skutečnosti, že cenový rozdíl zjištěný v oddíle 7.1 vyvíjel značný tlak na hospodářskou situaci výrobního odvětví Unie, jehož zisky jsou již nyní v nestabilní situaci, tento cenový rozdíl pravděpodobně rovněž zvýší poptávku po dalším dovozu.

([20]) Několik výrobců v Unii oznámilo restrukturalizační programy zaměřené na snížení kapacity s cílem dosáhnout udržitelnější míry využití kapacity. Viz také oddíl „*Plánované restrukturalizace*“.

Graf 5

Roční nárůst některých ukazatelů



(58) Výše uvedený graf ukazuje indexy meziročního tempa růstu spotřeby, výroby, domácího prodeje a dovozu. Během prvních tří let rostla spotřeba, výroba a domácí prodej průměrným tempem necelých 20 %. Během posledního období však růst prudce poklesl na jednocifernou úroveň. Dovoz zpočátku rostl mnohem pomalejším tempem, ale do roku 2025 se dostal na úroveň ostatních ukazatelů. V posledním období překročilo tempo růstu dovozu tempo růstu ostatních ukazatelů.

(59) Dovozní statistiky podle původu (tabulka 2) ukázaly, že tento nárůst byl způsoben zejména, ale nejen, dovozem pocházejícím z Číny. Údaje o historických podílech dovozu naznačovaly, že čínský dovoz původně získal podíl na trhu na úkor jiných třetích zemí. V posledním období však čínské dovozy začaly získávat podíl na trhu na úkor odvětví Unie. Očekává se, že tento trend bude nadále pokračovat, přičemž se předpokládá, že levný dovoz dále poroste. Podle společnosti Mobility Global vyrobila Čína v roce 2025 přibližně 7 milionů hybridních vozidel a její výrobní kapacita se odhaduje na dvojnásobek její výroby. Jak ukazuje tabulka 14, očekává se, že výroba bude i nadále růst.

Tabulka 14

Čínská výroba hybridních vozidel

	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Výroba (v jednotkách)	7 018 283	7 405 680	8 164 272	8 663 254	8 673 776	8 645 676
Index (2025 = 100)	*100*	*106*	*116*	*123*	*124*	*123*

Zdroj: Mobility Global. Údaje za roky 2025 a první pololetí roku 2026 odrážejí skutečnou výrobu, údaje za druhé pololetí roku 2026–2030 představují prognózy Mobility Global.

(60) K tomuto růstu dochází navzdory oslabující domácí poptávce, přičemž vykazované prodeje vozidel meziročně klesly přibližně o 20 %, včetně 26 % poklesu prodejů vozidel typu PHEV. ([21]) V důsledku klesající poptávky, nadbytečných kapacit a intenzivní domácí konkurence se čínští výrobci stále více spoléhají na exportní trhy. Jak ukazuje tabulka 15, v roce 2025 se čínský vývoz ve srovnání s rokem 2022 zvýšil téměř o 500 %. Čína vyvezla přibližně 1,125 milionu hybridních osobních automobilů, z nichž 27 % bylo určeno pro Unii. To představovalo nárůst o 7 procentních bodů ve srovnání s rokem 2024, kdy do Unie směřovalo 20 % čínského vývozu hybridních osobních automobilů.

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

Tabulka 15

Celkový celosvětový dovoz hybridních vozidel z Číny

	2023	2024	2025
Celosvětový dovoz z Číny (v kusech)	191 912	526 312	1 124 177
Index (2023 = 100)	*100*	*274*	*586*

Zdroj: GTA

(61) Zároveň se zdálo, jak je vysvětleno v oddíle 5, že dostupnost alternativních vývozních destinací je omezená. Naproti tomu trh Unie zůstal poměrně otevřený, a z pohledu čínských vývozců, kteří se potýkají se slabou domácí poptávkou a nadměrnou kapacitou, proto byl a je atraktivní vývozní destinací.

(62) Vzhledem k významnému a prudce zvýšenému dovozu do Unie, cenovému rozdílu tohoto dovozu, jakož i vysokým překážkám dovozu na jiných relevantních vývozních trzích je pravděpodobné, že se dovoz do Unie podstatně zvýší. Tento pokračující nárůst levných dovozů pravděpodobně vyvolá další tlak na ceny výrobců v Unii a povede k poklesu jejich tržeb, tržního podílu, ziskovosti a návratnosti investic. To by následně oslabilo schopnost výrobního odvětví Unie udržet výrobu, zachovat zaměstnanost a financovat značné investice potřebné pro inovace a přechod k elektrifikaci. Dostupné důkazy proto podpořily závěr, že hrozí, že rostoucí objem levného dovozu způsobí výrobnímu odvětví Unie vážnou újmu.

Plánované restrukturalizace

(63) Na základě předběžné analýzy Evropského monitoru pro restrukturalizaci (ERM) ([22]) a doplňkového podnikového a mediálního zpravodajství se zdá, že od roku 2024 došlo mezi výrobci automobilů v Unii k zintenzivnění restrukturalizační činnosti. Níže uvedená analýza se zaměřuje na hlavní výrobce automobilů v Unii.

(64) Jeden výrobce v Unii se v prosinci 2024 zavázal ke snížení počtu zaměstnanců ve svých továrnách v Německu do roku 2030 o více než 35 000 zaměstnanců ([23]). Tento údaj byl poté v březnu 2026 upraven směrem nahoru, přičemž společnost očekávala, že v rámci své skupiny do roku 2030 zruší v EU přibližně 50 000 pracovních míst ([24]).

(65) V září 2026 tento výrobce v Unii schválil plány na snížení počtu pracovních míst po celém světě o dalších 50 000. Celkový počet míst, která výrobce plánuje do roku 2030 zrušit, tedy činí přibližně 100 000, z čehož se 50 000 nachází v Unii a dalších 50 000 míst po celém světě, z toho přibližně polovina v Německu. ([25]) Ačkoli rozsah tohoto snížení počtu pracovních míst je velký a opatření není zaměřeno konkrétně na výrobu vozidel HEV nebo PHEV, tlak na budoucí výrobu hybridních vozidel v důsledku těchto oznámení o rozsáhlé restrukturalizaci a z toho vyplývajícího omezení kapacity v každém případě roste. V oznámení ze září 2026 se například uvádí, že výrobce v Unii nemůže v současné době vzhledem k rostoucí konkurenci v oblasti dovozu zaručit budoucí výrobní příděly po roce 2030 pro závody v Hannoveru (12 900 zaměstnanců), Emdenu (7 700 zaměstnanců), Zwickau (8 000 zaměstnanců) a Audi Neckarsulmu (15 500 zaměstnanců) ([26]). Závody v Hannoveru i Neckarsulmu se podílejí na

([22]) Evropský monitor pro restrukturalizaci (ERM) sleduje rozsáhlé změny pracovních míst a oznámení o restrukturalizaci ze strany výrobců automobilů v celé Evropské unii a zaznamenává ohlášené případy restrukturalizace, které se týkají nejméně 100 pracovních míst nebo 10 % zaměstnanosti ve větších podnicích.

([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 a https://www.businesstimes.com.sg/companies-markets/volkswagen-plans-slash-50000-more-jobs-amid-dire-need-reduce-costs.

výrobě nových hybridních vozidel, což poukazuje na hrozbu pro zaměstnanost spojenou s výrobou nových hybridních vozidel v těchto závodech. Kromě toho je několik výrobních linek v Unii rovněž dostatečně flexibilních, aby mohly vyrábět vozidla s různými hnacími ústrojími, což znamená, že uzavření jakéhokoli takového závodu bude mít důsledky pro budoucí potenciální výrobu vozidel HEV a PHEV.

(66) Komise zjistila, že další výrobce hybridních vozidel v Unii usiluje do roku 2030 o zlepšení využití kapacity na 80 % pomocí restrukturalizace a snížení evropské výrobní kapacity o 800 000 jednotek ([27]). V rámci této restrukturalizace plánuje výrobce v Unii nejdříve do konce roku 2028 ukončit výrobu vozidel v Poissy (Francie). To bude zahrnovat i výrobu hybridních vozidel. Místo toho se očekává, že výrobní závod bude nově využit pro činnosti zahrnující výrobu dílů, obnovu vozidel, recyklaci, 3D tisk a další průmyslové činnosti.

(67) To naznačuje, že zatímco poptávka po elektrifikovaných vozidlech roste, prospěch z tohoto růstu mají převážně dovážená hybridní vozidla a výrobci v Unii namísto toho, aby byli schopni z tohoto růstu trhu plně těžit, plánují snížit výrobní kapacitu. Očekávané pokračování prudkého nárůstu levného dovozu dále zhorší tlak na výrobce v Unii.

(68) Komise zaznamenala další oznámení o rozsáhlé restrukturalizaci, která přímo souvisejí se zvýšeným celosvětovým tlakem a agresivním cenovým chováním v automobilovém průmyslu a pravděpodobně budou mít dopad na budoucí výrobu hybridních vozidel. Další výrobce vozidel například oznámil novou komplexní dlouhodobou strategii a restrukturalizaci, s jejichž pomocí chce řešit globální konkurenci, náklady na vývoj a sílící tlak ze strany rychle se rozvíjejících čínských výrobců. ([28]) Tento výrobce v Unii plánuje zrušit 15 % až 20 % pracovních míst v oblasti inženýrství po celém světě ([29]), přičemž se v zájmu snížení nákladů na vývoj elektrifikovaných vozidel zaměřuje na omezení technických, výzkumných a administrativních inženýrských pozic ve světě, což má však výrazný dopad na jeho činnosti ve Francii a Španělsku.

(69) Kromě toho Komise vzala na vědomí oznámení jiného výrobce hybridních vozidel v Unii týkající se celosvětového snížení počtu pracovních míst do roku 2027 o téměř 8 000 zaměstnanců ([30]), přičemž většina míst se má rušit v Německu. Společnost označila za hlavní katalyzátory reorganizace snížení ziskovosti a závažné problémy na trhu.

(70) Další výrobce v Unii navíc s cílem zachovat ziskovost přijal strategie strukturálního zmenšování výroby a omezování nákladů. Vzhledem ke klesající poptávce po luxusních vozidlech a intenzivním cenovým tlakům v Číně si výsledný tlak na globální příjmy vyžádal omezení operací, snížení výrobních cílů a komplexní přehodnocení struktury nákladů společnosti. ([31])

Významné dostupné globální kapacity

(71) Tabulka 16 představuje prognózu společnosti Mobility Global týkající se obecné kapacity závodů na hlavních světových trzích, konkrétně v Číně, Turecku, Koreji, Japonsku a Spojeném království. Prognóza naznačuje, že vzestupný trend v kapacitě bude podle očekávání pokračovat i v letech 2025 až 2033, a to především v důsledku rozšiřování kapacity v Číně. Odhaduje se, že využití těchto závodů klesne po roce 2025 pod 50 %, což odráží značnou a znepokojivou míru volné kapacity. To způsobuje zejména Čína, kde se využití kapacity odhaduje na pouhých 43 %. V důsledku toho může odhadovaná nadbytečná kapacita na těchto světových trzích dosáhnout až 50 milionů vozidel, což je úroveň odpovídající skutečné výrobě. Ačkoli se tyto údaje netýkají konkrétně hybridních vozidel, poskytují relevantní kontext pro posouzení podmínek, za nichž je segment hybridních vozidel provozován. To je obzvláště důležité vzhledem k flexibilitě automobilové výroby, kdy jsou výrobci schopni na stejných výrobních linkách vyrábět vozidla s různými hnacími ústrojími. V důsledku toho je vývoj celkové výroby vozidel a kapacity důležitý pro posouzení situace z hlediska kapacity, kterému segment hybridních vozidel čelí.

([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/.

Tabulka 16

Prognóza celkové kapacity závodů na hlavních světových trzích

Čína, Japonsko, Korea, Turecko, Spojené království											
Ukazatel / Rok	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Celková výroba (v 1 000 kusů)	43 988	44 022	47 112	45 297	45 172	45 093	45 455	45 996	46 261	46 839	47 124
Index	*100*	*100*	*107*	*103*	*103*	*103*	*103*	*105*	*105*	*106*	*107*
Celková výroba (v 1 000 kusů)	83 884	88 072	92 077	94 684	95 179	94 847	95 624	95 283	95 447	95 626	96 127
Index	*100*	*105*	*110*	*113*	*113*	*113*	*114*	*114*	*114*	*114*	*115*
Využití kapacity (v %)	52	50	51	48	47	48	48	48	48	49	49

Zdroj: Mobility Global.

(72) Na základě předběžné analýzy světového trhu s automobily tedy existuje dostatečné množství volně dostupné kapacity na straně vývozců, které se plánuje dále rozšířit, neboť vzhledem k nízkým dovozním cenám a atraktivitě trhu Unie pro nová hybridní vozidla budou tato vozidla pravděpodobně stále více směrována na trh Unie.

Zásoby

(73) Úroveň zásob hybridních vozidel v Unii je relevantním ukazatelem budoucího tlaku na výrobní odvětví Unie vyvíjeného dovozem výrobků, neboť tato množství jsou určena k prodeji na trhu Unie.

(74) Analýza se v této fázi zaměřuje zejména na Čínu, neboť se zdá, že prudký nárůst dovozu je způsoben zejména, avšak ne výhradně, dovozem pocházejícím z Číny. Aby bylo možné odhadnout úroveň zásob dotčených výrobků v Unii, byly přezkoumány vývozní statistiky z Číny do Unie za období 2023–2025. Lze mít za to, že rozdíl mezi vývozem vykázaným Čínou a dovozem zaznamenaným Unií představuje vozidla čekající na celní odbavení v Unii. Vzhledem k tomu, že přeprava vozidel z Číny do Unie může trvat několik měsíců, nebyly údaje týkající se probíhajícího roku zohledněny.

Tabulka 17

Srovnání čínských vývozních statistik a dovozních statistik EU

	2023	2024	2025
Čínský vývoz do EU (v kusech)	47 644	114 197	356 037
Dovozy z Číny do EU (v kusech)	46 001	106 542	302 403
Rozdíl (v kusech)	1 643	7 655	53 634

Zdroj: Čínské vývozní statistiky a Eurostat.

(75) Rozdíl mezi vývozem a dovozem byl v roce 2023 zanedbatelný, v roce 2024 se mírně zvýšil a v roce 2025 výrazně vzrostl a dosáhl přibližně 53 000 vozidel. Ačkoli některá z těchto vozidel mohla být v roce 2026 celně odbavena, velikost rozdílu pozorovaného v roce 2025 zůstává výrazně vyšší než ve třech předchozích letech. To naznačuje, že zásoby se stále více hromadí, a zvyšují proto tlak vyvíjený dovozem na výrobní odvětví Unie.

7.3. **Závěr**

(76) Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem dospěla Komise k předběžnému závěru, že výrobci v Unii se nacházejí ve zranitelné situaci a čelí hrozbě vážné újmy, o čemž svědčí klesající hospodářské ukazatele uvedené v oddíle 7.1, významný a zrychlující se nárůst levného dovozu, plánované restrukturalizace v rámci výrobního odvětví Unie, významně dostupné celosvětové výrobní kapacity a stále rostoucí zásoby na trhu Unie.

8. **PŘÍČINNÁ SOUVISLOST**

(77) Komise zkoumala, zda zvýšený dovoz způsobil výrobcům v Unii hrozbu vážné újmy. Kromě toho Komise rovněž zkoumala, zda k hrozbě vážné újmy výrobcům v Unii nemohly současně přispět jiné známé činitele, které by zpochybnily existenci příčinné souvislosti mezi hrozbou újmy, kterou by utrpělo výrobní odvětví Unie, a zvýšeným dovozem.

8.1. **Nárůst dovozu**

(78) Komise předběžně zjistila, že existuje příčinná souvislost mezi zvýšeným dovozem dotčeného výrobku a hrozbou vážné újmy, kterou by utrpěli výrobci v Unii. Příčinnou souvislost mezi prudkým nárůstem dovozu a křehkou hospodářskou situací výrobního odvětví Unie prokazuje vývoj zaznamenaný v posledním období.

(79) Ačkoli se spotřeba v Unii a prodej v Unii během posuzovaného období zvýšily, poslední období se vyznačuje tím, že je prvním, během něhož byl za růst trhu zodpovědný převážně dovoz, a nikoli výrobní odvětví Unie. Vzhledem k tomu, že dovoz během tohoto období agresivně rozšiřoval svou přítomnost na trhu Unie, zaznamenalo výrobní odvětví Unie zhoršení svých hospodářských ukazatelů, včetně ztráty podílu na trhu, značného cenového tlaku, stále nestabilnější ziskovosti a potřeby další restrukturalizace.

(80) Měsíční údaje za poslední období naznačují, že tempo, kterým dovoz vstupuje na trh Unie, se zrychluje. Kromě toho mají vývozci dostatečně volně dostupnou kapacitu, která se má dále rozšiřovat. Vzhledem k atraktivitě trhu Unie pro hybridní vozidla z hlediska ceny se očekává, že trend dovozu pozorovaný v posledním období bude pokračovat a dále se zrychlí.

(81) Vzhledem k již tak nejisté ziskovosti výrobního odvětví Unie spolu s vysokými fixními náklady a značnými investicemi potřebnými k zachování konkurenceschopnosti na tomto trhu bude pokračování zrychlujícího se trendu dovozu nepochybně dále zhoršovat hospodářskou situaci výrobního odvětví (jako tomu bylo v posledním období) a pravděpodobně způsobí výrobcům v Unii ve velmi blízké budoucnosti vážnou újmu.

(82) Komise proto předběžně dospěla k závěru, že existuje příčinná souvislost mezi zvýšením dovozu a hrozbou vážné újmy, kterou utrpí výrobci v Unii.

8.2. **Další známé činitele**

(83) Aby se zajistilo, že hrozba vážná újmy nebude přičítána jiným činitelům než zvýšenému dovozu, provedla Komise předběžnou analýzu s cílem určit, zda k vážné újmě, která hrozí výrobcům v Unii, mohly přispět jiné činitele, a odlišit účinky těchto činitelů od účinků zvýšeného dovozu, aby předběžně stanovila existenci skutečného a podstatného vztahu příčiny a následku.

(84) Zatímco při výrobě hybridních vozidel jsou důležitým faktorem vysoké ceny energií, skutečná hrozba vážné újmy vyplývá z tlaku vyvíjeného na ceny v EU v důsledku prudkého nárůstu levného dovozu. Ceny energií jsou v Unii obecně vyšší než v některých jiných částech světa. Za běžných tržních podmínek mohou výrobci zohlednit zvýšení nákladů ve svých prodejních cenách, aby si udrželi přiměřený zisk. Dotčené výrobky však na trh Unie vstupují s cenami o průměrně 18 % nižšími, než jsou ceny v Unii, a vyvíjí tlak, v jehož důsledku výrobci v Unii nemohou zvýšit své prodejní ceny tak, aby pokryly cenu energie. Hrozbu vážné újmy tedy nezpůsobilo zvýšení nákladů na energii jako takové, ale neschopnost výrobců v Unii přesně zohlednit toto zvýšení nákladů ve svých prodejních cenách v důsledku zvýšeného dovozu.

(85) Pokud jde o vývozní výkonnost výrobců v Unii, byla v posuzovaném období do značné míry stabilní, s výjimkou roku 2024, kdy se vývoz snížil. Vzhledem k této stabilitě se Komise předběžně domnívala, že vývozní výkonnost k hrozbě vážné újmy nepřispěla.

(86) Pokud jde o poptávku spotřebitelů, registrace hybridních vozidel v EU od roku 2023 soustavně roste. Kromě toho se podle údajů společnosti Global Mobility očekává, že počet registrací se bude až do roku 2029 dále zvyšovat.

Tabulka 18

Vývoj registrací nových hybridních vozidel v EU (s prognózou)

	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Registrace (v tisících kusů)	3 530	4 048	4 749	5 552	6 056	6 359	6 430	6 173
Index (2023 = 100)	*100*	*115*	*135*	*157*	*172*	*180*	*182*	*175*

Zdroj: Mobility Global a ACEA. Údaje pro období 2026–2030 představují prognózu společnosti Mobility Global.

(87) Nejenže počet registrací roste, ale podíl hybridních vozidel na celkových registracích vzrostl z 33 % v roce 2023 na 46 % v posledním období.

Tabulka 19

Podíl nových hybridních vozidel na celkových registracích v EU

	2023	2024	2025	Poslední období
Podíl hybridních vozidel na celkových registracích v EU (v %)	33	38	44	46
Index (2023 = 100)	*100*	*115*	*133*	*139*

Zdroj: Mobility Global a ACEA

(88) Komise proto došla k předběžnému stanovisku, že poptávka po hybridních vozidlech v Unii roste, a tudíž k hrozbě vážné újmy nepřispívá.

(89) Pokud jde o právní prostředí týkající se snižování emisí CO_2, nelze je považovat za příčinu hrozby vážné újmy. Příslušný a navrhovaný vývoj právních předpisů naopak vyhlídky výrobců hybridních vozidel zlepšil. Ačkoli si Unie v oblasti snižování emisí CO_2 pro nové osobní automobily a dodávky stanovila ambiciózní cíle, tato opatření nepředstavují okamžitý zákaz hybridních technologií. Přechodný rámec byl v průběhu času spíše strukturován a v poslední době se vyvíjí způsobem, který je pro výrobce hybridních vozidel méně omezující, než se původně předpokládalo. Cesta politiky se zejména posunula od očekávání rychlejšího úplného přechodu na bateriový elektrický systém do roku 2030 k pozvolnějšímu přístupu do roku 2035 a návrh referenční hodnoty pro snížení emisí CO_2 o 90 % namísto úplného zákazu vozidel, která nejsou bateriovými elektrickými vozidly, ponechává prostor pro pokračující fungování hybridních vozidel. Komise se proto domnívá, že regulační prostředí nelze v současné době charakterizovat jako prostředí, v němž by výrobcům hybridních vozidel v Unii hrozila vážná újma.

(90) Komise tak předběžně nezjistila žádné jiné činitele, které by mohly oslabit příčinnou souvislost mezi nárůstem dovozu a hrozbou vážné újmy pro výrobce v Unii.

8.3. **Závěr**

(91) Z výše uvedených důvodů Komise prozatímně dospěla k závěru, že mezi výrazným nárůstem dovozu a hrozbou vážné újmy, kterou by mohlo utrpět výrobní odvětví Unie, existuje příčinná souvislost. K hrozbě vážné újmy pro výrobce v Unii mohly přispět i další faktory, avšak tyto faktory příčinnou souvislost neoslabily.

9. **ZÁJEM UNIE**

(92) Komise posoudila, zda by přijetí prozatímních opatření bylo v zájmu Unie. Analýza zájmu Unie vycházela z posouzení všech různých relevantních zájmů, včetně zájmů výrobců v Unii, dovozců a uživatelů.

(93) Cíl klimatické neutrality je ústředním prvkem Zelené dohody pro Evropu a právně závazným cílem stanoveným v právním rámci pro klima. Vzhledem k tomu, že silniční doprava způsobuje pětinu emisí CO2 v Evropě, podniká EU v zájmu dosažení cíle klimatické neutrality do roku 2050 ([32]) opatření ke snížení emisí z automobilů. ([33]) EU usiluje o snížení emisí z automobilů o 55 % a z dodávek o 50 % do roku 2030 ve srovnání s rokem 2021, aby dosáhla cíle nulových emisí z nových automobilů a dodávek do roku 2035. ([34]) Prodej nových benzinových a naftových automobilů je (momentálně) od roku 2035 zakázán. ([35])

(94) V současném období přechodu mezi automobily se spalovacími motory a plně elektrickými automobily však hybridní automobily představují pro spotřebitele často používanou a vyhledávanou alternativu, neboť již přispívají ke snížení emisí, ale nemají nevýhodu kratší dojezdové vzdálenosti jako mnoho plně elektrických automobilů.

(95) Totéž platí pro výrobce automobilů, kteří rovněž používají hybridní automobily jako přechodné modely mezi automobily se spalovacím motorem a plně elektrickými automobily k rozložení nákladů a jako „laboratoř“ pro výzkum a inovace, která připravuje půdu pro nejmodernější plně elektrická vozidla.

(96) Ztráta výroby hybridních vozidel v Unii by proto spotřebitelům ponechala jen málo alternativ, neboť podíl čínského dovozu na trhu již výrazně převažuje nad podíly jiných dodavatelů, jako je Japonsko nebo Korea, a v poslední době začal čínský dovoz získávat podíl na trhu i na úkor výrobního odvětví Unie.

(97) Tento trh se navíc vyznačuje vysokými fixními náklady a podstatnými investičními požadavky, které jsou nezbytné pro zachování konkurenceschopnosti. Životaschopný a ziskový automobilový průmysl v Unii má zásadní význam pro zajištění nezbytných investic do výzkumu a vývoje za účelem výroby plně elektrických automobilů v Unii do roku 2035. Nebylo by v zájmu Unie nechat ekologickou transformaci EU řídit pouze zahraničními aktéry.

(98) Kromě toho se Komise domnívá, že prozatímní ochranné opatření ve formě uvedené níže v oddíle 12 by nastolilo vhodnou rovnováhu mezi zájmy výrobců v Unii a následných uživatelů. S ohledem na význam odvětví hybridních vozidel pro hospodářství Unie, zejména pokud jde o inovace, elektrifikaci a zaměstnanost, dospěla Komise k předběžnému posouzení, že uložení opatření na hybridní vozidla by bylo v zájmu Unie.

10. **KRITICKÉ OKOLNOSTI**

(99) V souladu s čl. 7 odst. 1 písm. a) nařízení (EU) 2015/478 Komise posoudila, zda nastaly kritické okolnosti, za nichž by prodlení způsobilo škodu, kterou by bylo obtížné napravit. Komise za tímto účelem posoudila situaci výrobců v Unii, vývoj dovozu v posledním období a pravděpodobnost, že dovoz v nejbližší budoucnosti bude dále narůstat.

(100) Jak je vysvětleno v oddíle 7, navzdory významnému růstu spotřeby v Unii výrobci v Unii v posledním období ztratili podíl na trhu a jejich ziskovost výrazně poklesla, přičemž dosáhla pouze přibližně dvou třetin minimálního zisku, který je obvykle vyžadován k zajištění dlouhodobé finanční životaschopnosti jejich obchodu s hybridními automobily. Zároveň vstoupila do Unie dovezená vozidla za ceny, které byly v průměru o 18 % nižší než ceny výrobního odvětví Unie. Výrobci v Unii proto čelili rostoucímu konkurenčnímu tlaku v době, kdy je jejich schopnost absorbovat další zhoršení jejich hospodářské situace již omezená.

([32]) Snižování emisí uhlíku: cíle a politiky EU | Témata | Evropský parlament.
([33]) Emise CO2 z aut:fakta a čísla (infografika) | Témata | Evropský parlament.
([34]) Snížení emisí z automobilů: vysvětlení nových cílů pro emise CO2 z automobilů a dodávek | Témata | Evropský parlament.
([35]) V prosinci 2025 však Komise předložila návrh na přezkum emisních norem CO2 pro osobní automobily a dodávky. Na základě návrhu budou muset od roku 2035 výrobci automobilů místo snížení o 100 % splnit cíl snížení výfukových emisí o 90 %, zatímco zbývajících 10 % emisí bude muset být kompenzováno používáním nízkouhlíkové oceli vyrobené v Unii nebo z e-paliv a biopaliv. To umožní, aby vedle plně elektrických vozidel hrály i po roce 2035 roli plug-in hybridní vozidla (PHEV), prodlužovače dojezdu, vozidla s technologií mild-hybrid a vozidla se spalovacími motory. Viz také https://climate.ec.europa.eu/areas-action/transport-decarbonisation/road-transport/cars-and-vans_cs.

(101) Měsíční údaje potvrdily, že nárůst levného dovozu pokračoval, zejména, ale nejen, u dovozu pocházejícího z Číny. Čínský dovoz vstupuje do Unie zrychleným tempem, zejména ve druhé polovině posledního období, a získal další podíl na trhu na úkor výrobního odvětví Unie i dalších tradičních dodavatelů na trh Unie. Domácí poptávka v Číně zároveň meziročně klesá, přičemž se očekává, že výroba v Číně bude i nadále růst, ačkoli využití kapacity se odhaduje na pouhých 43 %. Tato kombinace nadměrné kapacity, oslabení domácí poptávky a intenzivní domácí konkurence vytváří silnou pobídku pro čínské výrobce, aby v blízké budoucnosti hledali vývozní trhy. Rostoucí využívání opatření omezujících obchod na jiných trzích dále zvyšuje riziko, že tento vývoz bude směřovat do Unie, která zůstává poměrně otevřeným a atraktivním trhem. Unie je proto vystavena riziku bezprostředního dalšího nárůstu dovozu v době, kdy se její výrobní odvětví již nachází v nestabilní situaci.

(102) Komise měla za to, že kombinace již tak nestabilní hospodářské situace výrobců v Unii, pokračujícího nárůstu dovozu, značného cenového tlaku vyvíjeného tímto dovozem a pravděpodobnosti dalšího nárůstu dovozu v bezprostřední budoucnosti vytváří situaci, v níž by jakékoli zpoždění při přijímání prozatímních ochranných opatření způsobilo škodu, kterou by bylo obtížné napravit. Pokud by nebyla přijata včasná opatření, čelilo by výrobní odvětví Unie před ukončením šetření dalšímu nárůstu objemu dovozu a pokračujícímu cenovému tlaku.

(103) Komise proto dospěla k předběžnému závěru, že nastaly kritické okolnosti ve smyslu čl. 7 odst. 1 písm. a) nařízení (EU) 2015/478 a že by měla být neprodleně přijata prozatímní ochranná opatření.

11. VYNĚTÍ NĚKTERÝCH ZEMÍ Z PŮSOBNOSTI PROZATÍMNÍCH OPATŘENÍ

(104) V souladu s článkem 18 nařízení (EU) 2015/478 se prozatímní opatření nesmí vztahovat na žádný výrobek pocházející z rozvojové země, která je členem WTO, z Alžírska ([36]) nebo z Libanonu ([37]), pokud jejich podíl na dovozu tohoto výrobku do Unie nepřekračuje 3 %, za předpokladu, že rozvojové země, jejichž podíl na dovozu je nižší než 3 %, nemají společně více než 9 % podíl na celkovém dovozu dotčeného výrobku do Unie.

(105) Příloha I.1 obsahuje seznam rozvojových zemí, které jsou členy WTO, jakož i Alžírsko a Libanon, které mohou být způsobilé pro výjimku z ochranných opatření, s výhradou podmínek stanovených ve výše uvedeném bodě odůvodnění.

(106) Metodika použitá ke stanovení podílů dovozu z rozvojových zemí vycházela z celkového dovozu dotčeného výrobku do Unie v roce 2025. Podíl dovozů pocházejících z každé rozvojové země uvedené v příloze I.1 byl vypočten jako podíl těchto celkových dovozů. Dovoz pocházející z Ukrajiny, Keni, Islandu, Lichtenštejnska a Norska byl z výpočtu celkového dovozu vyloučen.

(107) Příloha I.2 (*Seznam rozvojových zemí, na které se vztahují prozatímní opatření*) obsahuje výsledek tohoto výpočtu a upřesňuje rozvojové země, na které se prozatímní ochranná opatření vztahují, neboť podíl jejich dovozu je vyšší než 3 %. Všechny rozvojové členské země s podílem dovozu nižším než 3 % společně nepředstavovaly více než 9 % celkového dovozu dotčeného výrobku do Unie v roce 2025.

(108) Kromě toho, jak je uvedeno v oddíle 4, by z oblasti působnosti prozatímních opatření měly být vyloučeny také Ukrajina, Evropský hospodářský prostor (EHP) a Keňa.

(109) S ohledem na požadavky Dohody o vystoupení Spojeného království Velké Británie a Severního Irska z Evropské unie a Evropského společenství pro atomovou energii (dále jen „dohoda o vystoupení“), jejíž nedílnou součástí je

([36]) Rozhodnutí Rady 2005/690/ES ze dne 18. července 2005 o uzavření Evropsko-středomořské dohody zakládající přidružení mezi Evropským společenstvím a jeho členskými státy na jedné straně a Alžírskou demokratickou a lidovou republikou na straně druhé, Úř. věst. L 265, 10.10.2005, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2005/690/oj.

([37]) Rozhodnutí Rady 2005/690/ES ze dne 14. února 2006 o uzavření Evropsko-středomořské dohody zakládající přidružení mezi Evropským společenstvím a jeho členskými státy na jedné straně a Libanonskou republikou na straně druhé, Úř. věst. L 143, 30.5.2006, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2006/356/oj.

Windsorský rámec, a na požadavky nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/2170 ([38]), a s cílem zajistit, aby dotčené výrobky mohly nadále vstupovat do Severního Irska, by uvedené výrobky neměly podléhat kvótám, pokud jsou dovezeny z jiné části Spojeného království a prodány konečným spotřebitelům na území Severního Irska a registrovány pro použití v Severním Irsku. Na základě dostupných důkazů se Komise nedomnívá, že by tato skutečnost mohla představovat pro účinnost opatření významné riziko. Komise však bude obchodní toky dotčeného výrobku převáženého z jiné části Spojeného království do Severního Irska, jakož i následné obchodní toky ze Severního Irska do zbytku Unie pečlivě sledovat a může toto nařízení podle potřeby změnit.

12. ZÁVĚRY A PŘIJETÍ PROZATÍMNÍCH OPATŘENÍ

12.1. Přijetí prozatímních opatření

(110) Bylo předběžně konstatováno, že výrobci v Unii trpí hrozbou vážné újmy. Vzhledem ke kritickým okolnostem vysvětleným v oddíle 10 se Komise domnívá, že by před dokončením aktuálního šetření měla být přijata prozatímní ochranná opatření, aby se zabránilo další újmě způsobené výrobnímu odvětví Unie, kterou by bylo obtížné napravit.

12.2. Forma, úroveň a doba trvání prozatímního opatření

(111) Při rozhodování o nejvhodnější formě prozatímních ochranných opatření Komise zohlednila několik faktorů.

(112) Za prvé, Komise zvážila, co je vhodné k nápravě hrozby vážné újmy pro výrobce v Unii, která se projevila v posledním období.

(113) Za druhé, Komise zohlednila svou praxi při předchozích šetřeních v rámci ochranných opatření a příslušných mezinárodních závazků, podle nichž by měly být respektovány tradiční obchodní toky, pokud nezhoršují zjištěnou hrozbu vážné újmy.

(114) Za třetí, Komise zvážila cenové úrovně, na nichž dovoz vstupuje do Unie, konkrétní tržní podmínky a schopnost vyvážejících výrobců absorbovat velmi vysoká dodatečná cla ([39]). Opatření by mělo výrobcům v Unii poskytnout účinnou ochranu před zvýšeným dovozem, který způsobuje hrozbu vážné újmy.

(115) S ohledem na výše uvedené úvahy, zejména s ohledem na kritické okolnosti, které vyžadují okamžitá opatření, se Komise domnívala, že celní opatření by nezajistilo účinnou reakci na hrozbu vážné újmy, neboť by dostatečně nebránilo skutečnému nárůstu dovozu. Množstevní omezení ve formě dovozních kvót, které stanoví maximální množství dotčeného výrobku, jež může být dovezeno do Unie během období uplatňování prozatímního ochranného opatření, bylo proto považováno za nezbytné k zajištění účinné ochrany výrobců v Unii. Dovoz mimo kvóty by neměl být povolen. Je-li uveden dovoz, měl by být chápán jako celní prohlášení s návrhem na propuštění do volného oběhu.

(116) Komise zajistila, aby toto opatření bylo slučitelné se závazky Unie vyplývajícími z dvoustranných nebo regionálních obchodních dohod se třetími zeměmi. Komise se rozhodla uložit opatření ve formě kvót. Komise dospěla k závěru, že přijetí takového opatření představuje nejméně rušivé opatření pro pokračování dvoustranného obchodu s partnery Unie v oblasti volného obchodu, které je nezbytně nutné k nápravě vzniklých obtíží.

([38]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/2170 ze dne 16. prosince 2020 o použití celních kvót a jiných dovozních kvót Unie (Úř. věst. L 432, 21.12.2020, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2020/2170/oj).

([39]) Komise v tomto ohledu vzala v úvahu značné volné výrobní kapacity, které mají vyvážející výrobci k dispozici, omezenou schopnost domácích trhů tyto kapacity absorbovat a rostoucí využívání opatření omezujících obchod na jiných trzích, což činí trh Unie obzvláště atraktivním jako odbytiště pro nadměrnou výrobu.

(117) Na základě zvážení zájmu Unie a za účelem zajištění optimálního využití objemů kvót Komise shledala, že by měly být přiděleny na jedné straně konkrétně zemím, které mají významný zájem na dodávkách dotčeného výrobku (tzv. „individuální kvóty“), a na druhé straně všem ostatním zemím původu. Pro účely tohoto nařízení se má za to, že významný dodavatelský zájem mají země s podílem přesahujícím 2 % dovozu v roce 2025 a měly by obdržet individuální kvótu. Všem ostatním dodavatelským zemím by měla být přidělena zbytková kvóta (dále jen „kvóta pro ostatní země“).

(118) Komise považovala za vhodné stanovit objemy kvót pro jednotlivé země na úrovni dovozu zaznamenaného u příslušné země v roce 2025, zvýšené o hodnotu mírně nad 15 %. Tento přístup zohlednil významný růst trhu Unie s novými hybridními vozidly, který se za předchozí tři roky zvýšil v průměru o 15 %. Komise měla za to, že stanovení kvót pouze na historických obchodních úrovních by dostatečně neodráželo vývoj trhu nebo zájmy uživatelů v Unii. Jako referenční rok byl předběžně vybrán rok 2025, protože se jednalo o poslední celý rok s dostupnými údaji. Kromě toho byl v roce 2025 zaznamenán nejvyšší objem dovozu.

(119) Vzhledem k omezenému počtu vozidel dovážených z jiných zemí původu kromě zemí původu, které mají podstatný zájem na dodávkách dotčeného výrobku (dále jen „držitelé kvót pro jednotlivé země“), a s cílem zabránit nepřiměřenému omezení jejich přístupu na trh Unie byla roční kvóta pro ostatní země stanovena na 1 500 vozidel, a nikoli vypočtena v souladu s metodikou popsanou ve 118. bodě odůvodnění.

(120) Kvóty jsou stanoveny v příloze II tohoto nařízení. Kvóty by měly být spravovány čtvrtletně, přičemž nevyužité objemy kvót by měly být převedeny do následujícího čtvrtletí (od 1. prosince 2026 do 28. února 2027, od 1. března 2027 do 31. května 2027 a od 1. června 2027 do 18. června 2027), a to během období uplatňování prozatímního ochranného opatření.

(121) Kvóta pro ostatní země by měla být naplněna na základě chronologického pořadí dat přijetí prohlášení k propuštění do volného oběhu, jak je stanoveno v prováděcím nařízení Komise (EU) 2015/2447 ([40]). Tento způsob správy vyžaduje úzkou spolupráci mezi členskými státy a Komisí.

(122) Dovoz v rámci příslušné kvóty podléhá celní sazbě, která by jinak byla použitelná na dotčený výrobek, s přihlédnutím k jakémukoli preferenčnímu sazebnímu zacházení stanovenému v dohodě mezi Unií a zemí původu.

(123) Způsobilost zboží dováženého z rozvojových zemí, které má být vyňato z kvót, závisí na původu zboží. Proto by měla být použita kritéria pro určení nepreferenčního původu zboží aktuálně platná v Unii.

(124) Dovoz přesahující příslušnou kvótu by neměl být povolen.

(125) Vzhledem k tomu, že kvóty jsou vyjádřeny počtem vozidel, lze přidělit pouze celé jednotky. Je-li objem kvóty vypočítán *pro rata temporis* nebo jsou-li žádosti o čerpání přesahující dostupný zůstatek přiděleny na poměrném základě, měl by být výsledek zaokrouhlen dolů na nejbližší celou jednotku, aby v žádném případě nedošlo k překročení kvóty. Aby se nesnížil celkový objem kvóty, neměl by zůstatek vyplývající ze zaokrouhlení dolů zůstat k dispozici pro čerpání ve stávajícím kvótovém období, ale měl by být převeden do následujícího kvótového období, s výjimkou posledního kvótového období.

(126) Prozatímní opatření by měla platit po dobu 200 kalendářních dnů (do 18. června 2027) ode dne, kdy toto nařízení vstoupí v platnost. Aby bylo zajištěno, že tato pravidla budou uvedena do praxe co nejdříve, měla by se použít od vstupu tohoto nařízení v platnost bez jakéhokoli období blokace.

([40]) Prováděcí nařízení Komise (EU) 2015/2447 ze dne 24. listopadu 2015, kterým se stanoví prováděcí pravidla k některým ustanovením nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 952/2013, kterým se stanoví celní kodex Unie (Úř. věst. L 343, 29.12.2015, s. 558, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2015/2447/oj).

(127) Výrobek, který je předmětem šetření, je uveden v 5. bodě odůvodnění. Výrobní procesy a tržní podmínky v automobilovém průmyslu jako celku se však vyznačují vysokou mírou složitosti. Dotyčný výrobek může být vyráběn zejména ve výrobních zařízeních, která rovněž vyrábějí vozidla mimo oblast působnosti definice výrobku, a to i za použití stejných součástí. Důležitou součástí automobilového průmyslu je navíc prodej ojetých vozidel. Komise proto sleduje vývoj dovozu, zejména s ohledem na:

— vozidla konstruovaná především pro přepravu devíti nebo méně osob, včetně řidiče, s pístovým motorem s vnitřním spalováním, ojetá nebo nová, v současnosti kódů KN 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;

— v rámci výše uvedené kategorie mikrohybridní elektrická vozidla konstruovaná především pro přepravu devíti nebo méně osob, včetně řidiče, s pístovým motorem s vnitřním spalováním jako hnacím motorem a zdrojem elektrické energie, jako je integrovaný alternátor nebo startér, který je používán výlučně k jinému účelu než je pohon, ojetá nebo nová, v současnosti kódů TARIC: 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 a 8703 33 90 10;

— motorová vozidla pro přepravu nákladu o celkové hmotnosti nepřesahující 5 tun, ojetá nebo nová, bez ohledu na jejich hnací ústrojí, v současnosti kódů KN 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;

— ojetá hybridní vozidla konstruovaná především pro přepravu devíti či méně osob, včetně řidiče, s pístovým motorem s vnitřním spalováním a s jedním nebo více elektrickými motory jako hnacími motory, bez ohledu na počet kol uvedených do pohybu, bez ohledu na to, zda je lze nabíjet připojením k vnějšímu zdroji elektrické energie, v současnosti kódů KN 8703 40 90, ex 8703 50 00, 8703 60 90, ex 8703 70 00 (kódů TARIC 8703 50 00 90, 8703 70 00 90);

— ojetá vozidla pouze s elektrickým hnacím motorem konstruovaná především pro přepravu devíti nebo méně osob, včetně řidiče, v současnosti kódu 8703 80 90.

(128) Sledování výše uvedených kategorií vozidel umožní Komisi posoudit vývoj dovozu těchto vozidel a rozhodnout, zda změny ve struktuře dovozu mohou ovlivnit účinnost tohoto opatření.

(129) Komise konzultovala Výbor pro ochranná opatření zřízený podle čl. 3 odst. 3 nařízení (EU) 2015/478 a čl. 22 odst. 3 nařízení (EU) 2015/755,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

1. S výhradou článku 4 se na období 200 kalendářních dnů od vstupu tohoto nařízení v platnost otevírají kvóty pro dovoz některých nových hybridních vozidel pocházejících ze třetích zemí, konstruovaných především pro přepravu devíti či méně osob, včetně řidiče, s pístovým motorem s vnitřním spalováním a s jedním nebo více elektrickými motory jako hnacími motory, bez ohledu na počet kol uvedených do pohybu, bez ohledu na to, zda je lze nabíjet připojením k vnějšímu zdroji elektrické energie, v současnosti kódů KN ex 8703 40 10, ex 8703 50 00, ex 8703 60 10, a ex 8703 70 00 (kódů TARIC 8703 40 10 10, 8703 40 10 90, 8703 50 00 10, 8703 60 10 10, 8703 60 10 90, 8703 70 00 10) do Unie.

2. Je-li kvóta vyčerpána, dovoz dotčeného výrobku do Unie se nepovolí.

3. Prohlášení o kvótách pro dotyčný původ je povinné.

4. Dovoz v rámci příslušné kvóty podléhá celní sazbě, která by jinak byla použitelná na dotčený výrobek, s přihlédnutím k jakémukoli preferenčnímu sazebnímu zacházení stanovenému v dohodě mezi Unií a zemí původu.

5. Bez ohledu na první odstavec nepodléhá dovoz dotčeného výrobku dovezeného do Severního Irska z jiné části Spojeného království a prodávaného konečným spotřebitelům na území Severního Irska a registrovaného pro použití v Severním Irsku kvótám.

6. Tento článek se nepoužije na výrobky, které pocházejí:

a) z Islandu, Lichtenštejnska a Norska;

b) z Ukrajiny;

c) z Keni;

d) z rozvojových zemí uvedených v příloze I.1 s výjimkou zemí uvedených v příloze I.2.

Článek 2

1. Kvóty stanovené v článku 1 spravuje Komise a členské státy v souladu se systémem správy celních kvót stanoveným v článcích 49 až 54 prováděcího nařízení (EU) 2015/2447.

2. Kvóty jsou spravovány čtvrtletně: od 1. prosince 2026 do 28. února 2027, od 1. března 2027 do 31. května 2027 a od 1. června 2027 do 18. června 2027.

3. Rozdělení každé čtvrtletní kvóty se ukončí dvacátým pracovním dnem Komise po konci čtvrtletí.

4. Od 1. prosince 2026 do 18. června 2027 se nevyužité objemy kvót za jedno čtvrtletí převedou do dalšího čtvrtletí v rámci stejného ročního období uplatňování.

5. Množství přidělená v rámci kvóty mohou být vrácena v souladu s platnými celními předpisy. Pokud bylo čerpání čtvrtletní kvóty ukončeno v souladu s čl. 2 odst. 3 tohoto nařízení nebo pokud byla celní kvóta vyčerpána nebo další přístup k ní jiným způsobem uzavřen podle tohoto nařízení, nemá vrácení těchto množství za následek opětovné otevření této kvóty za účelem předkládání nebo přijímání nových žádostí o čerpání. Tato vrácená množství se zohlední pouze pro účely úpravy zůstatku příslušné kvóty. Pokud byl nevyužitý zůstatek čtvrtletní kvóty již převeden do následujícího čtvrtletí v souladu s čl. 2 odst. 3 tohoto nařízení, množství za toto čtvrtletí, která byla vrácena později, se do následujícího čtvrtletí nepřevedou. Tyto kvóty proto již nebudou hospodářským subjektům přístupné.

6. Odchylně od čl. 51 odst. 5 prováděcího nařízení (EU) 2015/2447 se na kvóty rozdělené tímto nařízením nevztahuje období blokace.

7. Pokud požadovaná množství přesáhnou dostupný zůstatek kvóty, množství, která mají být přidělena, se určí na poměrném základě a v případě, že výsledkem není celé číslo, zaokrouhlí se dolů na nejbližší celou jednotku. Kvóta se dnem přidělení uzavírá. Zůstatek, který v důsledku zaokrouhlení dolů zbude, není pro další čerpání v rámci tohoto kvótového období k dispozici a převede se do následujícího kvótového období, pokud dotyčné kvótové období není posledním kvótovým obdobím v rámci téhož ročního období uplatňování.

Článek 3

1. Dovoz výrobků uvedených v příloze III tohoto nařízení podléhá zpětné kontrole Unie v souladu s nařízeními (EU) 2015/478 a (EU) 2015/755.

2. Klasifikace výrobků, na něž se vztahuje toto nařízení, je založena na KN a TARIC.

Článek 4

1. Původ jakéhokoli výrobku, na který se vztahuje toto nařízení, se určí v souladu s platnými předpisy Unie o nepreferenčním původu a s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 952/2013 ([41]).

2. Není-li stanoveno jinak, použijí se příslušná platná ustanovení o clech.

Článek 5

1. Výhoda plynoucí z kvót uvedených v článku 1 pro zboží pocházející z Čínské lidové republiky je podmíněna předložením podepsaného a orazítkovaného osvědčení o vývozní kvótě vydané Čínskou obchodní komorou pro dovoz a vývoz strojírenských a elektronických výrobků (CCCME) Čínské lidové republiky.

2. Osvědčení o vývozní kvótě se vyhotoví na formuláři podle vzoru v příloze IV tohoto nařízení.

Článek 6

Členské státy úzce spolupracují s Komisí, aby zajistily dodržování tohoto nařízení.

Článek 7

Toto nařízení vstupuje v platnost dnem 1. prosince 2026.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne 23.listopadu 2026.

Za Komisi
předsedkyně
Ursula VON DER LEYEN

([41]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 952/2013 ze dne 9. října 2013, kterým se stanoví celní kodex Unie (Úř. věst. L 269, 10.10.2013, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/952/oj).

PŘÍLOHA I

I.1 – **Seznam zahrnující rozvojové země, které jsou členy WTO, Alžírsko a Libanon**

Afghánistán, Albánie, Alžírsko, Angola, Antigua a Barbuda, Argentina, Arménie, Bahrajn, Bangladéš, Barbados, Belize, Benin, Bolívie, Botswana, Brazílie, Brunej Darussalam, Burkina Faso, Burundi, Čad, Černá Hora, Čína, Demokratická republika Kongo, Dominika, Dominikánská republika, Džibutsko, Egypt, Ekvádor, Fidži, Filipíny, Gabon, Gambie, Ghana, Grenada, Gruzie, Guatemala, Guinea, Guinea-Bissau, Guyana, Haiti, Honduras, Hongkong, Chile, Indie, Indonésie, Jamajka, Jemen, Jihoafrická republika, Jordánsko, Kambodža, Kamerun, Kapverdy, Katar, Kazachstán, Keňa, Kolumbie, Kongo, Kostarika, Kuba, Kuvajt, Kyrgyzská republika, Laoská lidově demokratická republika, Lesotho, Libanon, Libérie, Macao, Madagaskar, Malajsie, Malawi, Maledivy, Mali, Maroko, Mauricius, Mauritánie, Mexiko, Moldavsko, Mongolsko, Mosambik, Myanmar, Namibie, Nepál, Niger, Nigérie, Nikaragua, Omán, Pákistán, Panama, Papua-Nová Guinea, Paraguay, Peru, Pobřeží slonoviny, Rwanda, Salvador, Samoa, Saúdská Arábie, Senegal, Severní Makedonie, Seychely, Sierra Leone, Spojené arabské emiráty, Středoafrická republika, Surinam, Svatá Lucie, Svatý Kryštof a Nevis, Svatý Vincenc a Grenadiny, Svazijsko, Šalamounovy ostrovy, Šrí Lanka, Tádžikistán, Tanzanie, Thajsko, Togo, Tonga, Trinidad a Tobago, Tunisko, Turecko, Uganda, Ukrajina, Uruguay, Vanuatu, Venezuela, Vietnam, Východní Timor, Zambie, Zimbabwe.

I.2 — **Seznam zahrnující rozvojové země, na něž se vztahují prozatímní opatření**

Čína, Turecko, Mexiko a Maroko.

PŘÍLOHA II

Objemy kvót

Výrobek	Kód KN a kód TARIC	Rozdělení podle zemí (v příslušných případech)	Od 1. prosince 2026 do 28. února 2027	Od 1. března 2027 do 31. května. 2027	Od 1. června. 2027 do 18. června. 2027	Pořadové číslo
			Objem kvóty (v jednotkách)	Objem kvóty (v jednotkách)	Objem kvóty (v jednotkách)	
Některá nová hybridní vozidla	8703 40 10 10, 8703 40 10 90, 8703 50 00 10, 8703 60 10 10, 8703 60 10 90, 8703 70 00 10	Čína	86 301	88 219	17 260	090254
		Japonsko	76 900	78 609	15 380	090255
		Turecko	56 844	58 107	11 369	090256
		Spojené království	47 431	48 485	9 486	090257
		Korejská republika	30 566	31 245	6 113	090258
		Mexiko	15 640	15 987	3 128	090259
		Maroko	10 779	11 019	2 156	090260
		Srbsko	8 709	8 902	1 742	090261
		Spojené státy americké	8 317	8 502	1 663	090262
		Jižní Afrika (*)	nepoužije se	nepoužije se	nepoužije se	nepoužije se
		Ostatní země	370	378	74	090290

(*) Nepoužije se, protože Jihoafrická republika je vyňata na základě přílohy I.2.

PŘÍLOHA III

Seznam výrobků podléhajících zpětné kontrole

— Vozidla konstruovaná především pro přepravu devíti nebo méně osob, včetně řidiče, s pístovým motorem s vnitřním spalováním, ojetá nebo nová, v současnosti kódů KN 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;

— v rámci výše uvedené kategorie mikrohybridní elektrická vozidla konstruovaná především pro přepravu devíti nebo méně osob, včetně řidiče, s pístovým motorem s vnitřním spalováním jako hnacím motorem a zdrojem elektrické energie, jako je integrovaný alternátor nebo startér, který je používán výlučně k jinému účelu než je pohon, ojetá nebo nová, v současnosti kódů TARIC: 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 a 8703 33 90 10;

— motorová vozidla pro přepravu nákladu o celkové hmotnosti nepřesahující 5 tun, ojetá nebo nová, bez ohledu na jejich hnací ústrojí, v současnosti kódů KN 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;

— ojetá hybridní vozidla konstruovaná především pro přepravu devíti či méně osob, včetně řidiče, s pístovým motorem s vnitřním spalováním a s jedním nebo více elektrickými motory jako hnacími motory, bez ohledu na počet kol uvedených do pohybu, bez ohledu na to, zda je lze nabíjet připojením k vnějšímu zdroji elektrické energie, v současnosti kódů KN 8703 40 90, ex 8703 50 00, 8703 60 90, ex 8703 70 00 (kódů TARIC 8703 50 00 90, 8703 70 00 90);

— ojetá vozidla pouze s elektrickým hnacím motorem konstruovaná především pro přepravu devíti nebo méně osob, včetně řidiče, v současnosti kódu 8703 80 90.

PŘÍLOHA IV

OSVĚDČENÍ O VÝVOZNÍ KVÓTĚ

ČÍNSKÁ OBCHODNÍ KOMORA PRO DOVOZ A VÝVOZ STROJÍRENSKÝCH A ELEKTRONICKÝCH VÝROBKŮ (CCCME)
ADRESA: 8th Floor, Office Tower 2, No. 18 Jianguomennei Street, 100005, Peking, ČÍNA
Tel: 0086-10-58280982
Fax: 0086-10-58280870

OSVĚDČENÍ O KVÓTĚ Č.:	
DATUM OSVĚDČENÍ O KVÓTĚ:	
NÁZEV PRODEJCE:	
NÁZEV DOVOZCE:	
OBCHODNÍ FAKTURA Č.:	
DATUM OBCHODNÍ FAKTURY:	

SÉRIOVÉ ČÍSLO	KÓD KN / TARIC	ZNAČKA	MODEL	MNOŽSTVÍ
1				
2				
3				
4				
5				
6				
7				
8				
9				
10				
11				
12				
13				
14				
15				
16				
17				
18				
19				
… (*)				
CELKEM				

(*) CCCME může rozšířit počet řádků v tabulce

PROHLÁŠENÍ

Já, níže podepsaný, potvrzuji, že se toto osvědčení týká hybridních elektrických vozidel, na něž se vztahuje obchodní faktura vystavená společností [NÁZEV PRODEJCE] pro vývoz z Číny do Evropské unie v souladu s režimem kvót v rámci ochranných opatření EU pro hybridní elektrická vozidla (prováděcí nařízení Komise (EU) 2026/2614).
Prohlašuji, že údaje uvedené v tomto osvědčení jsou pravdivé a přesné a že množství zboží, na něž se toto osvědčení vztahuje, nepřesahuje kvótu přidělenou Číně v rámci ochranných opatření.

JMÉNO ÚŘEDNÍKA:

PODPIS:

DATUM: CCCME (PEČEŤ)