2026/2614

24.11.2026

KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESFORORDNING (EU) 2026/2614

af 23. november 2026

om indførelse af en midlertidig beskyttelsesforanstaltning over for importen af visse nye hybridkøretøjer konstrueret til personbefordring

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR –

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2015/478 af 11. marts 2015 om fælles ordninger for indførsel ([1]), særlig artikel 5 og 7,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2015/755 af 29. april 2015 om fælles ordninger for indførsel fra visse tredjelande ([2]), særlig artikel 3 og 4,

under henvisning til aftalen om Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde ([3]), navnlig artikel 113, stk. 3, andet afsnit,

og ud fra følgende betragtninger:

1. BAGGRUND

(1) Den 30. oktober 2026 indledte Europa-Kommissionen (»Kommissionen«) på eget initiativ en beskyttelsesundersøgelse vedrørende importen til Unionen af nye hybridkøretøjer, der er konstrueret til personbefordring (»hybrider«), i henhold til artikel 5 i forordning (EU) 2015/478 og artikel 3 i forordning (EU) 2015/755 (»grundforordningerne«). Kommissionen offentliggjorde en indledningsmeddelelse i *Den Europæiske Unions Tidende* ([4]) (»indledningsmeddelelsen«).

(2) Indledningen fulgte efter en indgående analyse af de oplysninger, som Kommissionen havde til rådighed fra offentlige markedsoplysningskilder og EU-erhvervsgrenen. På baggrund af hybridsektorens følsomhed, dens strategiske betydning for Unionens økonomi med hensyn til innovation, elektrificering og beskæftigelse samt den tilstrækkelige dokumentation for, at importen af hybrider truer med at forvolde EU-erhvervsgrenen alvorlig skade, besluttede Kommissionen under disse særlige omstændigheder og i overensstemmelse med grundforordningerne at indlede undersøgelsen uden at have modtaget en skriftlig anmodning fra en medlemsstat.

(3) Det fremgik desuden af de oplysninger, som Kommissionen havde til rådighed, at importen kom ind i Unionen i et stadig hurtigere tempo og til priser, der lå væsentligt under EU-erhvervsgrenens priser. I lyset af EU-erhvervsgrenens skrøbelige situation, tilstedeværelsen af en betydelig global produktionskapacitet og EU-markedets tiltrækningskraft har denne kraftige stigning i importen foranlediget Kommissionen til at vurdere, om der foreligger kritiske omstændigheder, der kræver omgående indførelse af midlertidige foranstaltninger for at forhindre alvorlig skade, som det vil være vanskeligt at afhjælpe.

(4) Behovet for at handle omgående gjorde det nødvendigt for Kommissionen at foretage sin analyse på grundlag af de oplysninger, der forelå på dette stadium. Dette foregriber ikke behandlingen af yderligere oplysninger, der måtte blive indhentet i løbet af undersøgelsen. Navnlig vil spørgeskemabesvarelser fra EU-producenter, importører og forhandlere, skriftlige indlæg og eventuelle oplysninger, der er fremlagt som led i udøvelsen af retten til forsvar, blive behørigt undersøgt af Kommissionen i løbet af undersøgelsen. Interesserede parter vil også have mulighed for at anmode om høringer i overensstemmelse med afsnit 3.4 i indledningsmeddelelsen.

([1]) EUT L 83 af 27.3.2015, s. 16 http://data.europa.eu/eli/reg/2015/478/oj.
([2]) EUT L 123 af 19.5.2015, s. 33, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/755/oj.
([3]) EFT L 1 af 3.1.1994, s. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_internation/1994/1/oj.
([4]) Meddelelse om indledning af en beskyttelsesundersøgelse vedrørende importen af visse nye hybridkøretøjer til persontransport (EUT C, C/2026/5780, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2026/5780/oj).

2. DEN PÅGÆLDENDE VARE OG SAMME ELLER DIREKTE KONKURRERENDE VARER

(5) Den pågældende vare som defineret i indledningsmeddelelsen er visse nye hybridkøretøjer, som almindeligvis er beregnet til befordring af højst ni personer, inklusive føreren, som har både forbrændingsmotor med stempel og en eller flere elektriske motorer, der er beregnet til fremdrift, uanset hvor mange hjul, der bruges til fremdrift, og uanset om de kan oplades ved tilslutning til en ekstern kilde til elektrisk energi, i øjeblikket henhørende under KN-kode ex 8703 40 10, ex 8703 50 00, ex 8703 60 10 og ex 8703 70 00 (Taric-kode 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) Den pågældende vare består af to typer: nye hybride elkøretøjer (HEV'er) og nye pluginhybridbiler (PHEV'er). PHEV'er har en stempelforbrændingsmotor og en eller flere batteridrevne elmotorer. Forbrændingsmotoren understøtter elmotoren, og batteriet genoplades eksternt ved tilslutning til elnettet. HEV'er drives af en stempelforbrændingsmotor, men har også en batteridrevet elmotor, der supplerer den konventionelle motor. Elektriciteten i disse køretøjer genereres internt ved regenerativ bremsning og af forbrændingsmotoren. ([5]) HEV'er omfatter såkaldte mild-hybrid-motorkøretøjer (MHEV'er), dvs. køretøjer, der er udstyret med et batteri, som hjælper forbrændingsmotoren med at fremdrive køretøjet for at forbedre brændstoføkonomien.

(7) Køretøjer med en elektrisk energikilde, der kun anvendes til funktioner, der ikke vedrører fremdrift, køretøjer, der klassificeres i klasse L i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 168/2013 ([6]), samt motorcykler er ikke omfattet af undersøgelsen.

(8) Kommissionen fastslog foreløbigt, at den vare, der fremstilles af EU-producenterne, og som benævnes »samme vare«, er samme vare som eller direkte konkurrerende med den pågældende vare. Både den indenlandske og den importerede vare har de samme grundlæggende fysiske og tekniske egenskaber. Begge omfatter en forbrændingsmotor kombineret med en elmotor og et batterisystem. Selv om de enkelte modeller kan variere med hensyn til ydeevne, udstyr eller design, ændrer sådanne forskelle ikke deres grundlæggende karakter som HEV'er eller PHEV'er. Både den indenlandske og den importerede varer tjener identiske formål, idet de anvendes til personbefordring og således har samme anvendelsesformål. Derudover tilbydes begge produkter gennem lignende eller identiske salgskanaler til kunder, der kan købe dem fra både indenlandske og udenlandske leverandører. Der er derfor betydelig konkurrence mellem den pågældende vare og den vare, der fremstilles af EU-producenterne.

3. EU-PRODUCENTERNE

(9) På grundlag af markedsoplysninger omfatter EU-producenterne af samme vare producenter, der opererer under forskellige mærker. ACEA (Foreningen af Europæiske Automobilfabrikanter) repræsenterer en række af disse EU-producenter.

(10) I indledningsmeddelelsen er EU-producenterne blevet anmodet om at samarbejde med Kommissionen i forbindelse med undersøgelsen.

4. STIGNING I IMPORTEN

(11) På grundlag af oplysningerne fra Eurostat foretog Kommissionen en foreløbig analyse af udviklingen i importen af den pågældende vare i perioden 2023-2025 og første halvår af 2026. For at sikre sammenlignelighed med tidligere helårsperioder analyserede Kommissionen også den seneste 12-månedersperiode, der omfattede de sidste seks måneder af 2025 og de første seks måneder af 2026 (»den seneste periode«).

(12) I sin vurdering af udviklingen i importen tog Kommissionen ikke hensyn til importmængderne fra visse lande, der burde udelukkes fra anvendelsesområdet for de midlertidige foranstaltninger, navnlig: landene i Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde (EØS), Kenya og Ukraine. På grund af den tætte markedsintegration med EØS-medlemmerne og de lave importmængder fra disse lande finder Kommissionen, at de varer, der vurderes, med

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

([6]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 168/2013 af 15. januar 2013 om godkendelse og markedsovervågning af to- og trehjulede køretøjer samt quadricykler (EUT L 60 af 2.3.2013, s. 52, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/168/oj).

oprindelse i Norge, Island og Liechtenstein bør udelukkes fra anvendelsen af denne forordning. Import fra Kenya er udelukket på grundlag af den bilaterale aftale ([7]) ([8]), og Ukraine er udelukket på grundlag af suspensionen af den grundlæggende beskyttelsesforordning ([9]). Der blev ikke indberettet import fra Kenya i den betragtede periode, og importen fra Norge, Island, Liechtenstein og Ukraine udgjorde tilsammen mindre end 0,01 % af den samlede EU-import af den pågældende vare.

(13) Den samlede import af den pågældende vare udviklede sig som følger:

Tabel 1

Samlet import i stk. (årligt)

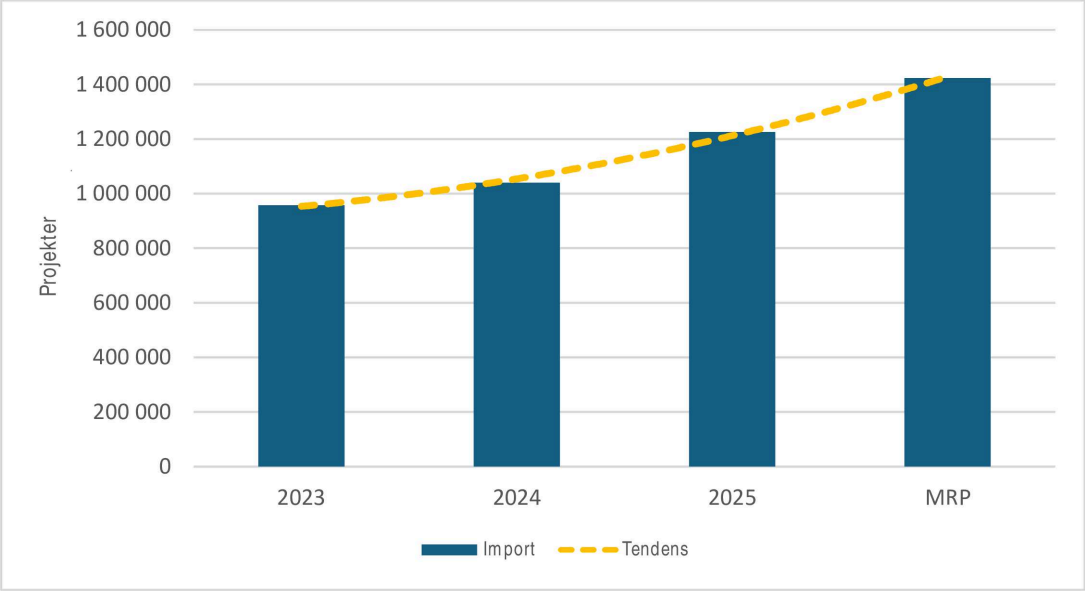
	2023	2024	2025	Den seneste periode
Import i stk.	957 965	1 040 457	1 225 813	1 423 691
Indeks (2023 = 100)	*100*	*109*	*128*	*149*

Kilde: *Eurostat* – Eurostat-data blev udtrukket fra KN-koderne 8703 40 10, 8703 50 00, 8703 60 10 og 8703 70 00.

(14) Samlet set steg importen af den pågældende vare med 9 % i 2024 sammenlignet med 2023, inden den steg kraftigt i 2025 (+ 28 %) og i den seneste periode (+ 49 %). Data for første halvår af 2026 bekræfter, at den pågældende vare sandsynligvis fortsat vil blive importeret i væsentligt øgede mængder. Den pågældende vare importeres således i øgede mængder som omhandlet i de grundlæggende forordninger om beskyttelsesforanstaltninger.

Figur 1

Samlet import i stk. (årligt)



([7]) Aftalen om Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde.

([8]) Økonomisk partnerskabsaftale mellem Den Europæiske Union på den ene side og Republikken Kenya, medlem af Det Østafrikanske Fællesskab, på den anden side (EUT L, 2024/1648, 1.7.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_internation/2024/1648/oj).

([9]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2025/1153 af 5. juni 2025 om suspension af visse bestemmelser i forordning (EU) 2015/478 for så vidt angår indførsel af ukrainske varer i Unionen (EUT L, 2025/1153, 5.6.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2025/1153/oj).

(15) I tabel 2 opdeles importen efter oprindelsesland. Folkerepublikken Kina (»Kina«) er på nuværende tidspunkt den største eksportør af nye hybridkøretøjer til Unionen, idet importen fra Kina er steget kraftigt fra 2024 og fremefter. Importstatistikkerne viser, at importen fra Kina steg med næsten 1 000 % i den seneste periode sammenlignet med 2023. Importen fra Kina samt importen fra Marokko og Serbien er de hurtigst voksende importkilder for nye hybridkøretøjer. Importen fra Tyrkiet og Mexico steg også støt. Derimod er importen fra andre oprindelseslande enten forblevet forholdsvis stabil eller faldet.

Tabel 2

Samlet import i stk. efter oprindelse (årligt)

	2023	2024	2025	Den seneste periode
Kina	46 001	106 542	302 403	486 582
Indeks (2023 = 100)	*100*	*232*	*657*	*1 058*
Japan	268 611	305 240	269 459	256 898
Indeks (2023 = 100)	*100*	*114*	*100*	*96*
Tyrkiet	177 074	185 194	199 182	207 454
Indeks (2023 = 100)	*100*	*105*	*112*	*117*
Det Forenede Kongerige	225 101	193 914	166 200	147 058
Indeks (2023 = 100)	*100*	*86*	*74*	*65*
Sydkorea	104 668	124 741	107 104	99 081
Indeks (2023 = 100)	*100*	*119*	*102*	*95*
Mexico	57 264	50 973	54 802	63 980
Indeks (2023 = 100)	*100*	*89*	*96*	*112*
Marokko	18	26 815	37 771	61 259
Indeks (2023 = 100)	*100*	*148 972*	*209 839*	*340 328*
Serbien	2	17	30 515	41 537
Indeks (2023 = 100)	*100*	*850*	*1 525 750*	*2 076 850*
Sydafrika	14 313	5 138	28 757	31 467
Indeks (2023 = 100)	*100*	*36*	*201*	*220*
USA	64 488	41 586	29 142	27 674
Indeks (2023 = 100)	*100*	*64*	*45*	*43*
Alle andre	425	297	478	701
Indeks (2023 = 100)	*100*	*70*	*112*	*165*

Kilde: Eurostat.

(16) Tabel 3 viser importen på kvartalsbasis fra 3. kvartal 2025 til 2. kvartal 2026. Importen steg støt hvert kvartal, hvilket viser, at væksten var konstant i hele den seneste periode, idet importen steg i hvert efterfølgende kvartal, hvilket peger på en vedvarende stigende tendens snarere end en engangsstigning.

Tabel 3

Samlet import i stk. (kvartalsvis)

	3. kvartal 2025	4. kvartal 2025	1. kvartal 2026	2. kvartal 2026
Import i stk.	319 256	355 287	367 428	381 720
Indeks (3. kvartal 2025 = 100)	*100*	*111*	*115*	*120*

Kilde: Eurostat.

(17) Tabel 4 viser importen efter oprindelsesland på kvartalsbasis i den seneste periode (fra 3. kvartal 2025 til 2. kvartal. 2026). Importen fra Kina steg konstant i hele den seneste periode og steg i hvert efterfølgende kvartal. Importen fra Marokko steg støt i de første tre kvartaler af den seneste periode, men denne stigende tendens blev ikke opretholdt i fjerde kvartal. Ikke desto mindre lå importen fortsat 112 % højere i fjerde kvartal end i første kvartal af den seneste periode. Importen fra Tyrkiet steg kraftigt i andet kvartal af den seneste periode, inden den faldt i det efterfølgende kvartal, selv om mængderne fortsat var højere end i første kvartal. Importen fra andre oprindelseslande forblev enten relativt stabil eller faldt i den seneste periode.

Tabel 4

Samlet import i stk. pr. oprindelsesland (kvartalsvis)

	3. kvartal 2025	4. kvartal 2025	1. kvartal 2026	2. kvartal 2026
Kina	92 999	98 139	124 696	170 748
Indeks (3. kvartal 2025 = 100)	*100*	*106*	*134*	*184*
Japan	65 851	69 754	61 460	59 833
Indeks (3. kvartal 2025 = 100)	*100*	*106*	*93*	*91*
Tyrkiet	38 664	69 114	50 240	49 436
Indeks (3. kvartal 2025 = 100)	*100*	*179*	*130*	*128*
Det Forenede Kongerige	40 015	36 161	40 444	30 438
Indeks (3. kvartal 2025 = 100)	*100*	*90*	*101*	*76*
Sydkorea	28 136	21 320	26 620	23 005
Indeks (3. kvartal 2025 = 100)	*100*	*76*	*95*	*82*
Mexico	16 814	15 242	15 538	16 386
Indeks (3. kvartal 2025 = 100)	*100*	*91*	*92*	*97*
Marokko	6 329	14 394	27 135	13 401
Indeks (3. kvartal 2025 = 100)	*100*	*227*	*429*	*212*
Serbien	10 721	16 330	9 547	4 939
Indeks (3. kvartal 2025 = 100)	*100*	*152*	*89*	*46*
Sydafrika	9 483	8 839	5 323	7 822
Indeks (3. kvartal 2025 = 100)	*100*	*93*	*56*	*82*
USA	10 120	5 825	6 244	5 485
Indeks (3. kvartal 2025 = 100)	*100*	*58*	*62*	*54*
Alle andre	124	169	181	227
Indeks (3. kvartal 2025 = 100)	*100*	*136*	*146*	*183*

Kilde: Eurostat.

(18) Tabel 5 viser den månedlige udvikling i importen fra alle tredjelande i 2025 og 2026. Dataene til og med juli 2026 bekræfter, at importen var højere i hver måned end i den tilsvarende måned året før. I 2025 fulgte importen en opadgående tendens med en gennemsnitlig stigning på 4,64 % om måneden. I 2026 blev denne tendens mere udtalt med en gennemsnitlig månedlig stigning på 9,33 %. Sammenlignet med importmængden i de første 7 måneder af 2025 steg importen i samme periode i 2026 med 39,5 %.

Tabel 5

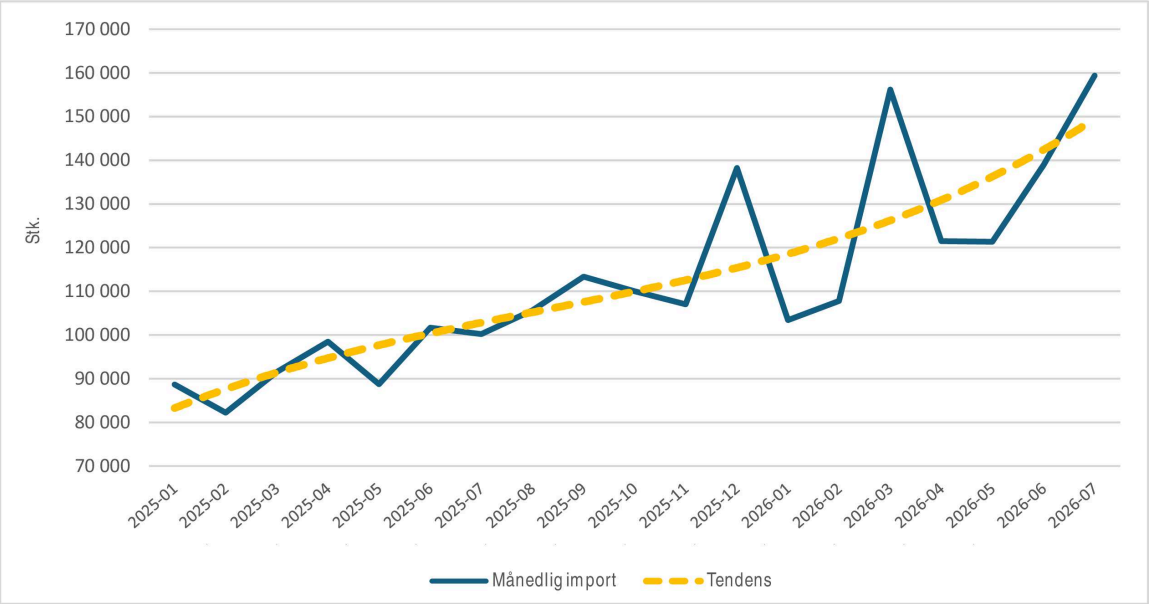
Samlet import i stk. (månedligt)

Måned/år	2025	2026
januar	88 670	103 429
februar	82 225	107 816
marts	91 489	156 183
april	98 453	121 459
maj	88 769	121 334
juni	101 664	138 927
juli	100 224	159 388
august	105 656	
september	113 376	
oktober	110 024	
november	107 002	
december	138 261	
Kilde: *Eurostat*.		

(19) Som illustreret i figur 2 nedenfor udviser både den månedlige importkurve og den tilsvarende polynomielle tendenslinje et tydeligt skift i hældning fra udgangen af 2025, og begge bliver væsentligt stejlere.

Figur 2

Udviklingen i den månedlige import i 2025 og 2026



5. **UFORUDSET UDVIKLING**

(20) Kommissionen konkluderede foreløbigt, at stigningen i importen skyldes en uforudset udvikling, der udspringer af en række forhold, som skaber ubalancer i den internationale handel med den pågældende vare.

(21) For det første har den globale bilindustri været kendetegnet ved en hastigt voksende produktion af elkøretøjer, herunder den pågældende vare, og en hastigt voksende produktionskapacitet, navnlig i Kina, hvor denne hurtige kapacitetsudvidelse er blevet understøttet af industripolitikker, femårsplaner og andre offentlige støtteprogrammer ([10]). Dette kunne ikke med rimelighed have været forudset på tidspunktet for de relevante toldforhandlinger i WTO eller på det tidspunkt, hvor EU godkendte Kinas tiltrædelse af WTO ([11]). En prognose fra Mobility Global for generel fabrikskapacitet i Kina, Tyrkiet, Korea, Japan og Det Forenede Kongerige anslår, at den opadgående tendens i kapaciteten vil fortsætte mellem 2026 og 2033, primært drevet af kapacitetsudvidelserne i Kina (tabel 16).

(22) Samtidig er større eksportmarkeder ved at lukke sig som følge af tiltagende handelsbegrænsende praksis, der påvirker elkøretøjer og også den pågældende vare. Navnlig anvender USA betydelige importhindringer, herunder Section 301-told på 100 % på PHEV'er fremstillet i Kina ud over mestbegunstigelsestold på 2,5 % samt krav vedrørende lokalt indhold og Section 232-told på 25 % på import fra alle andre oprindelseslande. Andre store markeder, herunder Canada og Tyrkiet, opretholder også betydelige toldmæssige hindringer. Canada opretholder et kontingent for elpersonbiler fra Kina, herunder visse hybridkøretøjer, på 49 000 køretøjer om året til en mestbegunstigelsestoldsats på 6,1 %. Tyrkiet opretholder i øjeblikket en tillægstold på 40 % på personbiler med oprindelse i Kina, herunder visse PHEV'er. Derimod er EU-markedet fortsat forholdsvis åbent (mestbegunstigelsestold på 10 %). Disse handelsbegrænsende foranstaltninger, som gør Unionen til en attraktiv eksportdestination, kunne ikke med rimelighed have været forudset på tidspunktet for de relevante toldforhandlinger i WTO.

(23) Efter antisubsidieundersøgelsen vedrørende batteridrevne elkøretøjer (BEV'er) fra Kina indførte Unionen tillægstold i form af udligningsforanstaltninger. De midlertidige foranstaltninger trådte i kraft den 4. juli 2024, og de endelige foranstaltninger den 30. oktober 2024. Udligningstolden varierer fra 17 % for BYD til 35,3 % for SAIC og andre ikke samarbejdsvillige producenter. Som følge heraf blev EU-markedet for kinesisk eksport af elkøretøjer mere begrænset. Forud for indførelsen af foranstaltningerne fulgte importen af BEV'er til Unionen en klar og betydelig opadgående tendens med stigninger fra år til år (se tabel 6).

Tabel 6

Import af BEV'er med oprindelse i Kina til Unionen

	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Import af BEV'er i stk.	21 243	134 952	256 712	413 071	438 396	430 721
Indeks (2020 = 100)	*100*	*635*	*1 208*	*1 945*	*2 064*	*2 028*
Δ% i forhold til foregående år		535	90	61	6	– 2

Kilde: Eurostat og medlemsstaternes tolddata.

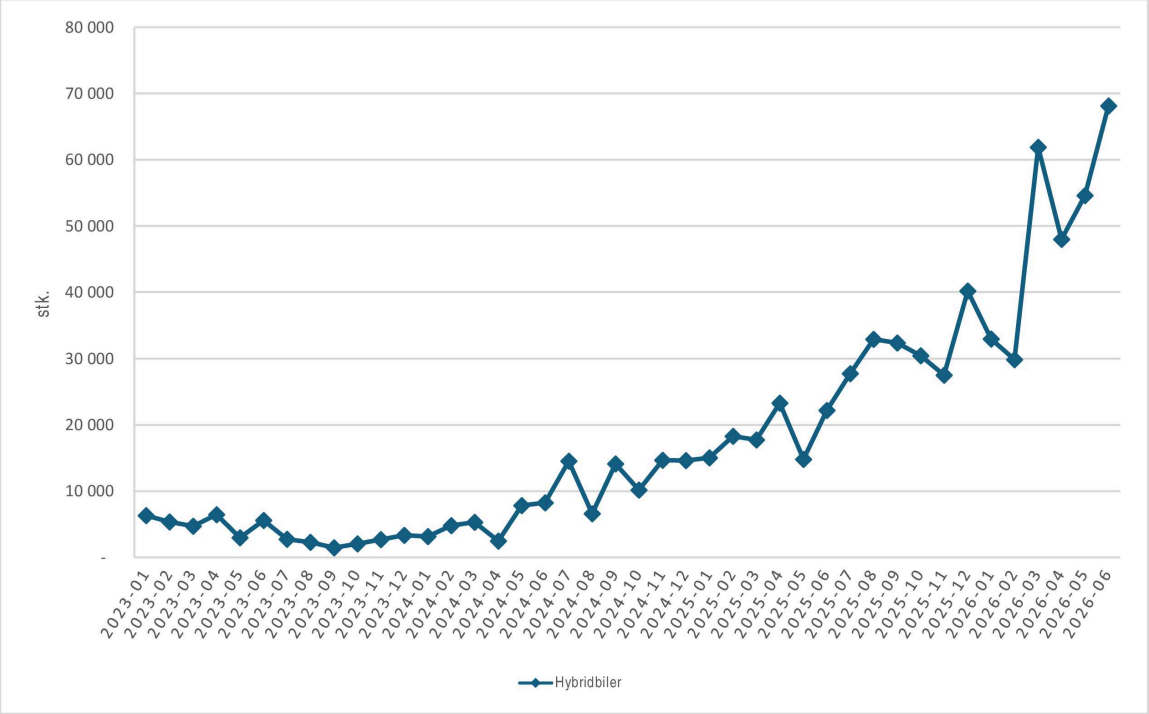
(24) Efter at foranstaltningerne var trådt i kraft, gik denne opadgående tendens i stå, og importen fladede ud, mens importen af nye hybridkøretøjer begyndte at stige kraftigt. De modsatrettede tendenser fremgår af figur 3, hvilket viser et klart skifte i importmønsteret fra BEV'er til nye hybridkøretøjer.

([10]) Offentlige politikker, femårsplaner og støtteprogrammer for køretøjer på alternativ energi (NEV'er), som omfatter PHEV'er, behandles indgående i afsnit 3.1 og 3.2 i Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2024/1866 af 3. juli 2024 om indførelse af en midlertidig udligningstold på importen af nye batteridrevne elkøretøjer til persontransport med oprindelse i Folkerepublikken Kina (EUT L, 2024/1866, 4.7.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/1866/oj og Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2024/2754 af 29. oktober 2024 om indførelse af en endelig udligningstold på importen af nye batteridrevne elkøretøjer til persontransport med oprindelse i Folkerepublikken Kina (EUT L, 2024/2754, 29.10.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/2754/oj).

([11]) Som bekræftet af panelet United States - Safeguard Measure on Imports of Crystalline Silicon Photovoltaic Products - Report of the Panel.

Figur 3

Udviklingen i importen af hybrider fra Kina



(25) Dette hurtige skift blev muliggjort af den høje grad af fleksibilitet i producenternes produktionssystemer ([12]). Mange producenter har produktionslinjer, der kan producere forskellige drivlinjer, hvilket betyder, at en udvidelse af produktionen af hybridkøretøjer ikke nødvendigvis kræver udvikling af nye produktionsanlæg. Som følge heraf kan producenterne forholdsvis let omlægge til hybridproduktion. Selv om udligningsforanstaltningerne havde til formål at beskytte EU-erhvervsgrenen mod illoyal konkurrence som følge af de offentlige støtteprogrammer for BEV'er i Kina, skabte de også et incitament for kinesiske producenter til at udvide eksporten af hybridkøretøjer, der ikke var omfattet af tillægstold.

(26) På baggrund af disse omstændigheder konkluderede Kommissionen foreløbigt, at denne uforudsete udvikling ikke blot har ført til, men også fortsat vil medføre en betydelig stigning i importen af hybridkøretøjer til Unionen.

6. FORPLIGTELSER, HVIS VIRKNING MEDFØRTE STIGNINGEN I IMPORTEN

(27) Kommissionen konkluderede foreløbigt, at stigningen i importen af den pågældende vare skyldes forpligtelser, som Den Europæiske Union har påtaget sig i henhold til GATT 1994, navnlig de toldindrømmelser, der er indrømmet på de relevante toldpositioner i tidligere runder af multilaterale handelsforhandlinger.

(28) Den pågældende vare omfatter flere toldpositioner, og for alle disse toldpositioner har Den Europæiske Union toldforpligtelser i form af en værditold på 10 %.

(29) Disse indrømmelser er i øjeblikket opført i del I, afdeling II, i Den Europæiske Unions liste over indrømmelser og forpligtelser, der blev attesteret som liste EU CLXXIII – Den Europæiske Union den 1. december 2016 ([13]) med senere ændringer.

([12]) Se f.eks. https://www.globaltimes.cn/page/202608/1369156.shtml og 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]) WTO-dok. WT/Let/1220.

(30) Som følge af disse indrømmelser, der er opført på Den Europæiske Unions liste over indrømmelser og forpligtelser, der er knyttet som bilag til GATT og indarbejdet i henhold til artikel II, stk. 7, i GATT 1994, og som følge af andre dele af GATT 1994 har Den Europæiske Union navnlig følgende forpligtelser i henhold til GATT 1994: Artikel XI, stk. 1, der forbyder ikke-toldmæssige restriktioner for importen af det pågældende produkt, og, hvad der er vigtigt, artikel II, stk. 1, litra a), og artikel II, stk. 1, litra b), første og andet punktum, i GATT 1994. I henhold til artikel II, stk. 1, litra b), første punktum, må EU, medmindre der foreligger en gældende undtagelse, ikke pålægge den pågældende vare almindelig told ud over den, der er fastsat og foreskrevet i den relevante del af EU's liste over indrømmelser og forpligtelser. Desuden lå EU's gældende importtold på den pågældende vare, også kendt som mestbegunstigelsessatserne, på tidspunktet for undersøgelsen på det maksimale niveau, der er tilladt i henhold til ovennævnte toldforpligtelser.

(31) Den pågældende vare blev importeret i øgede mængder som følge af ovennævnte forpligtelser, der er påtaget i henhold til GATT 1994 ([14]), fordi disse forpligtelser sammen med Den Europæiske Unions toldindrømmelser forbedrede og sikrede betingelserne for markedsadgang for importen af nye hybridkøretøjer til EU-markedet. Ovennævnte toldforpligtelser giver heller ikke Den Europæiske Union nogen handlefrihed til at forhøje den almindelige told. Dette forklarer samtidig, hvordan de pågældende forpligtelser medførte den stigning i importen, der truer med at forvolde alvorlig skade.

(32) De anførte GATT-forpligtelser forhindrede samtidig EU i at forhøje den gældende importtold på det pågældende produkt. Det var således Den Europæiske Unions forpligtelser i henhold til GATT 1994, som begrænsede dens evne til at forebygge eller afhjælpe skade som følge af en stigning i importen. Samtidig har Den Europæiske Union suspenderet disse forpligtelser som følge af sin beskyttelsesforanstaltning.

7. **TRUSSEL OM ALVORLIG SKADE**

7.1. **EU-producenternes situation**

(33) For at vurdere, om der foreligger alvorlig skade eller en trussel om alvorlig skade for EU-producenterne af den pågældende vare, har Kommissionen i overensstemmelse med artikel 9 i forordning (EU) 2015/478 og artikel 6 i forordning (EU) 2015/755 undersøgt udviklingen i forbruget, produktionen, kapacitetsudnyttelsen, salget, markedsandelen, priserne, rentabiliteten, beskæftigelsen og eksporten af den pågældende vare i årene 2023 til den seneste periode (»den betragtede periode«).

(34) Produktion, produktionskapacitet og kapacitetsudnyttelse udviklede sig således:

Tabel 7

Produktion, produktionskapacitet og kapacitetsudnyttelse

	2023	2024	2025	Den seneste periode
Produktion (i stk.)	4 065 576	4 712 178	5 562 965	5 667 859
Indeks (2023 = 100)	*100*	*116*	*137*	*139*
Produktionskapacitet (i stk.)	6 420 013	7 583 462	9 000 898	9 317 209
Indeks (2023 = 100)	*100*	*118*	*140*	*145*
Kapacitetsudnyttelse (%)	63	62	62	61
Indeks (2023 = 100)	*100*	*98*	*98*	*96*

Kilde: Mobility Global.

(35) EU-erhvervsgrenens produktion og produktionskapacitet steg i den betragtede periode. Stigningstakten aftog imidlertid mod slutningen af den betragtede periode, da stigningen i den seneste periode var mindre udtalt end i de foregående år. Samtidig forblev kapacitetsudnyttelsen lav trods den stigende produktion i de seneste år, og den lå i gennemsnit på kun omkring 62 % i de seneste fire år.

([14]) Artikel XI, stk. 1, artikel II, stk. 1, litra a), og artikel II, stk. 1, litra b), første og andet punktum, i GATT 1994.

(36) EU-forbruget, der er baseret på antallet af registreringer af den pågældende vare, som er indberettet af Foreningen af Europæiske Automobilfabrikanter (»ACEA«), udviklede sig således:

Tabel 8

EU-forbruget, salg på hjemmemarkedet og markedsandel

	2023	2024	2025	Den seneste periode
Forbrug (i stk.)	3 530 443	4 047 806	4 749 212	5 113 654
Indeks (2023 = 100)	*100*	*115*	*135*	*145*
Salg på hjemmemarkedet (i stk.)	2 572 451	3 007 313	3 523 010	3 689 630
Indeks (2023 = 100)	*100*	*117*	*137*	*143*
EU-producenternes markedsandel (%)	73	74	74	72
Indeks (2023 = 100)	*100*	*102*	*102*	*99*
Markedsandel for importen (%)	27	26	26	28
Indeks (2023 = 100)	*100*	*96*	*96*	*104*

Kilde: Mobility Global og ACEA.

(37) EU-forbruget steg støt i den betragtede periode og var i den seneste periode 45 % højere end i 2023. Dette viser, at markedet for hybrider er et hurtigt voksende marked i EU. EU-producenternes salg på hjemmemarkedet steg også i samme periode. EU-producenterne nød i begyndelsen godt af den fortsatte vækst i forbruget, men denne positive udvikling gik i stå i den seneste periode. Mens EU-forbruget fortsatte med at stige, faldt EU-producenternes markedsandel med 2 procentpoint mellem 2025 og den seneste periode. På et voksende marked ville EU-producenterne normalt forventes i det mindste at bevare deres markedsandel. Faldet i markedsandel mellem 2025 og den seneste periode betød, at dette fald fandt sted i de første seks måneder af 2026. Selv om der endnu ikke foreligger data for hele 2026, ville en fortsættelse af den udvikling, der blev konstateret i de første seks måneder, hvilket allerede kunne konstateres ved et rekordstort antal importerede enheder i juli 2026, medføre et fald i markedsandelen på over 2 procentpoint for hele året.

(38) Kommissionen fortsatte med at foretage en detaljeret analyse for at vurdere prisniveauet for de importerede nye hybride elkøretøjer sammenlignet med priserne på de køretøjer, der er produceret i EU.

(39) I betragtning af den brede vifte af modeller af nye hybride elkøretøjer, der importeres til Unionen, og for at sikre, at analysen baseres på sammenlignelige modeller, blev der foretaget en prissammenligning for 4 kategorier ([15]). De 4 kategorier, der blev udvalgt til sammenligningen, svarer til kategorierne B, B-SUV, C-SUV og D-SUV og tegner sig for betydelige og repræsentative mængder af køretøjer importeret til Unionen. Disse modeller produceres både af EU-producenterne og importeres til Unionen, hvilket gør det muligt direkte at sammenligne priserne på modeller, der er produceret i Unionen, og på importerede modeller.

([15]) Personbiler kan opdeles i standardiserede europæiske klassificeringssegmenter for køretøjer, som grupperer biler og SUV'er efter størrelse, udvendige dimensioner og tilsigtet markedsanvendelse. Se også https://alternative-fuels-observatory.ec.europa.eu/general-information/vehicle-types.

(40) Kommissionen foretog prisanalysen på grundlag af data fra Marklines ([16]), en portal for bilindustrien. Kommissionen analyserede pristilbuddene til forbrugerne (ekskl. rabatter aftalt mellem parterne) fra de vigtigste importerende virksomheder for modeller produceret i eksportlandene samt for sammenlignelige modeller fremstillet af EU-erhvervsgrenen. Pristilbuddene blev vurderet pr. modeltype for basisversionen. Alle undersøgte pristilbud vedrører første halvår af 2026 og afspejler derfor den seneste periode.

Tabel 9

Prisforskel mellem importpriser fra alle tredjelande og EU-priser

Produkt	Importerede mængder i enheder	Gennemsnitlig importpris i EUR	Gennemsnitlig EU-pris i EUR	Prisforskel i EUR	Samlet prisforskel i EUR	Hypotetisk omsætning i EUR	Prisforskel i %
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
I alt	203 596				1 358 831 046	7 418 976 578	18,3

Kilde: Eurostat og Marklines, produkt: basismodel for 2026.

(41) Kommissionen foretog prisanalysen for 25 importerede modeller og 29 modeller fremstillet af EU-erhvervsgrenen inden for de fire kategorier, som omfattede over 200 000 importerede stk. Prissammenligningerne viste en væsentlig prisforskel mellem importpriserne fra alle eksportlande og EU-erhvervsgrenens priser. Importpriserne er ca. 18 % lavere end EU-producenternes priser.

(42) Disse prissammenligninger forklarer, hvordan de eksporterede modellers øgede udbredelse på EU-markedet har været mulig på bekostning af EU-erhvervsgrenen.

(43) Med hensyn til rentabiliteten blev denne vurderet på grundlag af data, der dækkede en væsentlig del af EU-producenterne af hybridkøretøjer, vægtet for at tage hensyn til forskelle i salgsmængder. De indekserede data i tabel 10 og 11 viser en fortsat forringelse af EU-erhvervsgrenens rentabilitet i den betragtede periode.

Tabel 10

Udvikling i rentabiliteten (årligt)

	2023	2024	2025	Den seneste periode
Rentabilitet (2023 = 100)	*100*	*51*	*41*	*43*

Kilde: EU-producenter, data vægtet for at tage hensyn til forskelle i salgsmængder.

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

Tabel 11

Udvikling i rentabiliteten (kvartalsvis)

	3. kvartal 2025	4. kvartal 2025	1. kvartal 2026	2. kvartal 2026
Rentabilitet (3. kvartal 2025 = 100)	*100*	*90*	*34*	*57*

Kilde: EU-producenter, data vægtet for at tage hensyn til forskelle i salgsmængder.

(44) På årsbasis faldt rentabiliteten med 57 % mellem 2023 og den seneste periode. Som følge heraf nåede EU-erhvervsgrenen i den seneste periode i gennemsnit kun op på to tredjedele af den minimumsfortjeneste, der normalt ville være nødvendig for at sikre den langsigtede finansielle levedygtighed af dens hybridkøretøjsaktiviteter. Kvartalsdata bekræfter, at denne negative tendens fortsatte og blev forstærket i den seneste periode. Dette tyder på en betydelig svækkelse af EU-erhvervsgrenens finansielle resultater, både på længere sigt og i de seneste kvartaler. Selv om der endnu ikke foreligger helårsdata for 2026, ville en fortsættelse af den tendens, der blev konstateret i de første seks måneder, tyde på en yderligere forværring af rentabiliteten i løbet af 2026.

(45) Med hensyn til beskæftigelsen indeholder beskæftigelsestallene fra ACEA ikke en opdeling efter drivlinjeteknologi. Undersøgelser af beskæftigelsesintensiteten giver imidlertid en indikation af den arbejdsstyrke, der er nødvendig for at fremstille forskellige typer køretøjer ([17]).

(46) Ifølge et estimat i en Syndex-analyse ([18]) kræver produktionen af et mild-hybridt køretøj ca. 17,2 årsværk pr. 1 000 køretøjer sammenlignet med 17,4 årsværk for et plug-in-hybridkøretøj. Disse estimater er specifikke for Frankrig og tager ikke særskilt højde for HEV'er, selv om MHEV'er indgår i den bredere HEV-kategori.

(47) Da den anslåede beskæftigelsesintensitet stort set er den samme for MHEV'er og PHEV'er, nemlig henholdsvis 17,2 og 17,4 årsværk pr. 1 000 køretøjer, anvendes en gennemsnitlig beskæftigelsesintensitet på 17,3 årsværk pr. 1 000 køretøjer som proxy for estimeringen af den beskæftigelse, der er forbundet med produktionen af nye hybridkøretøjer.

(48) Selv om de underliggende beskæftigelsesestimater er landespecifikke, giver de et rimeligt grundlag for at ekstrapolere beskæftigelsestal til hele Den Europæiske Union. Bilsektoren i Unionen anvender fremstillingsprocesser og teknologier, der er bredt sammenlignelige.

(49) Anvendelse af dette beskæftigelsesindeks på produktionstallene for hybridkøretøjer i *Tabel* 12 resulterer i følgende anslåede årsværk i forbindelse med produktion af nye hybridkøretøjer:

Tabel 12

Beskæftigelse

	2023	2024	2025	Den seneste periode
Beskæftigelse	27 837	28 474	33 622	33 816
Indeks (2023 = 100)	*100*	*102*	*121*	*121*

Kilde: Syndex.

([17]) Galgóczi, B. (red.). *On the Way to Electromobility-a Green (er) But More Unequal Future?* ETUI, 2023.
([18]) Se ovennævnte undersøgelse.

(50) Eksporten udviklede sig som følger:

Tabel 13

Eksport

	2023	2024	2025	Den seneste periode
Eksportsalg i mængde (stk.)	893 507	847 220	938 164	925 635
Indeks (2023 = 100)	*100*	*95*	*105*	*104*
Eksportpris (EUR pr. stk.)	35 929	35 615	36 986	34 096
Indeks (2023 = 100)	*100*	*99*	*103*	*95*

Kilde: Eurostat.

(51) EU-producenternes eksport forblev forholdsvis stabil i den betragtede periode, med undtagelse af 2025. Eksportpriserne faldt i 2023 og steg derefter en smule, inden de igen faldt i den seneste periode.

7.2. **Trussel om alvorlig skade**

(52) Kommissionen konkluderede foreløbigt, at EU-erhvervsgrenens situation på nuværende tidspunkt endnu ikke tydede på, at der forelå alvorlig skade forårsaget af den stigende import. Ikke desto mindre fandt Kommissionen, at erhvervsgrenen befandt sig i en skrøbelig situation, og at der forelå en trussel om alvorlig skade i betragtning af de faldende økonomiske indikatorer, der er fremlagt i afsnit 7.1, den betydelige og accelererende stigning i lavprisimporten, de planlagte omstruktureringer inden for EU-erhvervsgrenen og den betydelige disponible globale produktionskapacitet.

Faldende økonomiske indikatorer

(53) Den foregående analyse viste, at EU-producenterne i den seneste periode kom under stigende pres for så vidt angår markedsandel, kapacitetsudnyttelse, rentabilitet og priser. På trods af en betydelig stigning i EU-forbruget oplevede EU-producenterne, at deres markedsandel faldt med 2 procentpoint ([19]) mellem 2025 og den seneste periode, og kapacitetsudnyttelsen forblev vedvarende lav, på mellem 61 % og 63 % i hele den betragtede periode. De lave udnyttelsesgrader på anlæggene udmøntede sig i højere faste omkostninger for EU-producenterne i en situation, hvor EU-producenterne med rimelighed forventede at øge produktionsoutputtet og nedbringe de faste produktionsomkostninger. Tabet af markedsandele er særlig bekymrende på et tidspunkt, hvor EU-producenterne skal foretage betydelige investeringer i udviklingen af nye modeller og teknologier som led i overgangen til elektrificering.

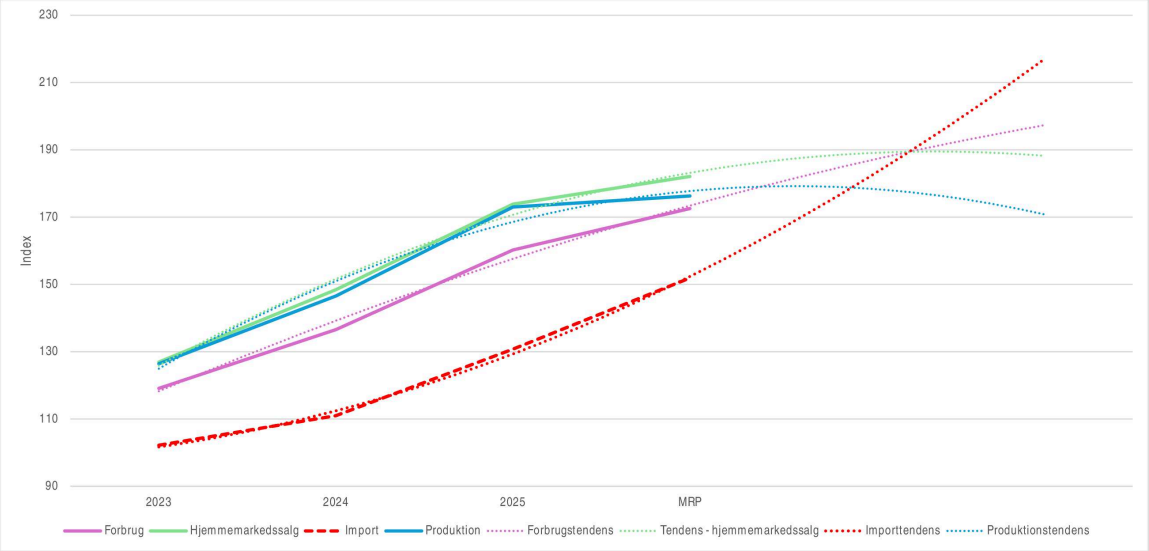
(54) Samtidig steg importen kraftigt, idet importpriserne i gennemsnit lå 18 % under EU-erhvervsgrenens priser, og EU-erhvervsgrenens rentabilitet forværredes løbende i den betragtede periode. Denne samlede dokumentation understregede, at EU-erhvervsgrenen ikke var i stand til at drage fordel af markedsvæksten, da lavprisimporten på aggressiv vis lagde beslag på den øgede efterspørgsel til direkte skade for de indenlandske producenters økonomiske resultater.

(55) I nedenstående figur blev udviklingen i EU-erhvervsgrenens resultatindikatorer sammenlignet med stigningen i importen. Hver indikator omfattede også en fremskrevet tendenslinje for de næste to år, som illustrerede opbremsningen i væksten i de økonomiske indikatorer mellem 2025 og den seneste periode, mens importen fortsatte i samme takt.

([19]) Selv om data for hele 2026 endnu ikke foreligger, vil en fortsættelse af den tendens, der blev konstateret i de første seks måneder, som allerede kunne konstateres ved et rekordhøjt antal enheder importeret i juli 2026, føre til et fald i markedsandelen på over 2 procentpoint på blot 1 år.

Figur 4

Oversigt over udviklingen i forbrug, produktion, salg og import



(56) Dette var særlig bekymrende i en sammenhæng, hvor EU-erhvervsgrenen skulle opnå høje salgsmængder og en bæredygtig kapacitetsudnyttelsesgrad ([20]), eftersom dette marked er kendetegnet ved høje faste omkostninger og betydelige investeringskrav, der er nødvendige for at forblive konkurrencedygtig. Samlet set peger disse indikatorer på en forværring af EU-erhvervsgrenens økonomiske situation i den allernærmeste fremtid. Kombineret med stigningstakten i importen, som nærmere beskrevet nedenfor, kan denne udvikling bringe erhvervsgrenen i en stadig mere sårbar situation, hvis der ikke træffes foranstaltninger.

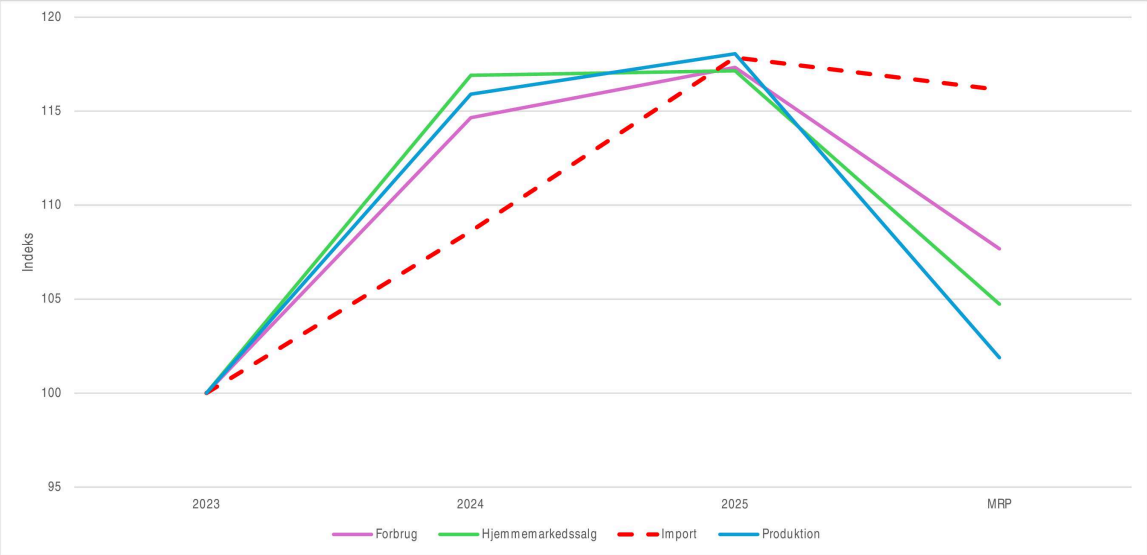
Stigningstakten i lavprisimporten er betydelig

(57) Udviklingen i importmængderne (tabel 1) i den betragtede periode viste, at importen ikke blot steg, men at den også steg i et stadig hurtigere tempo. Mens EU-forbruget steg betydeligt mellem 2025 og den seneste periode med 364 442 køretøjer, blev over halvdelen af denne yderligere efterspørgsel, nærmere bestemt 54 %, dækket af import med oprindelse i tredjelande. Da disse tredjelande stod for 28 % af EU-markedet, var det tydeligt, at den seneste vækst i markedsforbruget hovedsagelig var tilfaldet og blevet dækket af importerede varer snarere end af den indenlandske erhvervsgren. Desuden kom importen i den seneste periode ind på markedet til priser, der lå betydeligt under EU-producenternes priser. Ud over, at den prisforskel, der blev konstateret i afsnit 7.1, lagde et betydeligt pres på den økonomiske situation for EU-erhvervsgrenen, hvis indtjening allerede er skrøbelig, vil denne prisforskel sandsynligvis også øge efterspørgslen efter yderligere import.

([20]) Flere EU-producenter har bebudet omstruktureringsprogrammer med henblik på at nedbringe kapaciteten for at opnå mere bæredygtige kapacitetsudnyttelsesgrader. Se også afsnittet »Planlagte omstruktureringer«.

Figur 5

Årlig stigningstakt for visse indikatorer



(58) Ovenstående figur viser indekserne for den årlige vækstrate for forbrug, produktion, hjemmemarkedssalg og import. I de første tre år voksede forbrug, produktion og hjemmemarkedssalg med en gennemsnitlig vækstrate på lige under 20 %. I den seneste periode faldt væksten imidlertid kraftigt til etcifrede niveauer. Importen steg oprindeligt i et meget langsommere tempo, men i 2025 havde den indhentet de andre indikatorer. I den seneste periode oversteg importens vækstrate de andre indikatorers vækstrate.

(59) Importstatistikkerne fordelt efter oprindelsesland (tabel 2) viste, at denne kraftige stigning navnlig, men ikke udelukkende, var drevet af import med oprindelse i Kina. Data om historiske importandele viste, at importen fra Kina oprindeligt vandt markedsandele på bekostning af andre tredjelande. I den seneste periode begyndte importen fra Kina imidlertid at vinde markedsandele på bekostning af EU-erhvervsgrenen. Denne tendens forventes kun at fortsætte, idet lavprisimporten forventes at stige yderligere. Ifølge Mobility Global producerede Kina ca. 7 mio. hybridkøretøjer i 2025, og landets produktionskapacitet anslås at være dobbelt så stor som landets produktion. Som vist i tabel 14 forventes produktionen fortsat at stige.

Tabel 14

Kinesisk hybridproduktion

	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Produktion (i enheder)	7 018 283	7 405 680	8 164 272	8 663 254	8 673 776	8 645 676
Indeks (2025 = 100)	*100*	*106*	*116*	*123*	*124*	*123*

Kilde: Mobility Global. Tallene for 2025 og første halvår 2026 afspejler den faktiske produktion, mens tallene fra andet halvår 2026 til 2030 er Mobility Globals prognoser.

(60) Denne ekspansion finder sted trods en svækket indenlandsk efterspørgsel, idet det rapporterede salg af køretøjer faldt med ca. 20 % i forhold til året før, herunder et fald på 26 % i salget af PHEV'er ([21]). Som følge af den faldende efterspørgsel, overkapaciteten og den intense indenlandske konkurrence gør kinesiske producenter i stigende grad brug af eksportmarkeder. Som vist i tabel 15 steg Kinas eksport i 2025 med næsten 500 % sammenlignet med 2022. Kina eksporterede ca. 1,125 mio. hybridpersonbiler, hvoraf 27 % var bestemt for Unionen. Dette svarede til en stigning på 7 procentpoint sammenlignet med 2024, hvor 20 % af Kinas eksport af hybridpersonbiler var bestemt for Unionen.

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

Tabel 15

Samlet import på verdensplan af hybridkøretøjer fra Kina

	2023	2024	2025
Import på verdensplan fra Kina (i stk.)	191 912	526 312	1 124 177
Indeks (2023 = 100)	*100*	*274*	*586*

Kilde: GTA.

(61) Samtidig, og som forklaret i afsnit 5, forekom mulighederne for alternative eksportdestinationer begrænsede. Derimod forblev EU-markedet forholdsvis åbent og var og er derfor, for kinesiske eksportører, der står over for svag indenlandsk efterspørgsel og overkapacitet, en attraktiv eksportdestination.

(62) I betragtning af den betydelige og hurtigt stigende import til Unionen, prisforskellen for denne import samt de høje importhindringer på andre relevante eksportmarkeder er der sandsynlighed for en væsentligt øget import til Unionen. Denne fortsatte kraftige stigning i lavprisimporten vil sandsynligvis lægge yderligere pres på EU-producenternes priser og udhule deres salg, markedsandel, rentabilitet og investeringsafkast. Dette vil igen svække EU-erhvervsgrenens evne til at opretholde produktionen, bevare beskæftigelsen og finansiere de betydelige investeringer, der er nødvendige for innovation og overgangen til elektrificering. Den foreliggende dokumentation understøttede derfor konklusionen om, at den stigende mængde lavprisimport truede med at forvolde EU-erhvervsgrenen alvorlig skade.

Planlagte omstruktureringer

(63) På grundlag af en foreløbig analyse af Den Europæiske Overvågning af Omstruktureringer (ERM) ([22]) og supplerende virksomheds- og medierapportering fremgik det, at omstruktureringsaktiviteten blandt bilproducenter i Unionen tilsyneladende var taget til siden 2024. Analysen nedenfor fokuserer på de største bilproducenter i Unionen.

(64) I december 2024 forpligtede en EU-producent sig til at reducere sin arbejdsstyrke med mere end 35 000 ansatte på sine tyske lokaliteter senest i 2030 ([23]). Dette tal blev efterfølgende opjusteret i marts 2026, idet virksomheden forventede, at ca. 50 000 stillinger ville blive nedlagt i hele koncernen i EU senest i 2030 ([24]).

(65) I september 2026 godkendte EU-producenten planer om at nedlægge yderligere 50 000 arbejdspladser på verdensplan. Dermed bringes det samlede antal stillinger, som producenten planlægger at nedlægge senest i 2030, op på ca. 100 000, bestående af omkring 50 000 bekræftede arbejdspladser i hele Unionen og yderligere 50 000 stillinger på verdensplan, heraf omtrent halvdelen i Tyskland ([25]). Selv om disse jobnedskæringer er omfattende og ikke specifikt er rettet mod HEV- eller PHEV-produktion, er den fremtidige produktion af hybridkøretøjer ikke desto mindre under stigende pres som følge af disse meddelelser om omfattende omstruktureringer med henblik på at sikre kapacitetsnedskæringer. For eksempel fremgik det af meddelelsen fra september 2026, at EU-producenten på nuværende tidspunkt ikke kunne garantere fremtidige produktionstildelinger til fabrikkerne i Hannover (12 900 ansatte), Emden (7 700 ansatte), Zwickau (8 000 ansatte) og Audi Neckarsulm (15 500 ansatte) efter 2030 i lyset af den kraftigt stigende importkonkurrence ([26]). Både fabrikken i Hannover og fabrikken i Neckarsulm er involveret i

([22]) Den Europæiske Overvågning af Omstruktureringer (ERM) følger omfattende ændringer i beskæftigelsen og meddelelser om omstrukturering fra bilproducenter i hele Den Europæiske Union og registrerer bebudede omstruktureringer, der berører mindst 100 arbejdspladser eller 10 % af beskæftigelsen i større virksomheder.

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

produktionen af nye hybridkøretøjer, hvilket understreger truslen mod beskæftigelsen i forbindelse med produktionen af nye hybridkøretøjer på disse lokaliteter. Desuden er flere produktionslinjer i Unionen også tilstrækkeligt fleksible til at fremstille køretøjer med forskellige drivlinjer, hvilket betyder, at lukning af en sådan fabrik vil få konsekvenser for den fremtidige potentielle produktion af HEV'er og PHEV'er.

(66) Kommissionen konstaterede, at en anden EU-producent af hybridkøretøjer har som mål at forbedre kapacitetsudnyttelsen til 80 % senest i 2030 ved at omstrukturere og reducere den europæiske produktionskapacitet med 800 000 enheder ([27]). Som led i denne omstrukturering planlægger EU-producenten tidligst ved udgangen af 2028 at indstille køretøjsproduktionen i Poissy (Frankrig). Dette vil omfatte produktionen af hybridkøretøjer. Produktionsstedet forventes i stedet at blive omlagt til aktiviteter, herunder produktion af dele, istandsættelse af køretøjer, genanvendelse, 3D-print og andre industrielle aktiviteter.

(67) Dette tyder på, at selv om efterspørgslen efter elektrificerede køretøjer er stigende, overtages markedsvæksten overvejende af importerede hybrider, og EU-producenterne planlægger at reducere produktionskapaciteten i stedet for at kunne drage fuld fordel af denne markedsvækst. Den forventede fortsættelse af den kraftige stigning i lavprisimporten vil yderligere forværre presset på EU-producenterne.

(68) Kommissionen konstaterede yderligere meddelelser om omfattende omstruktureringer, som er direkte forbundet med det øgede globale pres og aggressiv prisfastsættelse i bilsektoren, og som sandsynligvis vil påvirke den fremtidige produktion af hybridkøretøjer. F.eks. bebudede en anden bilproducent en omfattende ny langsigtet strategi og omstrukturering med henblik på at imødegå intens global konkurrence, udviklingsomkostninger og stigende pres fra hurtigt fremstormende kinesiske producenter. ([28]) Denne EU-producent planlægger at skære mellem 15 % og 20 % af sit globale ingeniørpersonale ([29]) og sigter mod en reduktion af tekniske stillinger, forskningsstillinger og administrative ingeniørstillinger globalt, men det får betydelige konsekvenser for aktiviteterne i Frankrig og Spanien, for at sænke udviklingsomkostningerne for elektrificerede køretøjer.

(69) Derudover noterede Kommissionen sig meddelelser fra en anden EU-producent af hybridkøretøjer om en global reduktion af arbejdsstyrken på næsten 8 000 ansatte frem til og med 2027 ([30]), hvor hovedparten af nedskæringerne er koncentreret i Tyskland. Virksomheden pegede på faldende rentabilitet og vanskelige markedsvilkår som de væsentligste årsager til omorganiseringen.

(70) Endvidere har en anden EU-producent iværksat strukturel nedskalering og strategier til omkostningsbegrænsning for at bevare rentabiliteten. På baggrund af faldende efterspørgsel efter køretøjer i den øvre ende af markedet og et intenst prispres i Kina har det deraf følgende pres på de globale indtægter nødvendiggjort nedskalerede aktiviteter, reducerede produktionsmål og en omfattende revurdering af virksomhedens omkostningsstruktur ([31]).

Betydelig disponibel global kapacitet

(71) Tabel 16 indeholder en prognose fra Mobility Global over den generelle anlægskapacitet på de største globale markeder, nemlig Kina, Tyrkiet, Korea, Japan og Det Forenede Kongerige. Prognosen viser, at den opadgående tendens i kapaciteten forventes at fortsætte i perioden 2025-2033, hovedsagelig drevet af kapacitetsudvidelserne i Kina. Udnyttelsen af disse anlæg anslås at falde til under 50 % efter 2025, hvilket afspejler en betydelig og bekymrende grad af uudnyttet kapacitet. Dette skyldes navnlig Kina, hvor kapacitetsudnyttelsen anslås at være helt nede på 43 %. Som følge heraf kan den anslåede overkapacitet på disse globale markeder nå op på hele 50 mio. køretøjer, hvilket svarer til den faktiske produktion. Selv om disse tal ikke specifikt vedrører hybridkøretøjer, giver de relevant kontekst for vurderingen af de forhold, som segmentet for hybridkøretøjer opererer under. Dette er særlig relevant i betragtning af fleksibiliteten i bilproduktionen, hvor producenterne kan fremstille køretøjer med forskellige drivlinjer på de samme produktionslinjer. Som følge heraf er udviklingen i bilproduktionen og -kapaciteten som helhed relevant for vurderingen af den kapacitetssituation, som segmentet for hybridkøretøjer står over for.

([27]) https://www.stellantis.com/en/company/our-strategy.
([28]) https://www.renaultgroup.com/en/group/our-strategy/.
([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/.

Tabel 16

Prognose over den generelle anlægskapacitet på de største globale markeder

Kina, Japan, Korea, Tyrkiet, Det Forenede Kongerige											
Indikator/år	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Samlet produktion (i 1 000 stk.)	43 988	44 022	47 112	45 297	45 172	45 093	45 455	45 996	46 261	46 839	47 124
Indeks	*100*	*100*	*107*	*103*	*103*	*103*	*103*	*105*	*105*	*106*	*107*
Samlet kapacitet (i 1 000 stk.)	83 884	88 072	92 077	94 684	95 179	94 847	95 624	95 283	95 447	95 626	96 127
Indeks	*100*	*105*	*110*	*113*	*113*	*113*	*114*	*114*	*114*	*114*	*115*
Kapacitetsudnyttelse (i %)	52 %	50 %	51 %	48 %	47 %	48 %	48 %	48 %	48 %	49 %	49 %

Kilde: Mobility Global.

(72) Derfor er der på grundlag af en foreløbig analyse af verdensmarkedet for biler tilstrækkelig frit tilgængelig kapacitet hos eksportørerne med planlagte yderligere udvidelser, og denne kapacitet vil i betragtning af de lave importpriser og EU-markedets attraktivitet for nye hybridkøretøjer sandsynligvis i stigende grad blive rettet mod EU-markedet.

Lagre

(73) Lagerniveauet for hybrider i Unionen er en relevant indikator for det fremtidige pres, som importerede varer lægger på EU-erhvervsgrenen, da disse mængder er bestemt til salg på EU-markedet.

(74) På dette trin fokuseres der i analysen navnlig på Kina, da det ser ud til, at den kraftige stigning i importen navnlig, men ikke udelukkende, skyldes import med oprindelse i Kina. For at anslå lagerbeholdningerne i Unionen af den pågældende vare blev eksportstatistikkerne fra Kina til Unionen for perioden 2023-2025 undersøgt. Forskellen mellem den eksport, som Kina har indberettet, og den import, som Unionen har registreret, kan anses for at svare til køretøjer, der afventer toldbehandling i Unionen. Da forsendelse af køretøjer fra Kina til Unionen kan tage flere måneder, er data vedrørende det igangværende år ikke taget i betragtning.

Tabel 17

Sammenligning af kinesiske eksportstatistikker og EU's importstatistikker

	2023	2024	2025
Kinas eksport til EU (i stk.)	47 644	114 197	356 037
EU's import fra Kina (i stk.)	46 001	106 542	302 403
Forskel (i stk.)	1 643	7 655	53 634

Kilde: Kinesiske eksportstatistikker og Eurostat.

(75) Forskellen mellem eksport og import var ubetydelig i 2023, steg svagt i 2024 og steg betydeligt i 2025, hvor den nåede op på ca. 53 000 køretøjer. Selv om nogle af disse køretøjer kan være blevet toldbehandlet i 2026, er omfanget af den forskel, der blev konstateret i 2025, fortsat betydeligt større end i de tre foregående år. Dette tyder på, at lagrene i stigende grad ophobes og derfor øger det pres, som importen lægger på EU-erhvervsgrenen.

7.3. **Konklusion**

(76) På baggrund af ovenstående konkluderede Kommissionen foreløbigt, at EU-producenterne befandt sig i en sårbar situation og stod over for en trussel om alvorlig skade, hvilket fremgik af de faldende økonomiske indikatorer, der er fremlagt i afsnit 7.1, den betydelige og accelererende stigning i lavprisimporten, de planlagte omstruktureringer inden for EU-erhvervsgrenen, den betydelige disponible globale produktionskapacitet og de stadigt større lagre på EU-markedet.

8. ÅRSAGSSAMMENHÆNG

(77) Kommissionen undersøgte, om den øgede import var årsag til truslen om alvorlig skade for EU-producenterne. Kommissionen undersøgte desuden, om andre kendte faktorer samtidig kunne have bidraget til truslen om alvorlig skade for EU-producenterne i et sådant omfang, at det kunne rejse tvivl om, hvorvidt der forelå en årsagssammenhæng mellem truslen om alvorlig skade, som EU-erhvervsgrenen var udsat for, og den øgede import.

8.1. Øget import

(78) Kommissionen har foreløbigt fastslået, at der var en årsagssammenhæng mellem den øgede import af den pågældende vare og truslen om alvorlig skade for EU-producenterne. Årsagssammenhængen mellem den kraftige stigning i importen og EU-erhvervsgrenens skrøbelige økonomiske situation fremgik af den udvikling, der blev konstateret i den seneste periode.

(79) Selv om EU-forbruget og salget i Unionen steg i den betragtede periode, skiller den seneste periode sig ud som den første, hvor det hovedsagelig var importen og ikke EU-erhvervsgrenen, der tegnede sig for markedsvæksten. Efterhånden som importen i denne periode aggressivt øgede sin tilstedeværelse på EU-markedet, oplevede EU-erhvervsgrenen en forværring af sine økonomiske indikatorer, herunder tab af markedsandele, betydeligt prispres, stadig mere skrøbelig rentabilitet og behov for yderligere omstrukturering.

(80) Månedlige data for den seneste periode viser, at importen indføres på EU-markedet i et accelererende tempo. Desuden har eksportørerne tilstrækkelig frit tilgængelig kapacitet, og der er planlagt yderligere udvidelser. I betragtning af EU-markedets prismæssige tiltrækningskraft for hybrider forventes den importtendens, der blev konstateret i den seneste periode, at fortsætte og endda accelerere yderligere.

(81) I betragtning af EU-erhvervsgrenens allerede skrøbelige rentabilitet i kombination med de høje faste omkostninger og de betydelige investeringer, der er nødvendige for at forblive konkurrencedygtig på dette marked, vil en fortsættelse af den accelererende importtendens uden tvivl forringe erhvervsgrenens økonomiske situation yderligere (som det skete i den seneste periode) og vil sandsynligvis forårsage alvorlig skade for EU-producenter inden for en meget nær fremtid.

(82) Kommissionen konkluderede derfor foreløbigt, at der var en årsagssammenhæng mellem stigningen i importen og truslen om alvorlig skade for EU-producenterne.

8.2. Andre kendte faktorer

(83) For at sikre, at truslen om alvorlig skade ikke tilskrives andre faktorer end den øgede import, har Kommissionen foretaget en foreløbig analyse for at fastslå, om andre faktorer kan have bidraget til truslen om alvorlig skade for EU-producenterne, og for at skelne virkningerne af disse faktorer fra virkningerne af den øgede import med henblik på foreløbigt at fastslå, om der foreligger en reel og væsentlig årsagssammenhæng.

(84) Selv om høje energipriser er en vigtig faktor i produktionen af hybridkøretøjer, skyldes den faktiske trussel om alvorlig skade presset på EU-priserne fra den kraftige stigning i lavprisimporten. Energipriserne er generelt højere i Unionen end i visse andre dele af verden. Under normale markedsvilkår kan producenterne indregne omkostningsstigninger i deres salgspriser for at opretholde en rimelig fortjeneste. Den pågældende vare indføres imidlertid gennemsnitligt til priser, der er 18 % lavere end EU-priserne, og udøver et pres, der forhindrede EU-producenterne i at forhøje deres salgspriser for at dække energipriserne. Det er således ikke de stigende energiomkostninger som sådan, men EU-producenternes manglende evne til som følge af den øgede import korrekt at afspejle disse omkostningsstigninger i deres salgspriser, der medfører, at der foreligger en trussel om alvorlig skade.

(85) Hvad angår EU-producenternes eksportresultater, har de stort set været stabile i den betragtede periode med undtagelse af 2024, hvor eksporten faldt. I betragtning af denne stabilitet fandt Kommissionen foreløbigt, at eksportresultaterne ikke bidrog til truslen om alvorlig skade.

(86) Hvad angår forbrugernes efterspørgsel, har registreringerne af hybridkøretøjer i EU været i vedvarende vækst siden 2023. Ifølge Global Mobility forventes registreringerne desuden fortsat at stige indtil 2029.

Tabel 18

Udviklingen i antallet af registreringer af nye hybridkøretøjer i EU (med prognose)

	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Registreringer (i 1 000 stk.)	3 530	4 048	4 749	5 552	6 056	6 359	6 430	6 173
Indeks (2023 = 100)	*100*	*115*	*135*	*157*	*172*	*180*	*182*	*175*

Kilde: Mobility Global og ACEA. Tallene for 2026-2030 udgør en prognose fra Mobility Global.

(87) Antallet af registreringer er ikke blot stigende; hybridkøretøjernes andel af de samlede registreringer er steget fra 33 % i 2023 til 46 % i den seneste periode.

Tabel 19

Nye hybridkøretøjers andel af de samlede registreringer i EU

	2023	2024	2025	Den seneste periode
Hybridkøretøjers andel af de samlede registreringer i EU (i %)	33	38	44	46
Indeks (2023 = 100)	*100*	*115*	*133*	*139*

Kilde: Mobility Global og ACEA.

(88) Kommissionen fastslog derfor foreløbigt, at efterspørgslen efter hybridkøretøjer i Unionen er stigende og derfor ikke bidrager til truslen om alvorlig skade.

(89) Hvad angår de lovgivningsmæssige rammer for reduktion af CO_2-emissioner, kan dette ikke betragtes som en årsag til truslen om alvorlig skade. Tværtimod har de gældende og foreslåede lovgivningsmæssige ændringer forbedret udsigterne for producenter af hybridkøretøjer. Selv om Unionen har fastsat ambitiøse CO_2-reduktionsmål for nye personbiler og varevogne, indebærer disse foranstaltninger ikke et øjeblikkeligt forbud mod hybridteknologier. Rammen for omstillingen er derimod blevet tilrettelagt over tid og har for nylig udviklet sig på en måde, der er mindre restriktiv for hybridproducenter end tidligere forventet. Navnlig har den politiske kurs ændret sig fra forventninger om en mere fremskyndet fuldstændig overgang til batteridrevne elektriske køretøjer senest i 2030 i retning af en mere gradvis tilgang frem mod 2035, og forslaget om et CO_2-reduktionsmål på 90 % i stedet for et fuldstændigt forbud mod køretøjer, der ikke er BEV'er, giver mulighed for, at hybridkøretøjer fortsat kan være på markedet. Kommissionen finder derfor, at de lovgivningsmæssige rammer på nuværende tidspunkt ikke kan anses for at medføre en trussel om alvorlig skade for EU-producenterne af hybridkøretøjer.

(90) Kommissionen har derfor ikke foreløbigt identificeret andre faktorer, som ville svække årsagssammenhængen mellem stigningen i importen og truslen om alvorlig skade for EU-producenterne.

8.3. **Konklusion**

(91) Af ovennævnte grunde konkluderede Kommissionen foreløbigt, at der var en årsagssammenhæng mellem den betydelige stigning i importen og truslen om alvorlig skade for EU-erhvervsgrenen. Andre faktorer kan have bidraget til truslen om alvorlig skade for EU-producenterne, men disse faktorer svækkede ikke årsagssammenhængen.

9. **UNIONENS INTERESSER**

(92) Kommissionen undersøgte, om det ville være i Unionens interesse at vedtage midlertidige foranstaltninger. Analysen af Unionens interesser var baseret på en vurdering af alle de forskellige involverede parters interesser, herunder også EU-producenternes, importørernes og brugernes interesser.

(93) Målet om klimaneutralitet er centralt i den europæiske grønne pagt og er et retligt bindende mål, der er fastsat i den europæiske klimalov. For at nå sit mål om klimaneutralitet senest i 2050 ([32]) træffer EU foranstaltninger for at reducere emissionerne fra biler, da vejtransport tegner sig for en femtedel af EU's CO_2-emissioner ([33]). EU sigter mod at reducere emissionerne fra biler med 55 % og fra varevogne med 50 % senest i 2030 sammenlignet med 2021 for at nå målet om nul emissioner fra nye personbiler og varevogne senest i 2035 ([34]). Salget af nye benzin- eller dieselbiler er derfor (for nuværende) forbudt fra 2035 ([35]).

(94) I den nuværende overgangsperiode mellem biler med forbrændingsmotor og fuldt elektriske biler er hybridbiler imidlertid et ofte anvendt og efterspurgt alternativ for forbrugerne, da de allerede bidrager til emissionsreduktion, men ikke har samme ulempe med kortere rækkevidde som mange fuldt elektriske biler.

(95) Det samme gælder for bilfabrikanterne, der også anvender hybridbiler som overgangsmodeller mellem forbrændingsmotoren og fuldt elektriske biler for at sprede omkostningerne og som et »laboratorium« for forskning og innovation, der kan bane vejen for topmoderne fuldt elektriske biler.

(96) Hvis produktionen af hybrider i Unionen går tabt, vil forbrugerne derfor stå tilbage med få alternativer, eftersom markedsandelen for importen fra Kina allerede fortrænger markedsandelene for andre leverandører såsom Japan og Korea, og importen fra Kina i den seneste periode også begyndte at vinde markedsandele på bekostning af EU-erhvervsgrenen.

(97) Desuden er dette marked kendetegnet ved høje faste omkostninger og væsentlige investeringskrav, som er nødvendige for at forblive konkurrencedygtig. En levedygtig og rentabel bilindustri i Unionen er afgørende for at sikre de nødvendige investeringer i forskning og udvikling med henblik på at producere fuldt elektriske biler i Unionen senest i 2035. Det ville ikke være i Unionens interesse at lade EU's grønne omstilling blive drevet udelukkende af udenlandske aktører.

(98) Kommissionen finder desuden, at en midlertidig beskyttelsesforanstaltning i den form, der er beskrevet nedenfor i afsnit 12, ville skabe en passende balance mellem EU-producenternes og downstreambrugernes interesser. Under hensyntagen til hybridkøretøjssektorens betydning for Unionens økonomi, navnlig med hensyn til innovation, elektrificering og beskæftigelse, var Kommissionens foreløbige vurdering, at indførelsen af foranstaltninger vedrørende hybridkøretøjer ville være i Unionens interesse.

10. **KRITISKE OMSTÆNDIGHEDER**

(99) I overensstemmelse med artikel 7, stk. 1, litra a), i forordning (EU) 2015/478 undersøgte Kommissionen, om der forelå kritiske omstændigheder, hvor en forsinkelse ville forvolde skade, som det er vanskeligt at råde bod på. Med henblik herpå vurderede Kommissionen situationen for EU-producenterne, udviklingen i importen i den seneste periode og sandsynligheden for, at importen ville stige yderligere i den nærmeste fremtid.

(100) Som forklaret i afsnit 7 mistede EU-producenterne trods en betydelig vækst i EU-forbruget markedsandele i den seneste periode, mens deres rentabilitet faldt væsentligt og kun nåede op på ca. to tredjedele af den minimumsfortjeneste, der normalt kræves for at sikre den langsigtede finansielle levedygtighed af deres virksomhed inden for hybridkøretøjer. Samtidig blev importen indført i Unionen til priser, der i gennemsnit lå 18 % under EU-erhvervsgrenens priser. EU-producenterne stod derfor over for et stigende konkurrencepres på et tidspunkt, hvor deres kapacitet til at absorbere en yderligere forværring af deres økonomiske situation allerede var begrænset.

([32]) Mindskning af kulstofudslip: EU's mål og politikker | Emner | Europa-Parlamentet.

([33]) CO_2-emissioner fra biler: Fakta og tal (infografik) | Emner | Europa-Parlamentet.

([34]) Biler og varevogne i EU skal have nye CO_2-mål | Emner | Europa-Parlamentet.

([35]) I december 2025 fremlagde Kommissionen imidlertid et forslag til revision af CO_2-emissionsnormerne for personbiler og varevogne. Ifølge forslaget skal bilfabrikanterne fra 2035 i stedet for en reduktion på 100 % opfylde et mål om en reduktion af udstødningsemissionerne på 90 %, mens de resterende 10 % emissioner skal kompenseres ved brug af kulstoffattigt stål fremstillet i Unionen eller med e-brændstoffer og biobrændstoffer. Dette vil gøre det muligt for plug-in-hybride elkøretøjer (PHEV'er), køretøjer med rækkeviddeforlænger, mild-hybrider og køretøjer med forbrændingsmotor fortsat at spille en rolle efter 2035 sammen med fuldt elektriske køretøjer (EV'er). Se også https://climate.ec.europa.eu/areas-action/transport-decarbonisation/road-transport/cars-and-vans_en.

(101) Månedlige data bekræftede, at den kraftige stigning i lavprisimporten fortsatte, navnlig, men ikke kun, for import med oprindelse i Kina. Importen fra Kina er kommet ind i Unionen i et stadigt hurtigere tempo, navnlig i anden halvdel af den seneste periode, og har vundet yderligere markedsandele på bekostning af EU-erhvervsgrenen samt andre traditionelle leverandører til EU-markedet. Samtidig falder den indenlandske efterspørgsel i Kina fra år til år, mens produktionen i Kina forventes fortsat at stige, selv om kapacitetsudnyttelsen skønnes at være helt nede på 43 %. Denne kombination af overkapacitet, svækket indenlandsk efterspørgsel og intens indenlandsk konkurrence skaber et stærkt incitament for kinesiske producenter til i den nærmeste fremtid at søge mod eksportmarkeder. Den stigende anvendelse af handelsbegrænsende foranstaltninger på andre markeder øger yderligere risikoen for, at denne eksport vil blive rettet mod Unionen, som fortsat er et relativt åbent og attraktivt marked. Unionen er derfor udsat for risikoen for en nært forestående yderligere stigning i importen på et tidspunkt, hvor EU-erhvervsgrenen allerede befinder sig i en skrøbelig situation.

(102) Kommissionen fandt, at kombinationen af EU-producenternes allerede skrøbelige økonomiske situation, den fortsatte stigning i importen, det betydelige prispres, som denne import udøver, og sandsynligheden for yderligere stigninger i importen i den umiddelbare fremtid skaber en situation, hvor enhver forsinkelse i vedtagelsen af midlertidige beskyttelsesforanstaltninger ville forvolde skade, som det ville være vanskeligt at råde bod på. Uden rettidig indsats ville EU-erhvervsgrenen stå over for yderligere stigninger i importmængderne og et fortsat prispres, inden undersøgelsen kunne afsluttes.

(103) Kommissionen konkluderede derfor foreløbigt, at der foreligger kritiske omstændigheder som omhandlet i artikel 7, stk. 1, litra a), i forordning (EU) 2015/478, og at der bør vedtages midlertidige beskyttelsesforanstaltninger uden ophold.

11. UDELUKKELSE AF VISSE LANDE FRA DE MIDLERTIDIGE FORANSTALTNINGERS ANVENDELSESOMRÅDE

(104) I overensstemmelse med artikel 18 i forordning (EU) 2015/478 må midlertidige foranstaltninger ikke finde anvendelse på produkter med oprindelse i et udviklingsland, der er medlem af WTO, Algeriet ([36]) eller Libanon ([37]), så længe landets andel af importen af det pågældende produkt til Unionen ikke overstiger 3 %, forudsat at udviklingslande, der er medlemmer, med en importandel på under 3 % tilsammen ikke tegner sig for mere end 9 % af Unionens samlede import af den pågældende vare.

(105) I bilag I.1 opføres de udviklingslande, der er medlemmer af WTO, samt Algeriet og Libanon, som kan være berettiget til en undtagelse fra beskyttelsesforanstaltningerne på de betingelser, der er fastsat i betragtningen ovenfor.

(106) Den metode, der blev anvendt til at fastsætte udviklingslandenes importandele, var baseret på den samlede import til Unionen af den pågældende vare i 2025. Andelen af importen med oprindelse i hvert af de udviklingslande, der er nævnt i bilag I.1, blev beregnet som en andel af denne samlede import. Import med oprindelse i Ukraine, Kenya, Island, Liechtenstein og Norge blev udelukket fra beregningen af den samlede import.

(107) Bilag I.2 (*Liste over udviklingslande, som de midlertidige foranstaltninger finder anvendelse på)* indeholder resultatet af denne beregning og angiver de udviklingslande, der er omfattet af midlertidige beskyttelsesforanstaltninger, fordi deres andel overstiger 3 %. Alle medlemmer, der er udviklingslande, og som havde en importandel på under 3 %, tegnede sig tilsammen ikke for mere end 9 % af Unionens samlede import af den pågældende vare i 2025.

(108) Desuden bør Ukraine, Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde (EØS) og Kenya, som fastsat i afsnit 4, også udelukkes fra de midlertidige foranstaltningers anvendelsesområde.

(109) Under hensyn til bestemmelserne i aftalen om Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirlands udtræden af Den Europæiske Union og Det Europæiske Atomenergifællesskab (»udtrædelsesaftalen«), som Windsor-rammen udgør en integrerende del af, og af Europa-Parlamentets og Rådets forordning

([36]) Rådets afgørelse 2005/690/EF af 18. juli 2005 om indgåelse af Euro-Middelhavsaftalen om oprettelse af en associering mellem Det Europæiske Fællesskab og dets medlemsstater på den ene side og Den Demokratiske Folkerepublik Algeriet på den anden side, (EUT L 265 af 10.10.2005, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2005/690/oj).

([37]) Rådets afgørelse 2006/356/EF af 14. februar 2006 om indgåelse af Euro-Middelhavsaftalen om oprettelse af en associering mellem Det Europæiske Fællesskab og dets medlemsstater på den ene side og Den Libanesiske Republik på den anden side (EUT L 143 af 30.5.2006, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2006/356/oj).

(EU) 2020/2170 ([38]), og for at sikre at de pågældende varer fortsat kan indføres i Nordirland, bør disse varer ikke være omfattet af kontingenter, når de bringes fra en anden del af Det Forenede Kongerige og sælges til endelige forbrugere på Nordirlands område og registreres til brug i Nordirland. På grundlag af den foreliggende dokumentation finder Kommissionen ikke, at dette kan udgøre en væsentlig risiko for foranstaltningens effektivitet. Kommissionen vil dog nøje overvåge handelsstrømmene for den pågældende vare, der flyttes fra en anden del af Det Forenede Kongerige til Nordirland, samt de efterfølgende handelsstrømme fra Nordirland til resten af Unionen og kan om nødvendigt ændre denne forordning.

12. KONKLUSIONER OG VEDTAGELSE AF MIDLERTIDIGE FORANSTALTNINGER

12.1. Vedtagelse af midlertidige foranstaltninger

(110) Det blev foreløbigt konkluderet, at EU-producenterne er udsat for en trussel om alvorlig skade. I betragtning af de kritiske omstændigheder, der er beskrevet i afsnit 10, vurderes det, at der bør træffes midlertidige beskyttelsesforanstaltninger for at forhindre yderligere skade for EU-erhvervsgrenen, som det ville være vanskeligt at afhjælpe inden afslutningen af den nuværende undersøgelse.

12.2. Den midlertidige foranstaltnings form, omfang og varighed

(111) Ved fastlæggelsen af, hvilken form for midlertidig beskyttelsesforanstaltning der var mest hensigtsmæssig, tog Kommissionen flere elementer i betragtning.

(112) For det første overvejede Kommissionen, hvad der var hensigtsmæssigt for at afhjælpe truslen om alvorlig skade for EU-producenterne, som blev tydelig i den seneste periode.

(113) For det andet tog Kommissionen hensyn til sin praksis i tidligere beskyttelsesundersøgelser og de gældende internationale forpligtelser, hvorefter de traditionelle handelsstrømme bør opretholdes, i det omfang de ikke forværrer den konstaterede trussel om alvorlig skade.

(114) For det tredje tog Kommissionen hensyn til de prisniveauer, til hvilke importen kommer ind i Unionen, de særlige markedsforhold og de eksporterende producenters evne til at absorbere meget høj tillægstold ([39]). Foranstaltningen bør yde EU-producenterne effektiv beskyttelse mod den øgede import, der forårsager en trussel om alvorlig skade.

(115) På baggrund af ovenstående overvejelser, navnlig under hensyn til de kritiske omstændigheder, der gør øjeblikkelig handling nødvendig, fandt Kommissionen, at en toldforanstaltning ikke ville være en effektiv reaktion på truslen om alvorlig skade, da den ikke i tilstrækkelig grad ville forhindre den øgede import i faktisk at finde sted. En kvantitativ restriktion i form af importkontingenter, hvorved der fastsættes en maksimumsmængde af den pågældende vare, der må importeres til Unionen i den midlertidige beskyttelsesforanstaltnings anvendelsesperiode, blev derfor anset for nødvendig for at yde EU-producenterne effektiv beskyttelse. Import uden for kontingenterne bør ikke tillades. Når der er tale om import nævnes, bør det læses som toldangivelser om overgang til fri omsætning.

(116) Kommissionen sikrede, at denne foranstaltning er forenelig med Unionens forpligtelser i henhold til bilaterale eller regionale handelsaftaler med tredjelande. Kommissionen besluttede at indføre en foranstaltning i form af kontingenter. Kommissionen konkluderede, at vedtagelsen af en sådan foranstaltning udgør den mindst forstyrrende foranstaltning for videreførelsen af den bilaterale handel med Unionens frihandelspartnere, som er strengt nødvendig for at afhjælpe de vanskeligheder, der er opstået.

([38]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2020/2170 af 16. december 2020 om anvendelse af Unionens toldkontingenter og andre importkontingenter (EUT L 432 af 21.12.2020, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2020/2170/oj).

([39]) I den forbindelse tog Kommissionen hensyn til den betydelige uudnyttede produktionskapacitet, som de eksporterende producenter råder over, hjemmemarkedernes begrænsede evne til at absorbere denne kapacitet og den stigende anvendelse af handelsbegrænsende foranstaltninger på andre markeder, hvilket gør EU-markedet særligt attraktivt som afsætningsmarked for overskydende produktion.

(117) På grundlag af hensynet til Unionens interesser og for at sikre optimal udnyttelse af kontingentmængderne fandt Kommissionen, at kontingenterne bør tildeles dels specifikt til lande, der har en væsentlig interesse i at levere den pågældende vare (såkaldte »landespecifikke kontingenter« eller »CSQ'er«), dels til alle andre oprindelseslande. I denne forordning anses lande med en andel på mere end 2 % af importen i 2025 for at have en væsentlig leveringsinteresse og bør tildeles et landespecifikt kontingent. Et restkontingent (»kontingentet for andre lande«) bør tildeles alle andre leverandørlande.

(118) Kommissionen fandt det hensigtsmæssigt at fastsætte kontingentmængderne for de landespecifikke kontingenter til niveauet for den import, der blev registreret fra det pågældende land i 2025, forhøjet med en værdi på lidt over 15 %. Med denne tilgang blev der taget hensyn til den betydelige vækst på EU-markedet for nye hybridkøretøjer, som i gennemsnit voksede med 15 % i løbet af de foregående 3 år. Kommissionen fandt, at fastsættelse af kontingenterne alene på grundlag af de historiske handelsniveauer ikke i tilstrækkelig grad ville afspejle markedets udvikling eller interesserne hos brugerne i Unionen. Året 2025 blev foreløbigt valgt som referenceår, fordi det var det seneste hele år med tilgængelige data. Derudover var 2025 det år, hvor der blev registreret de største importmængder.

(119) I lyset af det begrænsede antal køretøjer, der blev importeret fra de andre oprindelseslande ud over de oprindelseslande, der har en væsentlig interesse i at levere den pågældende vare (»indehavere af landespecifikke kontingenter«), og for at undgå unødigt at begrænse deres adgang til EU-markedet blev det årlige kontingent for andre lande fastsat til 1 500 køretøjer i stedet for at blive beregnet i overensstemmelse med den metode, der er beskrevet i betragtning 118.

(120) Kontingenterne er fastsat i bilag II til denne forordning. Kontingenterne bør forvaltes på kvartalsbasis, idet uudnyttede kontingentmængder overføres til det følgende kvartal (fra den 1. december 2026 til den 28. februar 2027, fra den 1. marts 2027 til den 31. maj 2027 og fra den 1. juni 2027 til den 18. juni 2027) inden for den midlertidige beskyttelsesforanstaltnings anvendelsesperiode.

(121) Træk på kontingentet for andre lande bør ske på grundlag af den kronologiske rækkefølge af de datoer, hvor angivelserne om overgang til fri omsætning antages, som fastsat i Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2015/2447 ([40]). Denne form for forvaltning kræver et nært samarbejde mellem medlemsstaterne og Kommissionen.

(122) For import inden for det gældende kontingent gælder den toldsats, der ellers gælder for den pågældende vare, under hensyntagen til enhver præferencetoldbehandling, der er fastsat i en aftale mellem Unionen og oprindelseslandet.

(123) Muligheden for, at produkter importeret fra udviklingslande kan fritages for kontingenterne, er afhængig af produkternes oprindelse. De kriterier for fastlæggelse af ikke-præferenceoprindelse, der i øjeblikket er i kraft i Unionen, bør derfor anvendes.

(124) Import ud over det gældende kontingent bør ikke tillades.

(125) Da kontingenterne er udtrykt i antal køretøjer, kan der kun tildeles hele enheder. Hvis en kontingentmængde beregnes pro rata temporis, eller hvis trækningsanmodninger, der overstiger den disponible saldo, tildeles pro rata, bør resultatet derfor nedrundes til nærmeste hele enhed, således at kontingentet aldrig overskrides. For ikke at reducere den samlede kontingentmængde bør den saldo, der fremkommer ved nedrunding, ikke fortsat være til rådighed til trækning i den nuværende kontingentperiode, men bør overføres til den følgende, undtagen i den sidste kontingentperiode.

(126) De midlertidige foranstaltninger bør finde anvendelse i 200 kalenderdage (indtil den 18. juni 2027) fra datoen for denne forordnings ikrafttræden. For at sikre, at disse regler udmøntes i praksis hurtigst muligt, bør de finde anvendelse fra denne forordnings ikrafttræden uden nogen spærreperiode.

([40]) Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2015/2447 af 24. november 2015 om gennemførelsesbestemmelser til visse bestemmelser i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 952/2013 om EU-toldkodeksen (EUT L 343 af 29.12.2015, s. 558, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2015/2447/oj).

(127) Det undersøgte produkt er anført i betragtning 5. Produktionsprocesserne og markedsvilkårene i bilsektoren som helhed er imidlertid kendetegnet ved en høj grad af kompleksitet. Navnlig kan den pågældende vare fremstilles på produktionsanlæg, som også fremstiller køretøjer, der falder uden for produktdefinitionens anvendelsesområde, herunder ved brug af de samme komponenter. Endvidere er salget af brugte køretøjer et vigtigt kendetegn ved bilsektoren. Kommissionen skal derfor overvåge importtendenserne, navnlig for så vidt angår:

— køretøjer, der hovedsagelig er konstrueret til befordring af højst ni personer, inklusive føreren, med en forbrændingsstempelmotor, brugte eller nye, i øjeblikket henhørende under KN-koderne 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 og 8703 33 90

— inden for ovennævnte kategori mikrohybride elkøretøjer, der hovedsagelig er konstrueret til befordring af højst ni personer, inklusive føreren, med en forbrændingsstempelmotor som fremdrivningsmotor og en elektrisk energikilde, såsom en integreret generator eller startmotor, der kun anvendes til funktioner, der ikke vedrører fremdrift, brugte eller nye, i øjeblikket henhørende under Taric-kode: 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 og 8703 33 90 10

— motorkøretøjer til godstransport med en bruttovægt på højst 5 ton, brugte eller nye, uanset deres drivlinje, i øjeblikket henhørende under KN-kode 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 og 8704 60 00

— brugte hybridkøretøjer, almindeligvis beregnet til transport af højst ni personer, inklusive føreren, som har både en forbrændingsmotor med stempel og en eller flere elektriske motorer, der er beregnet til fremdrift, uanset hvor mange hjul, der bruges til fremdrift, og uanset om de kan oplades ved tilslutning til en ekstern kilde til elektrisk energi, i øjeblikket henhørende under KN-kode 8703 40 90, ex 8703 50 00, 8703 60 90, ex 8703 70 00 (TARIC-kode 8703 50 00 90 8703 70 00 90)

— brugte køretøjer med udelukkende elektrisk motor til fremdrift, almindeligvis beregnet til befordring af højst ni personer, inklusive føreren, i øjeblikket henhørende under kode 8703 80 90.

(128) Overvågningen af ovennævnte køretøjskategorier gør det muligt for Kommissionen at vurdere importudviklingen for disse køretøjer og afgøre, om ændringer i importmønstrene kan påvirke denne foranstaltnings effektivitet.

(129) efter høring af udvalget for beskyttelsesforanstaltninger, der er nedsat i henhold til henholdsvis artikel 3, stk. 3, i forordning (EU) 2015/478 og artikel 22, stk. 3, i forordning (EU) 2015/755 –

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

1. Med forbehold af artikel 4 åbnes der herved kontingenter for import til Unionen af visse nye hybridkøretøjer med oprindelse i tredjelande, almindeligvis beregnet til befordring af højst ni personer, inklusive føreren, som har både en forbrændingsmotor med stempel og en eller flere elektriske motorer, der er beregnet til fremdrift, uanset hvor mange hjul, der bruges til fremdrift, og uanset om de kan oplades ved tilslutning til en ekstern elektrisk energikilde til elektrisk energi, i øjeblikket henhørende under KN-kode ex 8703 40 10, ex 8703 50 00, ex 8703 60 10 og ex 8703 70 00 (Taric-kode 8703 40 10 10, 8703 40 10 90, 8703 50 00 10, 8703 60 10 10, 8703 60 10 90 og 8703 70 00 10), for en periode på 200 kalenderdage fra denne forordnings ikrafttræden.

2. Hvis et kontingent er opbrugt, må den pågældende vare ikke importeres til Unionen.

3. Angivelse af kontingenterne for den pågældende oprindelse er obligatorisk.

4. For import inden for det gældende kontingent gælder den toldsats, der ellers gælder for den pågældende vare, under hensyntagen til enhver præferencetoldbehandling, der er fastsat i en aftale mellem Unionen og oprindelseslandet.

5. Uanset første afsnit er import af den pågældende vare, som føres ind i Nordirland fra en anden del af Det Forenede Kongerige og sælges til slutforbrugere på Nordirlands område og registreres til brug i Nordirland, ikke omfattet af kontingenter.

6. Denne artikel finder ikke anvendelse på varer med oprindelse i:

a) Island, Liechtenstein og Norge

b) Ukraine

c) Kenya

d) udviklingslande som angivet i bilag I.1 med undtagelse af de lande, der er angivet i bilag I.2.

Artikel 2

1. De kontingenter, der er fastsat i artikel 1, forvaltes af Kommissionen og medlemsstaterne i overensstemmelse med den forvaltningsordning for toldkontingenter, der er fastsat i artikel 49-54 i gennemførelsesforordning (EU) 2015/2447.

2. Kontingenterne forvaltes kvartalsvis: fra den 1. december 2026 til den 28. februar 2027, fra den 1. marts 2027 til den 31. maj 2027 og fra den 1. juni 2027 til den 18. juni 2027.

3. Tildeling af hvert kvartalskontingent indstilles på Kommissionens tyvende arbejdsdag efter udgangen af kvartalsperioden.

4. Fra den 1. december 2026 til den 18. juni 2027 overføres de uudnyttede kontingentmængder i et kvartal til det næste kvartal inden for samme årlige anvendelsesperiode.

5. Mængder, der er tildelt under et kontingent, kan tilbageføres i overensstemmelse med gældende toldlovgivning. Hvis tildeling af et kvartalskontingent er blevet indstillet i overensstemmelse med artikel 2, stk. 3, i denne forordning, eller hvis et kontingent er opbrugt eller på anden måde lukket for yderligere adgang i henhold til denne forordning, medfører tilbageførsel af sådanne mængder ikke, at det pågældende kontingent genåbnes for indgivelse eller accept af nye trækningsanmodninger. Sådanne tilbageførte mængder tages kun i betragtning med henblik på justering af saldoen for det pågældende kontingent. Hvis den uudnyttede saldo for et kvartalskontingent allerede er blevet overført til det følgende kvartal i overensstemmelse med artikel 2, stk. 3, i denne forordning, overføres de mængder, der derefter tilbageføres for det pågældende kvartal, ikke til det følgende kvartal. De erhvervsdrivende vil derfor ikke længere have adgang til disse kontingenter.

6. Uanset artikel 51, stk. 5, i gennemførelsesforordning (EU) 2015/2447 omfattes kontingenter, der fordeles ved nærværende forordning, ikke af en spærreperiode.

7. Hvis de mængder, der er ansøgt om, overstiger den disponible saldo af et kontingent, fastsættes de mængder, der skal tildeles, pro rata og nedrundes til nærmeste hele enhed, hvis resultatet ikke er et helt tal. Kontingentet lukkes fra datoen for denne tildeling. Den resterende saldo som følge af nedrunding er ikke til rådighed for yderligere træk inden for den pågældende kontingentperiode og overføres til den følgende kontingentperiode, medmindre den pågældende kontingentperiode er den sidste kontingentperiode inden for samme årlige anvendelsesperiode.

Artikel 3

1. Importen af de varer, der er opført i bilag III til denne forordning, skal underlægges efterfølgende EU-tilsyn i henhold til forordning (EU) 2015/478 og forordning (EU) 2015/755.

2. Tariferingen af de varer, der er omfattet af denne forordning, er baseret på KN og Taric.

Artikel 4

1. Oprindelsen af enhver vare, som denne forordning finder anvendelse på, bestemmes i overensstemmelse med de gældende bestemmelser i Unionen vedrørende ikkepræferenceoprindelse og i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 952/2013 ([41]).

2. De gældende bestemmelser vedrørende told finder anvendelse, medmindre andet er fastsat.

Artikel 5

1. Udnyttelse af de kvoter, der er omhandlet i artikel 1, for varer med oprindelse i Folkerepublikken Kina er betinget af, at der fremlægges en underskrevet og stemplet eksportkvotecertifikat udstedt af China Chamber of Commerce for Import and Export of Machinery and Electronic Products (CCCME) i Folkerepublikken Kina.

2. Eksportkvotecertifikatet skal udfærdiges på en formular, der svarer til modellen i bilag IV til denne forordning.

Artikel 6

Medlemsstaterne og Kommissionen indgår et nært samarbejde for at sikre, at denne forordning overholdes.

Artikel 7

Denne forordning træder i kraft den 1. december 2026.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den 23. november 2026.

På Kommissionens vegne
Ursula VON DER LEYEN
Formand

([41]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 952/2013 af 9. oktober 2013 om EU-toldkodeksen (EUT L 269 af 10.10.2013, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/952/oj).

BILAG I

I.1 – **Liste over udviklingslande, der er medlemmer af WTO, Algeriet og Libanon**

Afghanistan, Albanien, Algeriet, Angola, Antigua og Barbuda, Argentina, Armenien, Bahrain, Bangladesh, Barbados, Belize, Benin, Bolivia, Botswana, Brasilien, Brunei, Burkina Faso, Burundi, Kap Verde, Cambodja, Cameroun, Den Centralafrikanske Republik, Tchad, Chile, Kina, Colombia, Congo, Costa Rica, Elfenbenskysten, Cuba, Den Demokratiske Republik Congo, Djibouti, Dominica, Den Dominikanske Republik, Ecuador, Egypten, El Salvador, Eswatini, Fiji, Gabon, Gambia, Georgien, Ghana, Grenada, Guatemala, Guinea, Guinea-Bissau, Guyana, Haiti, Honduras, Hongkong, Indien, Indonesien, Jamaica, Jordan, Kasakhstan, Kenya, Kuwait, Kirgisistan, Den Demokratiske Folkerepublik Laos, Lesotho, Liberia, Libanon, Macao, Madagaskar, Malawi, Malaysia, Maldiverne, Mali, Mauretanien, Mauritius, Mexico, Moldova, Mongoliet, Montenegro, Marokko, Mozambique, Myanmar, Namibia, Nepal, Nicaragua, Niger, Nigeria, Nordmakedonien, Oman, Pakistan, Panama, Papua Ny Guinea, Paraguay, Peru, Filippinerne, Qatar, Rwanda, Saint Kitts og Nevis, Saint Lucia, Saint Vincent og Grenadinerne, Samoa, Saudi-Arabien, Senegal, Seychellerne, Sierra Leone, Salomonøerne, Sydafrika, Sri Lanka, Surinam, Tadsjikistan, Tanzania, Thailand, Timor-Leste, Togo, Tonga, Trinidad og Tobago, Tunesien, Tyrkiet, Uganda, Ukraine, De Forenede Arabiske Emirater, Uruguay, Vanuatu, Venezuela, Vietnam, Yemen, Zambia, Zimbabwe.

I.2 – **Liste over udviklingslande, for hvilke de midlertidige foranstaltninger finder anvendelse**

Kina, Tyrkiet, Mexico og Marokko.

BILAG II

Kontingentmængder

Vare	KN- og Taric-koder	Tildeling pr. land (hvis relevant)	Fra 1. december 2026 til 28. februar 2027	Fra 1. marts 2027 til 31. maj 2027	Fra 1. juni 2027 til 18. juni 2027	Løbenummer
			Kontingentmængde (i enheder)	Kontingentmængde (i enheder)	Kontingentmængde (i enheder)	
Visse nye hybridkøretøjer	8703 40 10 10, 8703 40 10 90, 8703 50 00 10, 8703 60 10 10, 8703 60 10 90, 8703 70 00 10	Kina	86 301	88 219	17 260	090254
		Japan	76 900	78 609	15 380	090255
		Tyrkiet	56 844	58 107	11 369	090256
		Det Forenede Kongerige	47 431	48 485	9 486	090257
		Republikken Korea	30 566	31 245	6 113	090258
		Mexico	15 640	15 987	3 128	090259
		Marokko	10 779	11 019	2 156	090260
		Serbien	8 709	8 902	1 742	090261
		USA	8 317	8 502	1 663	090262
		Sydafrika (*)	Ikke relevant	Ikke relevant	Ikke relevant	Ikke relevant
		Andre lande	370	378	74	090290

(*) ikke relevant, fordi Sydafrika er undtaget på grundlag af bilag I.2.

BILAG III

Liste over varer, der er underlagt efterfølgende EU-tilsyn

— Køretøjer almindeligvis beregnet til befordring af højst ni personer, inklusive føreren, med forbrændingsmotor med stempel, brugte eller nye, i øjeblikket henhørende under KN-kode 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.

— Inden for ovennævnte kategori, mikrohybride elkøretøjer, almindeligvis beregnet til befordring af højst ni personer, inklusive føreren, med forbrændingsmotor med stempel som motor til fremdrift og en kilde til elektrisk energi, såsom en integreret generator eller starter, der kun anvendes til andre funktioner end fremdrift, brugte eller nye, i øjeblikket henhørende under Taric-kode: 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 og 8703 33 90 10.

— Motorkøretøjer til godstransport med en bruttovægt på højst 5 ton, brugte eller nye, uanset deres drivlinje, i øjeblikket henhørende under KN-kode 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 og 8704 60 00.

— Brugte hybridkøretøjer, almindeligvis beregnet til transport af højst ni personer, inklusive føreren, som har både en forbrændingsmotor med stempel og en eller flere elektriske motorer, der er beregnet til fremdrift, uanset hvor mange hjul, der bruges til fremdrift, og uanset om de kan oplades ved tilslutning til en ekstern kilde til elektrisk energi, i øjeblikket henhørende under KN-kode 8703 40 90, ex 8703 50 00, 8703 60 90, ex 8703 70 00 (TARIC-kode 8703 50 00 90, 8703 70 00 90).

— Brugte køretøjer med udelukkende elektrisk motor til fremdrift, almindeligvis beregnet til befordring af højst ni personer, inklusive føreren, i øjeblikket henhørende under kode 8703 80 90.

BILAG IV

EKSPORTKONTINGENTCERTIFIKAT

CHINA CHAMBER OF COMMERCE FOR IMPORT AND EXPORT OF MACHINERY AND ELECTRONIC PRODUCTS (CCCME)
ADDRESSE: 8th Floor, Office Tower 2, No. 18 Jianguomennei Street, 100005, Beijing, CHINA
TLF.: 0086-10-58280982
FAX: 0086-10-58280870

KONTINGENTCERTIFIKATNUMMER:	
KONTINGENTCERTIFIKATDATO:	
SÆLGERS NAVN:	
IMPORTØRENS NAVN:	
HANDELSFAKTURANR.:	
HANDELSFAKTURADATO:	

S/N	KN-/Taric-kode	VAREMÆRKE	MODEL	MÆNGDE
1				
2				
3				
4				
5				
6				
7				
8				
9				
10				
11				
12				
13				
14				
15				
16				
17				
18				
19				
… (*)				
I ALT				

(*) CCCME kan udvide antallet af linjer i tabellen.

ERKLÆRING

Undertegnede bekræfter, at dette certifikat vedrører de hybride elkøretøjer, der er omfattet af handelsfakturaen fra [SÆLGER NAVN] for eksport af kinesisk oprindelse til Den Europæiske Union i overensstemmelse med kontingentordningen i henhold til EU's beskyttelsesforanstaltninger for hybride elkøretøjer (Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2026/2614).

Jeg erklærer, at oplysningerne i dette certifikat er sande og nøjagtige, og at mængden af varer, der er omfattet af dette certifikat, ikke overstiger det kontingent, der er tildelt Kina i henhold til beskyttelsesforanstaltningerne.

DEN BEMYNDIGEDES NAVN:

UNDERSKRIFT:

DATO: CCCME (SEGL)