Amtsblatt
der Europäischen Union

DE
Reihe L

2026/2614

24.11.2026

DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2026/2614 DER KOMMISSION

vom 23. November 2026

zur Einführung einer vorläufigen Schutzmaßnahme gegenüber den Einfuhren bestimmter neuer Hybridfahrzeuge für die Personenbeförderung

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EU) 2015/478 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2015 über eine gemeinsame Einfuhrregelung ([1]), insbesondere auf die Artikel 5 und 7,

gestützt auf die Verordnung (EU) 2015/755 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2015 über eine gemeinsame Regelung der Einfuhren aus bestimmten Drittländern ([2]), insbesondere auf die Artikel 3 und 4,

gestützt auf das Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum ([3]), insbesondere auf Artikel 113 Absatz 3 Unterabsatz 2,

in Erwägung nachstehender Gründe:

1. HINTERGRUND

(1) Am 30. Oktober 2026 leitete die Europäische Kommission (im Folgenden „Kommission“) nach Artikel 5 der Verordnung (EU) 2015/478 und Artikel 3 der Verordnung (EU) 2015/755 (im Folgenden „Grundverordnungen“) von Amts wegen eine Schutzmaßnahmenuntersuchung betreffend die Einfuhren neuer Hybridfahrzeuge für die Personenbeförderung (im Folgenden „Hybridfahrzeuge“) in die Union ein. Die Kommission veröffentlichte eine Einleitungsbekanntmachung im *Amtsblatt der Europäischen Union* ([4]) (im Folgenden „Einleitungsbekanntmachung“).

(2) Die Einleitung erfolgte nach einer eingehenden Analyse der Informationen, die der Kommission aus öffentlichen Marktinformationsquellen und vom Wirtschaftszweig der Union zur Verfügung standen. Angesichts der Sensibilität des Sektors der Hybridfahrzeuge, seiner strategischen Bedeutung für die Wirtschaft der Union in Hinblick auf Innovation, Elektrifizierung und Beschäftigung und des Vorliegens ausreichender Beweise dafür, dass die Einfuhren von Hybridfahrzeugen den Wirtschaftszweig der Union ernsthaft zu schaden drohen, beschloss die Kommission unter diesen besonderen Umständen und im Einklang mit den Grundverordnungen, die Untersuchung auch ohne einen schriftlichen Antrag eines Mitgliedstaats einzuleiten.

(3) Aus den der Kommission vorliegenden Informationen ging ferner hervor, dass die Einfuhren schneller und zu Preisen in die Union gelangten, die deutlich unter denen des Wirtschaftszweigs der Union lagen. Angesichts der prekären Lage des Wirtschaftszweigs der Union, der erheblichen weltweiten Produktionskapazitäten und der Attraktivität des Unionsmarktes hat dieser Anstieg der Einfuhren die Kommission veranlasst zu prüfen, ob kritische Umstände vorliegen, die die unverzügliche Einführung vorläufiger Maßnahmen erfordern, um einen schwer zu behebenden ernsthaften Schaden zu verhindern.

(4) Da unverzügliches Handeln gefordert war, musste die Kommission ihre Analyse auf der Grundlage der zu diesem Zeitpunkt verfügbaren Informationen durchführen. Dies greift der Berücksichtigung weiterer Informationen, die während der Untersuchung eingeholt werden sollen, nicht vor. Insbesondere die Fragebogenantworten von Unionsherstellern, Einführern und Händlern, die schriftlichen Stellungnahmen und alle im Rahmen der Ausübung der Verteidigungsrechte übermittelten Informationen werden von der Kommission in der Untersuchung gebührend geprüft. Interessierte Parteien werden zudem nach Abschnitt 3.4 der Einleitungsbekanntmachung Anhörungen beantragen können.

([1]) ABl. L 83 vom 27.3.2015, S. 16, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/478/oj.
([2]) ABl. L 123 vom 19.5.2015, S. 33, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/755/oj.
([3]) ABl. L 1 vom 3.1.1994, S. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_internation/1994/1/oj.
([4]) Bekanntmachung der Einleitung einer Schutzmaßnahmenuntersuchung betreffend die Einfuhren bestimmter neuer Hybridfahrzeuge für die Personenbeförderung (ABl. C, C/2026/5780, 30.10.2026, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2026/5780/oj).

2. BETROFFENE WARE UND GLEICHARTIGE ODER UNMITTELBAR KONKURRIERENDE WAREN

(5) Bei der betroffenen Ware im Sinne der Einleitungsbekanntmachung handelt es sich um bestimmte neue Hybridfahrzeuge, die hauptsächlich für die Beförderung von neun oder weniger Personen einschließlich des Fahrers bestimmt sind und mit einem Kolbenverbrennungsmotor und einem oder mehreren Elektromotor[en] angetrieben werden (unabhängig von der Anzahl der in Bewegung gesetzten Räder), unabhängig davon, ob sie durch Anstecken an externe elektrische Energiequellen aufgeladen werden können oder nicht, und die derzeit in die KN-Codes ex 8703 40 10, ex 8703 50 00, ex 8703 60 10 und ex 8703 70 00 (TARIC-Code 8703 40 10 10, 8703 40 10 90, 8703 50 00 10, 8703 60 10 10, 8703 60 10 90, 8703 70 00 10) eingereiht werden.

(6) Die betroffene Ware setzt sich aus zwei Typen zusammen: neue Hybrid-Elektrofahrzeuge (im Folgenden „HEV“) und neue Plug-in-Hybrid-Elektrofahrzeuge (im Folgenden „PHEV“). PHEV haben einen Kolbenverbrennungsmotor und einen oder mehrere batteriebetriebene Elektromotoren. Der Verbrennungsmotor unterstützt den Elektromotor, und die Batterie wird extern aufgeladen, indem sie mit dem Stromnetz verbunden wird. HEV werden von einem Kolbenverbrennungsmotor angetrieben, verfügen aber auch über einen batteriebetriebenen Elektromotor, der den konventionellen Motor ergänzt. Der Strom wird bei ihnen intern durch ein Bremssystem mit Energierückgewinnungseinrichtung und den Verbrennungsmotor erzeugt ([5]). HEV umfassen auch Mildhybrid-Elektrofahrzeuge, d. h. Fahrzeuge mit einer Batterie, die den Verbrennungsmotor beim Antrieb des Fahrzeugs unterstützt, um Kraftstoff zu sparen.

(7) Fahrzeuge mit einer elektrischen Energiequelle, die nur für andere Funktionen als für den Antrieb genutzt wird, Fahrzeuge der Klasse L gemäß der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates ([6]) und Krafträder sind von der Untersuchung ausgenommen.

(8) Die Kommission stellte vorläufig fest, dass die von den Unionsherstellern hergestellte Ware (im Folgenden „gleichartige Ware“) der betroffenen Ware gleichartig ist und unmittelbar mit ihr konkurriert. Sowohl die inländische als auch die eingeführte Ware weisen dieselben grundlegenden materiellen und technischen Eigenschaften auf. Beide verfügen über einen Verbrennungsmotor in Kombination mit einem Elektromotor und einem Batteriesystem. Auch wenn sich einzelne Modelle in Bezug auf Leistung, Ausrüstung oder Konstruktion unterscheiden können, ändern diese Unterschiede nichts an ihrem grundlegenden Charakter als HEV oder PHEV. Sowohl die inländische als auch die eingeführte Ware dienen denselben Zwecken; sie werden für die Beförderung von Personen verwendet und haben somit die gleiche Endverwendung. Außerdem werden beide über ähnliche oder identische Vertriebskanäle Abnehmern angeboten, die sie sowohl von inländischen als auch von ausländischen Lieferanten beziehen können. Dementsprechend stehen die betroffene Ware und die von den Unionsherstellern hergestellte Ware in starker Konkurrenz zueinander.

3. DIE UNIONSHERSTELLER

(9) Marktinformationen zufolge umfassen die Unionshersteller der gleichartigen Ware Hersteller, die unter verschiedenen Marken tätig sind. Der ACEA (Verband der europäischen Automobilhersteller) vertritt eine Reihe dieser Unionshersteller.

(10) In der Einleitungsbekanntmachung wurden die Unionshersteller aufgefordert, bei der Untersuchung mit der Kommission zusammenzuarbeiten.

4. ANSTIEG DER EINFUHREN

(11) Auf der Grundlage der Informationen von Eurostat hat die Kommission eine vorläufige Analyse der Entwicklung der Einfuhren der betroffenen Ware im Zeitraum 2023-2025 und im ersten Halbjahr 2026 durchgeführt. Um die Vergleichbarkeit mit vorherigen Gesamtjahreszeiträumen zu gewährleisten, analysierte die Kommission auch den jüngsten Zwölfmonatszeitraum, der die letzten sechs Monate des Jahres 2025 und die ersten sechs Monate des Jahres 2026 umfasst (im Folgenden „jüngster Zeitraum“).

(12) Bei ihrer Bewertung der Entwicklung der Einfuhren berücksichtigte die Kommission nicht die Einfuhrmengen aus bestimmten Ländern, die vom Anwendungsbereich der vorläufigen Maßnahmen ausgenommen werden sollten, insbesondere aus den Ländern des Europäischen Wirtschaftsraums (EWR), Kenia und der Ukraine. Die Kommission ist aufgrund der engen Integration der Märkte mit den Mitgliedern des EWR und der niedrigen Einfuhrmengen aus

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

([6]) Verordnung (EU) Nr. 168/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Januar 2013 über die Genehmigung und Marktüberwachung von zwei- oder dreirädrigen und vierrädrigen Fahrzeugen (ABl. L 60 vom 2.3.2013, S. 52, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/168/oj).

diesen Ländern der Auffassung, dass die zu bewertenden Waren mit Ursprung in Norwegen, Island und Liechtenstein von der Anwendung dieser Verordnung ausgenommen werden sollten. Einfuhren aus Kenia werden auf der Grundlage eines bilateralen Abkommens ([7]) ([8]) ausgenommen, und die Ukraine wird auf der Grundlage der Aussetzung der Schutzmaßnahmen-Grundverordnung ([9]) ausgenommen. Einfuhren aus Kenia wurden im Bezugszeitraum keine gemeldet, und die Einfuhren aus Norwegen, Island, Liechtenstein und der Ukraine machten zusammen weniger als 0,01 % der Gesamteinfuhren der betroffenen Ware in die EU aus.

(13) Die Gesamteinfuhren der betroffenen Ware entwickelten sich wie folgt:

Tabelle 1

Alle Einfuhren in Stück (pro Jahr)

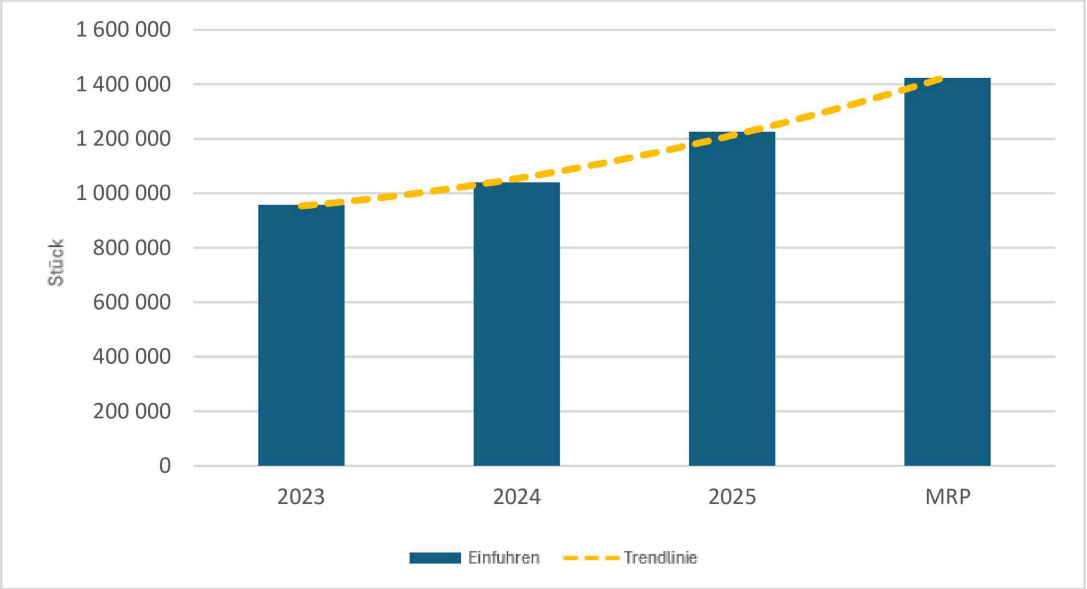
	2023	2024	2025	Jüngster Zeitraum
Einfuhren in Stück	957 965	1 040 457	1 225 813	1 423 691
Index (2023 = 100)	*100*	*109*	*128*	*149*

Quelle: Eurostat — Die Eurostat-Daten wurden aus den KN-Codes 8703 40 10, 8703 50 00, 8703 60 10 und 8703 70 00 extrahiert.

(14) Insgesamt stiegen die Einfuhren der betroffenen Ware 2024 im Vergleich zu 2023 um 9 %, bevor sie 2025 (+ 28 %) und im jüngsten Zeitraum (+ 49 %) deutlich stärker anstiegen. Die Daten für das erste Halbjahr 2026 bestätigen, dass die betroffene Ware wahrscheinlich weiterhin in erheblich erhöhten Mengen eingeführt wird. Die betroffene Ware wird daher im Sinne der Schutzmaßnahmen-Grundverordnungen in erhöhten Mengen eingeführt.

Abbildung 1

Alle Einfuhren in Stück (pro Jahr)



([7]) Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum.

([8]) Wirtschaftspartnerschaftsabkommen zwischen der Europäischen Union einerseits und der Republik Kenia, Mitglied der Ostafrikanischen Gemeinschaft, andererseits (ABl. L, 2024/1648, 1.7.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_internation/2024/1648/oj).

([9]) Verordnung (EU) 2025/1153 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. Juni 2025 zur Aussetzung bestimmter Vorschriften der Verordnung (EU) 2015/478 im Hinblick auf die Einfuhr ukrainischer Waren in die Union (ABl. L, 2025/1153, 5.6.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2025/1153/oj).

(15) In Tabelle 2 sind die Einfuhren nach Ursprungsländern aufgeschlüsselt. Die Volksrepublik China (im Folgenden „China“) ist derzeit der größte Ausführer neuer Hybridfahrzeuge in die Union, wobei die Einfuhren aus China ab 2024 deutlich anstiegen. Aus den Einfuhrstatistiken geht hervor, dass die Einfuhren aus China im jüngsten Zeitraum im Vergleich zu 2023 um fast 1 000 % zugenommen haben. China ist neben Marokko und Serbien das Einfuhrland mit der schnellsten Zunahme bei neuen Hybridfahrzeugen. Auch die Einfuhren aus der Türkei und Mexiko stiegen stetig an. Im Gegensatz dazu blieben die Einfuhren aus anderen Ursprungsländern entweder relativ stabil oder gingen zurück.

Tabelle 2

Alle Einfuhren in Stück nach Ursprungsland (pro Jahr)

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

Quelle: Eurostat.

(16) Tabelle 3 zeigt die Einfuhren auf Quartalsbasis vom dritten Quartal 2025 bis zum zweiten Quartal 2026. Die Einfuhren nahmen jedes Quartal stetig zu, sodass sich ein konstanter Anstieg während des gesamten jüngsten Zeitraums ergibt; dass die Einfuhren in jedem der aufeinanderfolgenden Quartale zunahmen, deutet darauf hin, dass es sich um einen anhaltenden Aufwärtstrend handelt und nicht um einen einmaligen Anstieg.

Tabelle 3

Alle Einfuhren in Stück (pro Quartal)

	3. Quartal 2025	4. Quartal 2025	1. Quartal 2026	2. Quartal 2026
Einfuhren in Stück	319 256	355 287	367 428	381 720
Index (3. Quartal 2025 = 100)	*100*	*111*	*115*	*120*

Quelle: Eurostat.

(17) Tabelle 4 zeigt die Einfuhren nach Ursprungsland auf Quartalsbasis während des jüngsten Zeitraums (vom dritten Quartal 2025 bis zum zweiten Quartal 2026). Die Einfuhren aus China stiegen im gesamten jüngsten Zeitraum kontinuierlich in jedem Quartal an. Die Einfuhren aus Marokko nahmen in den ersten drei Quartalen stetig zu; dieser Aufwärtstrend hielt im vierten Quartal nicht an. Dennoch waren die Einfuhren im vierten Quartal 112 % höher als im ersten Quartal. Die Einfuhren aus der Türkei stiegen im zweiten Quartal erheblich an, bevor sie im darauf folgenden Quartal zurückgingen, wenngleich die Mengen nach wie vor höher waren als im ersten Quartal. Die Einfuhren aus anderen Ursprungsländern blieben im jüngsten Zeitraum entweder relativ stabil oder gingen zurück.

Tabelle 4

Alle Einfuhren in Stück nach Ursprungsland (pro Quartal)

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

Quelle: Eurostat.

(18) Tabelle 5 zeigt die Entwicklung der Einfuhren aus allen Drittländern von Monat zu Monat 2025 und 2026. Die Daten bis Juli 2026 bestätigen, dass die Einfuhren in jedem Monat höher waren als im entsprechenden Monat des Vorjahres. 2025 zeigten die Einfuhren einen Aufwärtstrend und stiegen um durchschnittlich 4,64 % pro Monat. 2026 verschärfte sich dieser Trend mit einem durchschnittlichen monatlichen Anstieg um 9,33 %. Vergleicht man die Einfuhrmenge der ersten sieben Monate des Jahres 2025 mit dem gleichen Zeitraum des Jahres 2026, so stiegen die Einfuhren um 39,5 %.

Tabelle 5

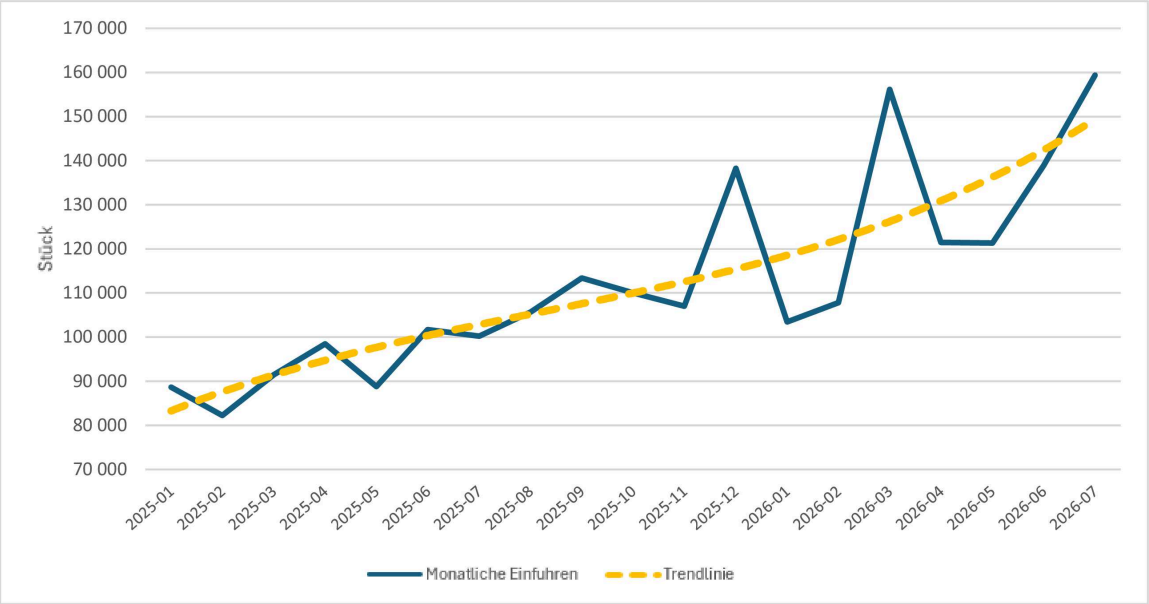
Alle Einfuhren in Stück (pro Monat)

Monat/Jahr	2025	2026
Januar	88 670	103 429
Februar	82 225	107 816
März	91 489	156 183
April	98 453	121 459
Mai	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	
Dezember	138 261	
Quelle: Eurostat.		

(19) Wie aus Abbildung 2 hervorgeht, zeigen sowohl die Kurve der monatlichen Einfuhren als auch die entsprechende polynomiale Trendlinie ab Ende 2025 eine deutliche Veränderung der Steigung, die erheblich steiler wird.

Abbildung 2

Entwicklung der monatlichen Einfuhren 2025 und 2026



5. UNVORHERGESEHENE ENTWICKLUNGEN

(20) Die Kommission kam zu dem vorläufigen Schluss, dass der Anstieg der Einfuhren mit unvorhergesehenen Entwicklungen zu begründen ist, die auf eine Reihe von Faktoren zurückzuführen sind, die Ungleichgewichte im internationalen Handel mit der betroffenen Ware verursachen.

(21) Erstens war die weltweite Automobilindustrie durch eine schnell wachsende Produktion von Elektrofahrzeugen einschließlich der betroffenen Ware und der entsprechenden Produktionskapazitäten gekennzeichnet, insbesondere in China, wo dieser rasche Kapazitätsausbau durch Industriepolitik, Fünfjahrespläne und andere staatliche Förderprogramme ([10]) unterstützt wurde. Dies war zum Zeitpunkt der betreffenden WTO-Zollverhandlungen oder zu dem Zeitpunkt, zu dem die EU dem Beitritt Chinas zur WTO zustimmte, vernünftigerweise nicht vorhersehbar ([11]). In einer Prognose der Anlagenkapazität allgemein in China, der Türkei, Korea, Japan und dem Vereinigten Königreich schätzt Mobility Global, dass sich der Aufwärtstrend zwischen 2026 und 2033 fortsetzen wird, was in erster Linie auf die Kapazitätserweiterungen in China zurückzuführen ist (Tabelle 16).

(22) Gleichzeitig werden wichtige Ausfuhrmärkte infolge zunehmender handelsbeschränkender Praktiken, die Elektrofahrzeuge und auch die betroffene Ware betreffen, geschlossen. Insbesondere die Vereinigten Staaten haben erhebliche Einfuhrhemmnisse errichtet, darunter Zölle nach Abschnitt 301 in Höhe von 100 % auf in China hergestellte PHEV — zusätzlich zu den Meistbegünstigungszöllen in Höhe von 2,5 % — sowie Anforderungen in Bezug auf den Inlandsanteil und Zölle nach Abschnitt 232 in Höhe von 25 % auf Einfuhren aus allen anderen Ursprungsländern. Auch auf anderen wichtigen Märkten, darunter Kanada und die Türkei, bestehen nach wie vor erhebliche Zollschranken. Kanada erhält ein Kontingent für Elektro-Personenkraftwagen aus China, einschließlich bestimmter Hybridfahrzeuge, von 49 000 Fahrzeugen pro Jahr zu einem Meistbegünstigungszollsatz von 6,1 % aufrecht. In der Türkei besteht derzeit ein zusätzlicher Zoll von 40 % auf Personenkraftwagen mit Ursprung in China einschließlich bestimmter PHEV. Im Gegensatz dazu ist der Unionsmarkt nach wie vor vergleichsweise offen (10 % Meistbegünstigungszoll). Diese handelsbeschränkenden Maßnahmen, die die Union zu einem attraktiven Ausfuhrziel machen, waren zum Zeitpunkt der betreffenden WTO-Zollverhandlungen vernünftigerweise nicht vorhersehbar.

(23) Nach der Antisubventionsuntersuchung zu batteriebetriebenen Elektrofahrzeugen (im Folgenden „BEV“) aus China führte die Union zusätzliche Zölle in Form von Ausgleichsmaßnahmen ein. Die vorläufigen Maßnahmen traten am 4. Juli 2024 in Kraft und die endgültigen Maßnahmen am 30. Oktober 2024. Die Ausgleichszölle reichen von 17 % für BYD bis zu 35,3 % für SAIC und andere nicht mitarbeitende Hersteller. Infolgedessen wurde der Zugang zum Unionsmarkt für chinesische Ausfuhren von Elektrofahrzeugen stärker eingeschränkt. Vor der Einführung der Maßnahmen folgten die Einfuhren von BEV in die Union einem klaren und deutlichen Aufwärtstrend und stiegen von Jahr zu Jahr an (siehe Tabelle 6).

Tabelle 6

Einfuhren von BEV mit Ursprung in China in die Union

	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Einfuhren von BEV in Stück	21 243	134 952	256 712	413 071	438 396	430 721
Index (2020 = 100)	*100*	*635*	*1 208*	*1 945*	*2 064*	*2 028*
Δ % gegenüber Vorjahr		535	90	61	6	– 2

Quelle: Eurostat und Zolldaten der Mitgliedstaaten.

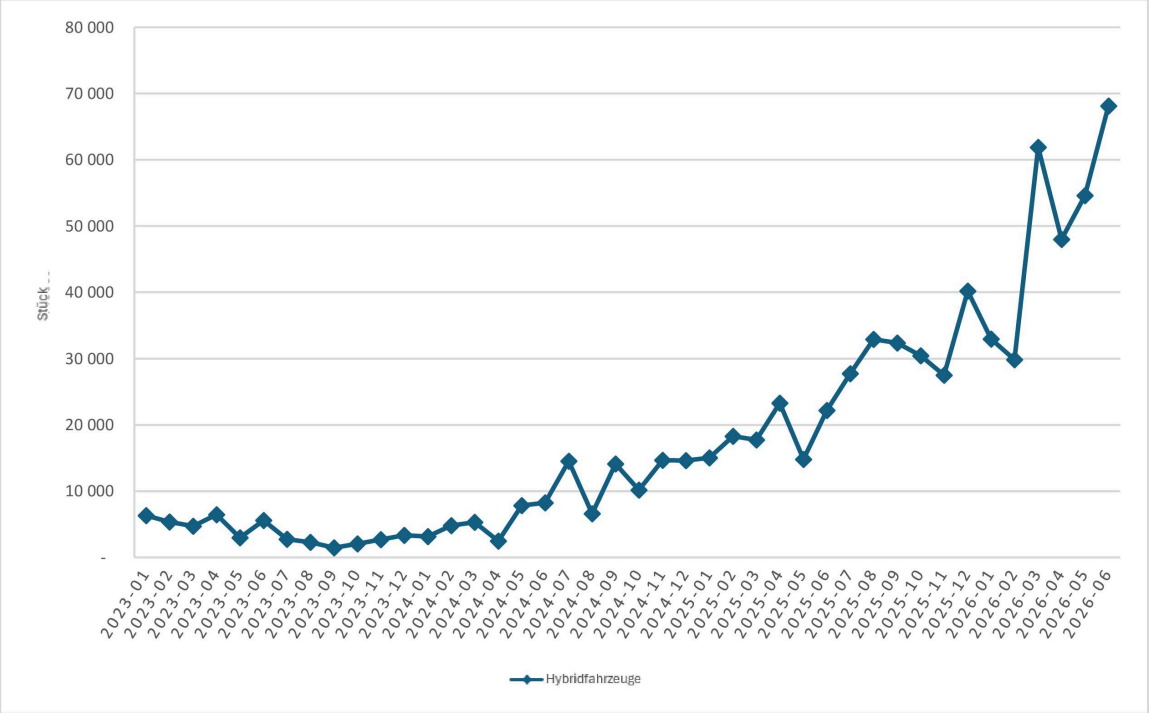
(24) Nach dem Inkrafttreten der Maßnahmen kam dieser Aufwärtstrend zum Stillstand und die Einfuhren flachten ab, während die Einfuhren neuer Hybridfahrzeuge zu steigen begannen. Die gegensätzlichen Trends sind in Abbildung 3 zu erkennen, was auf eine deutliche Verschiebung des Einfuhrmusters von BEV hin zu neuen Hybridfahrzeugen hindeutet.

([10]) Politische Strategien, Fünfjahrespläne und Förderprogramme für Fahrzeuge mit neuartiger Antriebstechnik, zu denen auch PHEV gehören, werden in den Abschnitten 3.1 und 3.2 der Durchführungsverordnung (EU) 2024/1866 der Kommission vom 3. Juli 2024 zur Einführung eines vorläufigen Ausgleichszolls auf die Einfuhren neuer batteriebetriebener Elektrofahrzeuge für die Personenbeförderung mit Ursprung in der Volksrepublik China (ABl. L, 2024/1866, 4.7.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/1866/oj) und der Durchführungsverordnung (EU) 2024/2754 der Kommission vom 29. Oktober 2024 zur Einführung eines endgültigen Ausgleichszolls auf die Einfuhren neuer batteriebetriebener Elektrofahrzeuge für die Personenbeförderung mit Ursprung in der Volksrepublik China (ABl. L, 2024/2754, 29.10.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/2754/oj) ausführlich erörtert.

([11]) Wie vom Panel im Bericht zu „United States – Safeguard Measure on Imports of Crystalline Silicon Photovoltaic Products“ bestätigt.

Abbildung 3

Entwicklung der Einfuhren von Hybridfahrzeugen aus China



(25) Dieser rasche Wandel wurde durch die hohe Flexibilität innerhalb der Produktionssysteme der Hersteller ermöglicht ([12]). Viele der betriebenen Produktionslinien können dafür genutzt werden, unterschiedliche Antriebsstränge herzustellen; deshalb erfordert die Ausweitung der Produktion von Hybridfahrzeugen nicht unbedingt die Entwicklung neuer Fertigungsanlagen. Infolgedessen können die Hersteller relativ einfach auf die Produktion von Hybridfahrzeugen umstellen. Die Ausgleichsmaßnahmen hatten zwar das Ziel, den Wirtschaftszweig der Union vor unlauterem Wettbewerb aufgrund der staatlichen Förderprogramme für BEV in China zu schützen, schufen jedoch auch einen Anreiz für chinesische Hersteller, die Ausfuhren von Hybridfahrzeugen, die keinen zusätzlichen Zöllen unterliegen, zu steigern.

(26) Angesichts dieser Umstände kam die Kommission vorläufig zu dem Schluss, dass diese unvorhergesehenen Entwicklungen nicht nur zu einem erheblichen Anstieg der Einfuhren von Hybridfahrzeugen in die Union geführt haben, sondern diesen Anstieg auch weiterhin anfachen werden.

6. VERPFLICHTUNGEN, DIE EINEN ANSTIEG DER EINFUHREN ZUR FOLGE HATTEN

(27) Die Kommission kam zu dem vorläufigen Schluss, dass der Anstieg der Einfuhren der betroffenen Ware auf Verpflichtungen zurückzuführen ist, die die Europäische Union im Rahmen des GATT 1994 eingegangen ist, insbesondere auf die Zollzugeständnisse, die in früheren Runden multilateraler Handelsverhandlungen für die betreffenden Tarifpositionen gewährt wurden.

(28) Die betroffene Ware umfasst mehrere Tarifpositionen, und für alle diese Tarifpositionen bestehen für die Europäische Union Zollverpflichtungen in Form eines Wertzollsatzes in Höhe von 10 %.

(29) Diese Zugeständnisse sind derzeit in Teil I Abschnitt II der Liste von Zugeständnissen und Verpflichtungen der Europäischen Union eingetragen, die am 1. Dezember 2016 als EU-Liste CLXXIII — Europäische Union ([13]) in ihrer geänderten Fassung zertifiziert wurde.

([12]) Siehe beispielsweise https://www.globaltimes.cn/page/202608/1369156.shtml und 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 doc. WT/Let/1220.

(30) Aufgrund dieser Zugeständnisse, die in der dem GATT beigefügten und gemäß Artikel II:7 des GATT 1994 aufgenommenen Liste von Zugeständnissen und Verpflichtungen der Europäischen Union aufgeführt sind, sowie aufgrund anderer Bestimmungen des GATT 1994 hat die Europäische Union im Rahmen des GATT 1994 insbesondere folgende Verpflichtungen übernommen: Artikel XI:1, wonach nichttarifäre Einfuhrbeschränkungen für die betroffene Ware verboten sind, und, besonders wichtig, Artikel II:1(a) und Artikel II:1(b) erster und zweiter Satz des GATT 1994. Nach Artikel II:1(b) erster Satz darf die EU — von anzuwendenden Ausnahmen abgesehen — auf die betroffene Ware keine höheren gewöhnlichen Zölle erheben als in dem betreffenden Teil der Liste von Zugeständnissen und Verpflichtungen der EU vorgesehen. Darüber hinaus entsprach der von der EU auf die betroffene Ware angewandte Einfuhrzoll, der sogenannte Meistbegünstigungszollsatz, zum Zeitpunkt der Untersuchung den im Rahmen der oben genannten Zollverpflichtungen zulässigen Höchstwerten.

(31) Die betroffene Ware wurde aufgrund der im Rahmen des GATT 1994 eingegangenen Verpflichtungen ([14]) in erhöhten Mengen eingeführt, da diese Verpflichtungen in Verbindung mit den Zollzugeständnissen der Europäischen Union die Bedingungen für den Zugang von Einfuhren neuer Hybridfahrzeuge zum Unionsmarkt verbessert und den Zugang gesichert haben. Die oben genannten Zollverpflichtungen lassen der Europäischen Union auch keinen Spielraum zur Erhöhung der Regelzölle. Dadurch wird gleichzeitig erklärt, wie die fraglichen Verpflichtungen zu dem Anstieg der Einfuhren führten, der einen ernsthaften Schaden zu verursachen droht.

(32) Die angegebenen GATT-Verpflichtungen hinderten die EU gleichzeitig daran, die angewandten Einfuhrzölle auf die betroffene Ware zu erhöhen. Es handelte sich also um die Verpflichtungen der Europäischen Union gemäß dem GATT 1994, die ihre Fähigkeit einschränkten, einen durch einen Anstieg der Einfuhren verursachten Schaden zu verhindern oder zu beseitigen. Folglich hat die Europäische Union diese Verpflichtungen durch Inkrafttreten ihrer Schutzmaßnahmen ausgesetzt.

7. DROHENDER ERNSTHAFTER SCHADEN

7.1. Lage der Unionshersteller

(33) Um zu beurteilen, ob für die Unionshersteller der betroffenen Ware ein ernsthafter Schaden besteht oder droht, untersuchte die Kommission im Einklang mit Artikel 9 der Verordnung (EU) 2015/478 und Artikel 6 der Verordnung (EU) 2015/755 die Entwicklungen des Verbrauchs, der Produktion, der Kapazitätsauslastung, der Verkäufe, des Marktanteils, der Preise, der Rentabilität, der Beschäftigung und der Ausfuhren im Zusammenhang mit der betroffenen Ware für den Zeitraum von 2023 bis zum jüngsten Zeitraum (im Folgenden „Bezugszeitraum“).

(34) Die Produktion, Produktionskapazität und Kapazitätsauslastung entwickelten sich folgendermaßen:

Tabelle 7

Produktion, Produktionskapazität und Kapazitätsauslastung

	2023	2024	2025	Jüngster Zeitraum
Produktion (in Stück)	4 065 576	4 712 178	5 562 965	5 667 859
Index (2023 = 100)	*100*	*116*	*137*	*139*
Produktionskapazität (in Stück)	6 420 013	7 583 462	9 000 898	9 317 209
Index (2023 = 100)	*100*	*118*	*140*	*145*
Kapazitätsauslastung (in %)	63	62	62	61
Index (2023 = 100)	*100*	*98*	*98*	*96*

Quelle: Mobility Global.

(35) Während des Bezugszeitraums stiegen die Produktion und die Produktionskapazität des Wirtschaftszweigs der Union. Das Tempo dieses Anstiegs verlangsamte sich jedoch gegen Ende des Bezugszeitraums, und der Anstieg im jüngsten Zeitraum war weniger ausgeprägt als in den Vorjahren. Gleichzeitig blieb die Kapazitätsauslastung trotz der steigenden Produktion in den letzten Jahren niedrig und lag in den letzten vier Jahren im Durchschnitt nur bei rund 62 %.

([14]) Artikel XI:1, Artikel II:1(a) und Artikel II:1(b) Sätze 1 und 2 des GATT 1994.

(36) Der Unionsverbrauch, der auf der vom Verband der europäischen Automobilhersteller (ACEA) gemeldeten Zahl der Zulassungen der betroffenen Ware beruht, entwickelte sich wie folgt:

Tabelle 8

Unionsverbrauch, Inlandsverkäufe und Marktanteile

	2023	2024	2025	Jüngster Zeitraum
Verbrauch (in Stück)	3 530 443	4 047 806	4 749 212	5 113 654
Index (2023 = 100)	*100*	*115*	*135*	*145*
Inlandsverkäufe (in Stück)	2 572 451	3 007 313	3 523 010	3 689 630
Index (2023 = 100)	*100*	*117*	*137*	*143*
Marktanteil der EU-Hersteller (in %)	73	74	74	72
Index (2023 = 100)	*100*	*102*	*102*	*99*
Marktanteil der Einfuhren (in %)	27	26	26	28
Index (2023 = 100)	*100*	*96*	*96*	*104*

Quelle: Mobility Global und ACEA.

(37) Der Unionsverbrauch stieg im Bezugszeitraum stetig an; im jüngsten Zeitraum lag er im Vergleich zu 2023 um 45 % höher. Dies deutet darauf hin, dass in der Europäischen Union ein schnell wachsender Markt für Hybridfahrzeuge besteht. Im selben Zeitraum stiegen auch die Inlandsverkäufe der Unionshersteller. Die Unionshersteller profitierten zunächst vom anhaltenden Anstieg des Verbrauchs, doch dieser positive Trend kam im jüngsten Zeitraum zum Erliegen. Während der Unionsverbrauch weiter zunahm, ging der Marktanteil der Unionshersteller zwischen 2025 und dem jüngsten Zeitraum um 2 Prozentpunkte zurück. In einem wachsenden Markt wäre normalerweise zu erwarten, dass die Unionshersteller zumindest ihren Marktanteil halten. Da der Marktanteil zwischen 2025 und dem jüngsten Zeitraum sank, lässt sich schließen, dass dieser Rückgang in den ersten sechs Monaten des Jahres 2026 erfolgte. Zwar liegen noch keine vollständigen Daten für 2026 vor, doch würde eine Fortsetzung des in den ersten sechs Monaten beobachteten Trends, wie es bereits im Juli 2026 bei einer Rekordstückzahl der Einfuhren zu beobachten war, zu einem Rückgang des Marktanteils im gesamten Jahr um mehr als 2 Prozentpunkte führen.

(38) Die Kommission führte anschließend eine detaillierte Analyse durch, um das Preisniveau der eingeführten neuen Hybridelektrofahrzeuge im Vergleich zu den Preisen der in der EU hergestellten Fahrzeuge zu beurteilen.

(39) Angesichts der großen Vielfalt der Modelle neuer Hybridelektrofahrzeuge, die in die Union eingeführt werden, wurde ein Preisvergleich für vier Klassen durchgeführt, damit die Analyse auf vergleichbaren Modellen beruht ([15]). Die vier für den Vergleich ausgewählten Klassen entsprechen den Klassen B, B-SUV, C-SUV und D-SUV und machen erhebliche und repräsentative Mengen eingeführter Fahrzeuge in die Union aus. Diese Modelle werden sowohl von den Unionsherstellern hergestellt als auch in die Union eingeführt, sodass die Preise der in der Union hergestellten und der eingeführten Modelle direkt verglichen werden können.

([15]) Personenkraftwagen lassen sich in europäische Standard-Fahrzeugklassifizierungssegmente unterteilen, in denen Personenkraftwagen und sportliche Geländewagen (SUV) nach ihrer Größe, ihren Außenabmessungen und ihrer vorgesehenen Marktnutzung eingruppiert werden. Siehe auch https://alternative-fuels-observatory.ec.europa.eu/general-information/vehicle-types.

(40) Die Kommission führte die Preisanalyse auf der Grundlage der Daten von Marklines ([16]), einem Portal der Automobilindustrie, durch. Die Kommission untersuchte die Preisangebote, die den Verbrauchern (ohne zwischen den Parteien vereinbarte Preisnachlässe) von den wichtigsten einführenden Unternehmen für in den Ausfuhrländern hergestellte Modelle sowie für vom Wirtschaftszweig der Union hergestellte vergleichbare Modelle unterbreitet wurden. Die Preisangebote wurden nach Modelltypen für die Basisversion bewertet. Alle geprüften Preisangebote beziehen sich auf das erste Halbjahr 2026 und spiegeln somit den jüngsten Zeitraum wider.

Tabelle 9

Unterschied zwischen den Preisen aller Einfuhren aus Drittländern und den EU-Preisen

Ware	Eingeführte Mengen (in Stück)	Durchschnittlicher Einfuhrpreis (in EUR)	Durchschnittlicher EU-Preis (in EUR)	Preisunterschied (in EUR)	Gesamter Preisunterschied (in EUR)	Hypothetischer Umsatz (in EUR)	Preisunterschied (in %)
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
Gesamt	203 596				1 358 831 046	7 418 976 578	18,3

Quelle: Eurostat und Marklines, Ware: Basismodell für 2026.

(41) Die Kommission führte die Preisanalyse bei 25 eingeführten Modellen und 29 vom Wirtschaftszweig der Union hergestellten Modellen in den vier Klassen durch, womit über 200 000 eingeführte Stück erfasst wurden. Die Preisvergleiche zeigten einen erheblichen Preisunterschied zwischen den Einfuhrpreisen aus allen Ausfuhrländern und den Preisen des Wirtschaftszweigs der Union auf. Die Einfuhrpreise liegen rund 18 % unter den Preisen der Unionshersteller.

(42) Diese Preisvergleiche erklären, wie die verstärkte Durchdringung des Unionsmarktes durch die ausgeführten Modelle auf Kosten des Wirtschaftszweigs der Union möglich war.

(43) Die Rentabilität wurde anhand von Daten bewertet, die einen erheblichen Teil der Unionshersteller von Hybridfahrzeugen abdeckten und gewichteten wurden, um Unterschieden bei den Verkaufsmengen Rechnung zu tragen. Die indexierten Daten in den Tabellen 10 und 11 zeigen eine kontinuierliche Verschlechterung der Rentabilität des Wirtschaftszweigs der Union im Bezugszeitraum.

Tabelle 10

Entwicklung der Rentabilität (von Jahr zu Jahr)

	2023	2024	2025	Jüngster Zeitraum
Rentabilität (2023 = 100)	*100*	*51*	*41*	*43*

Quelle: Unionshersteller, zur Berücksichtigung von Unterschieden bei den Verkaufsmengen gewichtete Daten.

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

Tabelle 11

Entwicklung der Rentabilität (von Quartal zu Quartal)

	3. Quartal 2025	4. Quartal 2025	1. Quartal 2026	2. Quartal 2026
Rentabilität (3. Quartal 2025 = 100)	*100*	*90*	*34*	*57*

Quelle: Unionshersteller, zur Berücksichtigung von Unterschieden bei den Verkaufsmengen gewichtete Daten.

(44) In der Entwicklung von Jahr zu Jahr betrachtet, ging die Rentabilität zwischen 2023 und dem jüngsten Zeitraum um 57 % zurück. Infolgedessen erreichte der Wirtschaftszweig der Union im jüngsten Zeitraum im Durchschnitt nur zwei Drittel des Mindestgewinns, der normalerweise erforderlich wäre, um die langfristige finanzielle Lebensfähigkeit seines Hybridfahrzeuggeschäfts zu gewährleisten. Die Quartalsdaten bestätigen, dass sich dieser negative Trend im jüngsten Zeitraum fortsetzte und verstärkte. Dies deutet darauf hin, dass sich die finanzielle Leistungsfähigkeit des Wirtschaftszweigs der Union sowohl langfristig als auch in den letzten Quartalen erheblich verschlechtert hat. Zwar liegen noch keine vollständigen Daten für das gesamte Jahr 2026 vor, doch eine Fortsetzung des in den ersten sechs Monaten beobachteten Trends liefe auf eine weitere Verschlechterung der Rentabilität im Laufe des Jahres 2026 hinaus.

(45) Was die Beschäftigung anbelangt, sind die Zahlen des ACEA nicht nach Antriebstechnologie aufgeschlüsselt. Studien zur Beschäftigungsintensität geben jedoch Aufschluss darüber, welche Arbeitskräfte für die Herstellung verschiedener Fahrzeugtypen benötigt werden ([17]).

(46) Einer Syndex-Analyse ([18]) zufolge erfordert die Herstellung eines Mildhybridfahrzeugs etwa 17,2 Vollzeitäquivalente (VZÄ) pro 1 000 Fahrzeuge, verglichen mit 17,4 VZÄ für ein Plug-in-Hybridfahrzeug. Diese Schätzungen beziehen sich speziell auf Frankreich und erfassen HEV nicht gesondert, wobei Mildhybrid-Elektrofahrzeuge in der umfassenderen Kategorie der HEV enthalten sind.

(47) Da die geschätzte Beschäftigungsintensität bei Mildhybrid-Elektrofahrzeugen und PHEV mit 17,2 bzw. 17,4 VZÄ je 1 000 Fahrzeuge weitgehend ähnlich ist, wird eine durchschnittliche Beschäftigungsintensität von 17,3 VZÄ je 1 000 Fahrzeuge als Näherungswert für die Beschäftigung im Zusammenhang mit der Herstellung neuer Hybridfahrzeuge angenommen.

(48) Diese zugrunde liegenden Beschäftigungsschätzungen beziehen sich zwar speziell auf ein Land, bilden aber eine angemessene Grundlage für die Extrapolation der Beschäftigungszahlen auf die gesamte Europäische Union. Die Automobilindustrie in der Union stützt sich auf weitgehend vergleichbare Herstellungsverfahren und -technologien.

(49) Die Anwendung dieses Beschäftigungsindex auf die in Tabelle 12 dargestellten Produktionszahlen für Hybridfahrzeuge führt zu den folgenden geschätzten VZÄ im Zusammenhang mit der Produktion neuer Hybridfahrzeuge:

Tabelle 12

Beschäftigung

	2023	2024	2025	Jüngster Zeitraum
Beschäftigung	27 837	28 474	33 622	33 816
Index (2023 = 100)	*100*	*102*	*121*	*121*

Quelle: Syndex.

([17]) Galgóczi, B. (Hrsg.), On the Way to Electromobility – A Green(er) but More Unequal Future?, ETUI, 2023.
([18]) Siehe Studie oben.

(50) Die Ausfuhren entwickelten sich wie folgt:

Tabelle 13

Ausfuhren

	2023	2024	2025	Jüngster Zeitraum
Ausfuhrverkäufe (in Stück)	893 507	847 220	938 164	925 635
Index (2023 = 100)	*100*	*95*	*105*	*104*
Ausfuhrpreis (in EUR/Stück)	35 929	35 615	36 986	34 096
Index (2023 = 100)	*100*	*99*	*103*	*95*

Quelle: Eurostat.

(51) Die Ausfuhren der Unionshersteller blieben im Bezugszeitraum mit Ausnahme des Jahres 2025 relativ stabil. Die Ausfuhrpreise gingen 2023 zurück und stiegen danach leicht an, bevor sie im jüngsten Zeitraum wieder zurückgingen.

7.2. **Drohender ernsthafter Schaden**

(52) Die Kommission kam vorläufig zu dem Schluss, dass die Lage des Wirtschaftszweigs der Union derzeit noch keinen durch die steigenden Einfuhren verursachten ernsthaften Schaden erkennen lässt. Dennoch vertrat die Kommission die Auffassung, dass sich der Wirtschaftszweig der Union in einer prekären Lage befindet und dass angesichts der in Abschnitt 7.1 dargelegten rückläufigen Wirtschaftsindikatoren, des erheblichen und beschleunigten Anstiegs der Niedrigpreiseinfuhren, der geplanten Umstrukturierungen innerhalb des Wirtschaftszweigs der Union und der erheblichen weltweit verfügbaren Produktionskapazität ein ernsthafter Schaden droht.

Rückläufige Wirtschaftsindikatoren

(53) Die vorstehende Analyse zeigt, dass die Unionshersteller im jüngsten Zeitraum in Bezug auf Marktanteile, Kapazitätsauslastung, Rentabilität und Preise zunehmend unter Druck gerieten. Trotz eines erheblichen Anstiegs des Unionsverbrauchs ging der Marktanteil der Unionshersteller im jüngsten Zeitraum gegenüber 2025 um 2 Prozentpunkte zurück ([19]), und die Kapazitätsauslastung blieb im gesamten Bezugszeitraum mit 61 % bis 63 % anhaltend niedrig. Die geringe Auslastung der Anlagen führte zu höheren Fixkosten für die Unionshersteller, obwohl sie nach vernünftigem Ermessen davon ausgehen konnten, die Produktion steigern und die Fixkosten der Produktion senken zu können. Der Verlust von Marktanteilen ist besonders besorgniserregend in einer Zeit, in der die Hersteller in der Union im Rahmen der Umstellung auf Elektrifizierung erhebliche Investitionen in die Entwicklung neuer Modelle und Technologien tätigen müssen.

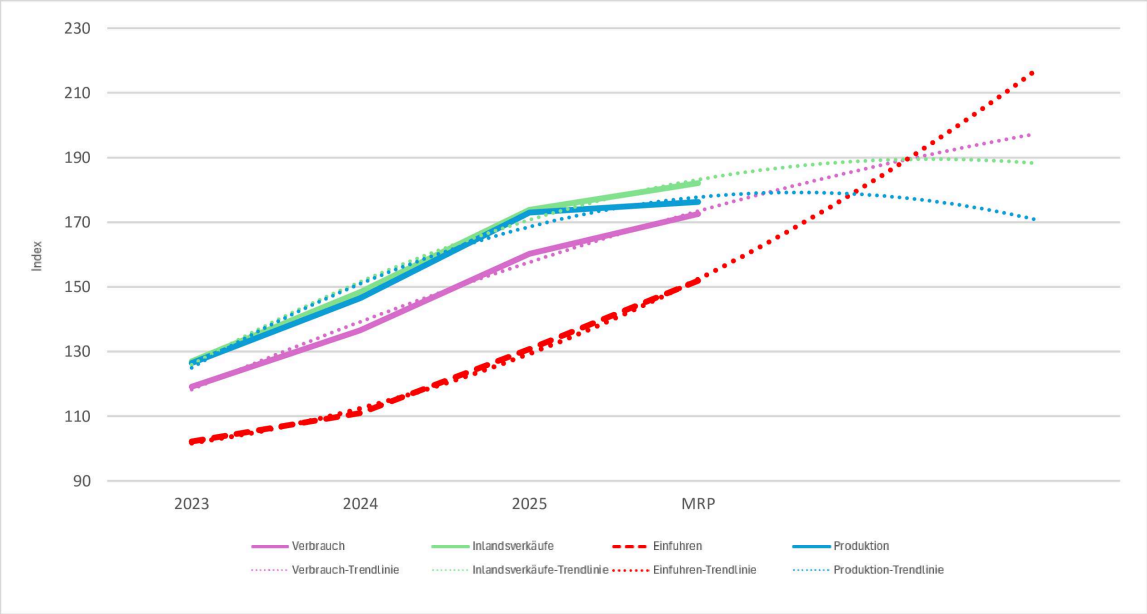
(54) Gleichzeitig stiegen die Einfuhren sprunghaft an, wobei die Einfuhrpreise durchschnittlich 18 % unter denen des Wirtschaftszweigs der Union lagen, und die Rentabilität des Wirtschaftszweigs der Union verschlechterte sich im Bezugszeitraum kontinuierlich. All diese Beweise belegen, dass der Wirtschaftszweig der Union nicht vom Marktwachstum profitieren konnte, da die Niedrigpreiseinfuhren auf aggressive Weise und unmittelbar auf Kosten der Wirtschaftsleistung der inländischen Hersteller die wachsende Nachfrage für sich beanspruchten.

(55) In der nachstehenden Abbildung wird die Entwicklung der Leistungsindikatoren des Wirtschaftszweigs der Union mit dem Anstieg der Einfuhren verglichen. Jeder Indikator enthält auch eine prognostizierte Trendlinie für die nächsten zwei Jahre, wodurch die Verlangsamung des Wachstums der Wirtschaftsindikatoren im jüngsten Zeitraum gegenüber 2025 bei Fortbestand der Einfuhren im selben Tempo veranschaulicht wird.

([19]) Zwar liegen noch keine vollständigen Daten für 2026 vor, doch würde eine Fortsetzung des in den ersten sechs Monaten beobachteten Trends, wie es bereits im Juli 2026 bei einer Rekordstückzahl der Einfuhren zu beobachten war, zu einem Rückgang des Marktanteils um mehr als 2 Prozentpunkte in nur einem Jahr führen.

Abbildung 4

Überblick über die Entwicklung von Verbrauch, Produktion, Verkäufen und Einfuhren



(56) Dies war besonders besorgniserregend vor dem Hintergrund, dass der Wirtschaftszweig der Union eigentlich hohe Verkaufsmengen und eine nachhaltige Kapazitätsauslastung ([20]) erreichen sollte, da dieser Markt durch hohe Fixkosten und die Notwendigkeit erheblicher Investitionen gekennzeichnet ist, die erforderlich sind, um wettbewerbsfähig zu bleiben. Insgesamt betrachtet deuten diese Indikatoren sehr kurzfristig auf eine Verschlechterung der Lage des Wirtschaftszweigs der Union hin. Zusammen mit dem im Folgenden näher erläuterten Anstieg der Einfuhren könnten diese Entwicklungen den Wirtschaftszweig, wenn keine Maßnahmen ergriffen werden, in eine zunehmend prekäre Lage bringen.

Ausmaß des Anstiegs der Niedrigpreiseinfuhren ist erheblich

(57) Die Entwicklung der Einfuhrmengen (Tabelle 1) im Bezugszeitraum zeigt, dass die Einfuhren stiegen und dass das Tempo des Anstiegs dabei zunahm. Während der Unionsverbrauch im jüngsten Zeitraum gegenüber 2025 erheblich zunahm (um 364 442 Fahrzeuge), wurde mehr als die Hälfte dieser wachsenden Nachfrage (genau 54 %) von Einfuhren aus Drittländern absorbiert. Da auf diese Drittländer 28 % des Marktanteils der Union entfielen, war es offensichtlich, dass der jüngste Anstieg des Marktverbrauchs in erster Linie durch eingeführte Waren aufgefangen wurde, die den Markt versorgten, und nicht durch den heimischen Wirtschaftszweig. Darüber hinaus gelangten in jüngster Zeit Einfuhren zu Preisen auf den Markt, die deutlich unter den Preisen der Unionshersteller lagen. Abgesehen davon, dass der in Abschnitt 7.1 festgestellte Preisunterschied erheblichen Druck auf die Lage des Wirtschaftszweigs der Union ausübte, dessen Gewinne bereits im prekären Bereich liegen, dürfte dieser Preisunterschied auch die Nachfrage nach zusätzlichen Einfuhren erhöhen.

([20]) Mehrere Unionshersteller haben Umstrukturierungsprogramme angekündigt, mit denen Kapazitäten abgebaut werden sollen, um eine nachhaltigere Kapazitätsauslastung zu erreichen. Siehe auch Abschnitt „Geplante Umstrukturierungen“.

Abbildung 5

Jährliche Steigerungsrate bestimmter Indikatoren



(58) Die vorstehende Grafik zeigt die Indizes für die jährlichen Wachstumsraten von Verbrauch, Produktion, Inlandsverkäufen und Einfuhren. In den ersten drei Jahren stiegen Verbrauch, Produktion und Inlandsverkäufe um durchschnittlich knapp 20 %. Im jüngsten Zeitraum ging das Wachstum jedoch drastisch auf einstellige Werte zurück. Die Einfuhren stiegen zunächst deutlich langsamer an, schlossen aber dann 2025 zu den anderen Indikatoren auf. Im jüngsten Zeitraum überstieg die Wachstumsrate der Einfuhren die der anderen Indikatoren.

(59) Die Einfuhrstatistiken nach Ursprung (Tabelle 2) zeigten, dass dieser Anstieg vor allem, aber nicht nur, auf Einfuhren mit Ursprung in China zurückzuführen war. Die Daten zu den historischen Einfuhranteilen deuten darauf hin, dass die chinesischen Einfuhren zunächst Marktanteile auf Kosten anderer Drittländer eroberten. Im jüngsten Zeitraum jedoch gewannen die Einfuhren aus China auf Kosten des Wirtschaftszweigs der Union zunehmend Marktanteile. Dieser Trend dürfte sich noch weiter fortsetzen, wobei von einem weiteren Anstieg der Niedrigpreiseinfuhren auszugehen ist. Laut Mobility Global produzierte China 2025 rund 7 Millionen Hybridfahrzeuge, und seine Produktionskapazität wird auf das Doppelte geschätzt. Wie aus Tabelle 14 hervorgeht, wird die Produktion voraussichtlich weiter steigen.

Tabelle 14

Produktion von Hybridfahrzeugen in China

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

Quelle: Mobility Global. Die Zahlen für 2025 und das erste Halbjahr 2026 spiegeln die tatsächliche Produktion wider, die Zahlen für den Zeitraum vom zweiten Halbjahr 2026 bis 2030 die Prognosen von Mobility Global.

(60) Diese Expansion vollzieht sich trotz einer schwächer werdenden Inlandsnachfrage; die Verkaufszahlen der Fahrzeuge gehen von Jahr zu Jahr um etwa 20 % zurück, bei PHEV sogar um 26 % ([21]). Infolge der sinkenden Nachfrage, der Überkapazitäten und des intensiven Wettbewerbs im Inland sind die chinesischen Hersteller in zunehmendem Maße von den Ausfuhrmärkten abhängig. Aus Tabelle 15 geht hervor, dass die Ausfuhren Chinas 2025 um fast 500 % höher waren als 2022. China führte rund 1,125 Millionen Hybrid-Personenkraftwagen aus, von denen 27 % für die Union bestimmt waren. Dies entspricht einem Anstieg um 7 Prozentpunkte gegenüber 2024, als 20 % der chinesischen Ausfuhren von Hybrid-Personenkraftwagen in die Union gelenkt wurden.

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

Tabelle 15

Weltweite Gesamteinfuhren von Hybridfahrzeugen aus China

	2023	2024	2025
Weltweite Einfuhren aus China (in Stück)	191 912	526 312	1 124 177
Index (2023 = 100)	*100*	*274*	*586*

Quelle: GTA.

(61) Gleichzeitig schienen, wie in Abschnitt 5 erläutert, alternative Ausfuhrziele nur begrenzt zur Verfügung zu stehen. Der Unionsmarkt dagegen blieb vergleichsweise offen und war und ist aus Sicht der chinesischen Ausführer, die mit einer schwachen Inlandsnachfrage und Überkapazitäten konfrontiert sind, ein attraktives Ausfuhrziel.

(62) Angesichts der erheblichen und rasch gestiegenen Einfuhren in die Union, des Preisunterschieds bei diesen Einfuhren sowie der hohen Einfuhrschranken auf anderen relevanten Ausfuhrmärkten ist ein erheblicher Anstieg der Einfuhren in die Union wahrscheinlich. Dieser anhaltende Anstieg der Niedrigpreiseinfuhren dürfte weiter Druck auf die Preise der Unionshersteller ausüben und ihre Verkäufe, ihren Marktanteil, ihre Rentabilität und ihre Kapitalrendite schmälern. Dies wiederum würde die Fähigkeit des Wirtschaftszweigs der Union schwächen, die Produktion aufrechtzuerhalten, Arbeitsplätze zu erhalten und die erheblichen Investitionen zu finanzieren, die für Innovationen und den Übergang zur Elektrifizierung erforderlich sind. Die verfügbaren Beweise stützen daher die Schlussfolgerung, dass die steigende Menge der Niedrigpreiseinfuhren einen ernsthaften Schaden für den Wirtschaftszweig der Union zu verursachen droht.

Geplante Umstrukturierungen

(63) Eine vorläufige Analyse des Europäischen Beobachtungsinstruments für Umstrukturierungen ([22]) und ergänzende Unternehmens- und Medienberichte ergaben, dass sich die Umstrukturierungstätigkeit der Automobilhersteller in der Union seit 2024 offenbar intensiviert hat. Die nachstehende Analyse konzentriert sich auf die wichtigsten Automobilhersteller in der Union.

(64) Im Dezember 2024 kündigte ein Unionshersteller einen Arbeitsplatzabbau um mehr als 35 000 Beschäftigte an seinen Standorten in Deutschland bis 2030 an. ([23]) Diese Zahl wurde im März 2026 noch erhöht, und das Unternehmen geht davon aus, dass bis 2030 in der EU im gesamten Konzern etwa 50 000 Arbeitsplätze verschwinden. ([24])

(65) Im September 2026 beschloss der Unionshersteller, weltweit weitere 50 000 Arbeitsplätze abzubauen. Damit liegt die Gesamtzahl der Stellen, die der Hersteller bis 2030 abschaffen will, bei etwa 100 000 – der Abbau von rund 50 000 Arbeitsplätzen in der Union ist bestätigt, und dazu kommen 50 000 Stellen weltweit, davon wiederum ungefähr die Hälfte in Deutschland. ([25]) Dieser Stellenabbau ist zwar breit angelegt und nicht spezifisch auf die Produktion von HEV oder PHEV ausgerichtet; die zukünftige Produktion von Hybridfahrzeugen steht dennoch durch diese umfassenden Umstrukturierungsankündigungen mit dem Ziel des Kapazitätsabbaus zunehmend unter Druck. So wurde beispielsweise in der Mitteilung vom September 2026 darauf hingewiesen, dass der Unionshersteller angesichts der zunehmenden Konkurrenz durch die Einfuhren für die Werke Hannover (12 900 Beschäftigte), Emden (7 700 Beschäftigte), Zwickau (8 000 Beschäftigte) und Audi Neckarsulm (15 500 Beschäftigte) Produktionszuteilungen nach 2030 derzeit nicht garantieren könne ([26]). Sowohl die Werke in

([22]) Das Europäische Beobachtungsinstrument für Umstrukturierungen (European Restructuring Monitor – ERM) verfolgt Ankündigungen von umfangreichen Veränderungen in der Beschäftigung und Umstrukturierungen von Automobilherstellern in der gesamten Europäischen Union und erfasst angekündigte Umstrukturierungen, von denen mindestens 100 Arbeitsplätze oder 10 % der Beschäftigung in größeren Unternehmen betroffen sind.

([23]) https://www.volkswagen-group.com/de/pressemitteilungen/einigung-erzielt-volkswagen-ag-stellt-sich-wettbewerbsfaehig-fuer-die-zukunft-auf-18911.

([24]) https://geschaeftsbericht2025.volkswagen-group.com/an-unsere-aktionaere/brief-an-unsere-aktionaerinnen-und-aktionaere.html.

([25]) https://www.volkswagen-group.com/de/zukunftsplan-naechste-phase-der-transformation-20510.

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

Hannover als auch in Neckarsulm sind an der Herstellung neuer Hybridfahrzeuge beteiligt, was den Zusammenhang zwischen der Herstellung solcher Fahrzeuge und der bedrohlichen Lage für die Beschäftigung an diesen Standorten verdeutlicht. Darüber hinaus sind mehrere Produktionslinien in der Union auch flexibel genug, um Fahrzeuge mit unterschiedlichen Antriebssträngen herzustellen, und somit hat die Schließung einer solchen Anlage Auswirkungen auf die künftige potenzielle Produktion von HEV und PHEV.

(66) Die Kommission stellte fest, dass ein weiterer Unionshersteller von Hybridfahrzeugen bestrebt ist, die Kapazitätsauslastung bis 2030 auf 80 % zu erhöhen, indem er die Produktionskapazität in Europa umstrukturiert und um 800 000 Stück verringert ([27]). Im Rahmen dieser Umstrukturierung plant der Unionshersteller, die Fahrzeugproduktion in Poissy (Frankreich) frühestens Ende 2028 einzustellen. Dazu gehört auch die Herstellung von Hybridfahrzeugen. Stattdessen wird erwartet, dass der Standort für Tätigkeiten wie Teileherstellung, Überholung von Fahrzeugen, Recycling, 3D-Druck und andere industrielle Tätigkeiten umgewidmet wird.

(67) Dies zeigt, dass die Nachfrage nach Elektrofahrzeugen zwar steigt, das Marktwachstum jedoch in erster Linie durch eingeführte Hybridfahrzeuge aufgefangen wird und die Unionshersteller planen, die Produktionskapazität zu verringern, und nicht in vollem Umfang von diesem Marktwachstum profitieren können. Die erwartete Fortsetzung des drastischen Anstiegs der Niedrigpreiseinfuhren wird den Druck auf die Unionshersteller weiter verschärfen.

(68) Die Kommission stellte weitere umfangreiche Umstrukturierungsankündigungen fest, die in unmittelbarem Zusammenhang mit dem zunehmenden weltweiten Druck und der aggressiven Preisgestaltung in der Automobilindustrie stehen und sich wahrscheinlich auf die künftige Produktion von Hybridfahrzeugen auswirken. Ein weiterer Automobilhersteller beispielsweise kündigte eine umfassende neue langfristige Strategie und eine Umstrukturierung an, um auf den intensiven weltweiten Wettbewerb, die Entwicklungskosten und den steigenden Druck durch sich schnell entwickelnde chinesische Hersteller zu reagieren ([28]). Dieser Unionshersteller beabsichtigt, die Zahl seiner Beschäftigten im Ingenieurwesen weltweit um 15 % bis 20 % zu reduzieren ([29]), um die Entwicklungskosten für Elektrofahrzeuge zu senken; dieser Abbau in Technik, Forschung und Verwaltung soll zwar global angegangen werden, die Tätigkeiten in Frankreich und Spanien sind jedoch in erheblichem Maße betroffen.

(69) Darüber hinaus bemerkte die Kommission die Ankündigungen eines weltweiten Personalabbaus um fast 8 000 Beschäftigte bis 2027 durch einen weiteren Unionshersteller von Hybridfahrzeugen ([30]), wobei sich die meisten Personalkürzungen auf Deutschland konzentrieren. Das Unternehmen wies auf die sinkende Rentabilität und den starken Marktdruck als die wichtigsten Faktoren für die Umstrukturierung hin.

(70) Darüber hinaus hat ein weiterer Unionshersteller Strategien zur strukturellen Verkleinerung und Kostendämpfung beschlossen, um die Rentabilität zu erhalten. Vor dem Hintergrund der rückläufigen Nachfrage nach hochwertigen Fahrzeugen und des starken Preisdrucks in China erforderte der daraus resultierende Druck auf den weltweiten Umsatz eine Reduzierung der Geschäftstätigkeiten und der Produktionsziele und eine umfassende Neubewertung der Kostenarchitektur des Unternehmens. ([31])

Erhebliche verfügbare globale Kapazitäten

(71) Tabelle 16 enthält eine von Mobility Global erstellte Prognose der allgemeinen Anlagenkapazität auf den wichtigsten Märkten weltweit, d. h. in China, der Türkei, Korea, Japan und dem Vereinigten Königreich. Die Prognose deutet darauf hin, dass sich der Aufwärtstrend bei der Kapazität zwischen 2025 und 2033 fortsetzen dürfte, was in erster Linie auf den Kapazitätsausbau in China zurückzuführen ist. Die Auslastung dieser Anlagen dürfte nach 2025 unter 50 % sinken, was erhebliche besorgniserregende Kapazitätsreserven erkennen lässt. Dies liegt in erster Linie an der sehr niedrigen Kapazitätsauslastung in China, die auf 43 % geschätzt wird. Infolgedessen kann die geschätzte Überkapazität auf diesen globalen Märkten bis zu 50 Mio. Fahrzeuge erreichen, was der tatsächlichen Produktion entspricht. Diese Zahlen sind zwar nicht spezifisch für Hybridfahrzeuge, bieten aber einen relevanten Kontext für die Beurteilung der Bedingungen für die Tätigkeit des Hybridfahrzeugsegments. Dies ist besonders relevant angesichts der Flexibilität der Automobilproduktion, da die Hersteller auf denselben Produktionslinien Fahrzeuge mit unterschiedlichen Antriebssträngen herstellen können. Folglich sind die Entwicklungen der Produktion und der Kapazitäten der gesamten Automobilindustrie für die Beurteilung der Kapazitätssituation des Hybridfahrzeugsegments von Belang.

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

Tabelle 16

Prognose der allgemeinen Anlagenkapazität auf den wichtigsten Märkten weltweit

China, Japan, Korea, Türkei, Vereinigtes Königreich											
Indikator/Jahr	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Gesamtproduktion (in 1 000 Stück)	43 988	44 022	47 112	45 297	45 172	45 093	45 455	45 996	46 261	46 839	47 124
Index	*100*	*100*	*107*	*103*	*103*	*103*	*103*	*105*	*105*	*106*	*107*
Gesamtkapazität (in 1 000 Stück)	83 884	88 072	92 077	94 684	95 179	94 847	95 624	95 283	95 447	95 626	96 127
Index	*100*	*105*	*110*	*113*	*113*	*113*	*114*	*114*	*114*	*114*	*115*
Kapazitätsauslastung (in %)	52	50	51	48	47	48	48	48	48	49	49

Quelle: Mobility Global.

(72) Auf der Grundlage einer vorläufigen Analyse des Automobilweltmarkts stehen den Ausführern daher ausreichend freie Kapazitäten zur Verfügung, wobei weitere Expansionen geplant sind, die angesichts der niedrigen Einfuhrpreise und der Attraktivität des Unionsmarktes für neue Hybridfahrzeuge wahrscheinlich zunehmend auf den Unionsmarkt gelenkt werden.

Lagerbestände

(73) Die Lagerbestände an Hybridfahrzeugen in der Union sind ein relevanter Indikator für den künftigen Druck, den eingeführte Waren auf den Wirtschaftszweig der Union ausüben, da diese Mengen für den Verkauf auf dem Unionsmarkt bestimmt sind.

(74) Zum gegenwärtigen Zeitpunkt konzentriert sich die Analyse insbesondere auf China, da der sprunghafte Anstieg der Einfuhren offenbar vor allem, wenn auch nicht nur, auf die Einfuhren mit Ursprung in China zurückzuführen ist. Zur Schätzung der Lagerbestände der betroffenen Ware in der Union wurden Statistiken der Ausfuhren aus China in die Union im Zeitraum 2023 bis 2025 geprüft. Beim Unterschied zwischen den von China gemeldeten Ausfuhren und den von der Union erfassten Einfuhren kann davon ausgegangen werden, dass es sich um Fahrzeuge handelt, die auf die Zollabfertigung in der Union warten. Da die Beförderung von Fahrzeugen aus China in die Union mehrere Monate in Anspruch nehmen kann, wurden die Daten für das laufende Jahr nicht berücksichtigt.

Tabelle 17

Vergleich zwischen den Ausfuhrstatistiken Chinas und den Einfuhrstatistiken der EU

	2023	2024	2025
Chinesische Ausfuhren in die EU (in Stück)	47 644	114 197	356 037
Einfuhren aus China in die EU (in Stück)	46 001	106 542	302 403
Differenz (in Stück)	1 643	7 655	53 634

Quelle: Chinesische Ausfuhrstatistiken und Eurostat.

(75) Der Unterschied zwischen Ausfuhren und Einfuhren war 2023 zu vernachlässigen, nahm 2024 leicht zu und stieg 2025 erheblich — auf rund 53 000 Fahrzeuge — an. Auch wenn einige dieser Fahrzeuge möglicherweise im Jahr 2026 zollrechtlich abgefertigt wurden, so bleibt das Ausmaß des 2025 festgestellten Unterschieds doch deutlich höher als in den drei Vorjahren. Dies deutet darauf hin, dass sich die Lagerbestände zunehmend akkumulieren und somit den von den Einfuhren auf den Wirtschaftszweig der Union ausgeübten Druck verstärken.

7.3. **Schlussfolgerung**

(76) In Anbetracht der vorstehenden Ausführungen gelangte die Kommission zu dem vorläufigen Schluss, dass sich die Unionshersteller in einer prekären Lage befinden und von einem ernsthaften Schaden bedroht sind, wie die in Abschnitt 7.1 dargelegten rückläufigen Wirtschaftsindikatoren, die erhebliche und beschleunigte Zunahme der Niedrigpreiseinfuhren, die geplanten Umstrukturierungen innerhalb des Wirtschaftszweigs der Union, die in erheblichem Umfang verfügbaren weltweiten Produktionskapazitäten und die zunehmend vorhandenen Lagerbestände auf dem Unionsmarkt zeigen.

8. SCHADENSURSACHE

(77) Die Kommission prüfte, ob die Gefahr eines ernsthaften Schadens für die Unionshersteller durch die gestiegenen Einfuhren verursacht wurde. Darüber hinaus prüfte die Kommission, ob andere bekannte Faktoren zur gleichen Zeit zum drohenden ernsthaften Schaden für die Unionshersteller beigetragen haben könnten und das Bestehen eines ursächlichen Zusammenhangs zwischen dem drohenden ernsthaften Schaden für den Wirtschaftszweig der Union und den gestiegenen Einfuhren infrage stellen könnten.

8.1. Gestiegene Einfuhren

(78) Die Kommission stellte vorläufig fest, dass zwischen den gestiegenen Einfuhren der betroffenen Ware und dem drohenden ernsthaften Schaden für die Unionshersteller ein ursächlicher Zusammenhang besteht. Der ursächliche Zusammenhang zwischen dem drastischen Anstieg der Einfuhren und der prekären Lage des Wirtschaftszweigs der Union wurde durch die jüngsten Entwicklungen belegt.

(79) Obwohl der Unionsverbrauch und die Unionsverkäufe im Bezugszeitraum zunahmen, sticht der jüngste Zeitraum als der erste Zeitraum hervor, in dem das Marktwachstum hauptsächlich durch Einfuhren und nicht durch den Wirtschaftszweig der Union aufgefangen wurde. Da die Einfuhren in diesem Zeitraum ihre Präsenz auf dem Unionsmarkt auf aggressive Weise ausweiteten, verzeichnete der Wirtschaftszweig der Union eine Verschlechterung seiner Wirtschaftsindikatoren, was einen Verlust von Marktanteilen, einen erheblichen Preisdruck, eine zunehmend fragile Rentabilität und die Notwendigkeit einer weiteren Umstrukturierung beinhaltet.

(80) Die monatlichen Daten für den jüngsten Zeitraum lassen erkennen, dass die Einfuhren in beschleunigtem Tempo auf den Unionsmarkt gelangen. Darüber hinaus verfügen die Ausführer in ausreichendem Maße über frei verfügbare Kapazitäten, und weitere Expansionen sind geplant. Angesichts der preislichen Attraktivität des Unionsmarktes für Hybridfahrzeuge dürfte sich der im jüngsten Zeitraum beobachtete Einfuhrtrend fortsetzen und sogar noch beschleunigen.

(81) In Anbetracht der ohnehin fragilen Rentabilität des Wirtschaftszweigs der Union in Verbindung mit den hohen Fixkosten und erheblichen Investitionen, die erforderlich sind, um auf diesem Markt wettbewerbsfähig zu bleiben, wird die Fortsetzung des sich beschleunigenden Einfuhrtrends die Lage des Wirtschaftszweigs zweifellos weiter verschlechtern (wie es im jüngsten Zeitraum der Fall war) und in naher Zukunft wahrscheinlich einen ernsthaften Schaden für die Unionshersteller verursachen.

(82) Die Kommission stellte daher vorläufig fest, dass zwischen dem Anstieg der Einfuhren und dem drohenden ernsthaften Schaden für die Unionshersteller ein ursächlicher Zusammenhang bestand.

8.2. Andere bekannte Faktoren

(83) Um sicherzustellen, dass die Gefahr eines ernsthaften Schadens nicht auf andere Faktoren als die gestiegenen Einfuhren zurückzuführen ist, führte die Kommission eine vorläufige Analyse durch, um zu ermitteln, ob sonstige Faktoren zur Gefahr eines ernsthaften Schadens für die Unionshersteller beigetragen haben könnten und um die Auswirkungen dieser Faktoren von den Auswirkungen der gestiegenen Einfuhren abzugrenzen; dadurch soll vorläufig festgestellt werden, ob ein echter und wesentlicher Zusammenhang zwischen Ursache und Wirkung besteht.

(84) Die hohen Energiepreise sind zwar ein wichtiger Faktor bei der Herstellung von Hybridfahrzeugen, die Gefahr eines ernsthaften Schadens ergibt sich jedoch erst durch den Druck auf die EU-Preise, der durch den starken Anstieg der Niedrigpreiseinfuhren ausgeübt wird. Tatsächlich sind die Energiepreise in der Union im Allgemeinen höher als in einigen anderen Teilen der Welt. Unter normalen Marktbedingungen können die Hersteller Kostensteigerungen in ihren Verkaufspreisen weitergeben, um angemessene Gewinne zu erzielen. Die betroffene Ware jedoch gelangt zu Preisen auf den Unionsmarkt, die durchschnittlich 18 % unter den Unionspreisen liegen, und übt einen Druck aus, der die Unionshersteller daran hindert, ihre Verkaufspreise zu erhöhen, um die Energiekosten zu decken. Der drohende ernsthafte Schaden ist somit nicht auf die gestiegenen Energiekosten als solche zurückzuführen, sondern auf die Tatsache, dass die Unionshersteller aufgrund der gestiegenen Einfuhren nicht in der Lage sind, diese Kostensteigerungen in ihren Verkaufspreisen exakt widerzuspiegeln.

(85) Die Ausfuhrleistung der Unionshersteller blieb im Bezugszeitraum weitgehend stabil, mit Ausnahme des Jahres 2024, in dem die Ausfuhren zurückgingen. Angesichts dieser Stabilität vertrat die Kommission vorläufig die Auffassung, dass die Ausfuhrleistung nicht zur Gefahr eines ernsthaften Schadens beitrug.

(86) Was die Verbrauchernachfrage betrifft, so sind die Zulassungen von Hybridfahrzeugen in der EU seit 2023 stetig gestiegen. Darüber hinaus erwartet Global Mobility, dass die Zahl der Zulassungen bis 2029 weiter steigen wird.

Tabelle 18

Entwicklung der Zulassungen neuer Hybridfahrzeuge in der EU (mit Prognosen)

	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Zulassungen (in 1 000 Stück)	3 530	4 048	4 749	5 552	6 056	6 359	6 430	6 173
Index (2023 = 100)	*100*	*115*	*135*	*157*	*172*	*180*	*182*	*175*

Quelle: Mobility Global und ACEA Bei den Zahlen für 2026-2030 handelt es sich um eine Prognose von Mobility Global.

(87) Nicht nur die Zahl der Zulassungen nimmt zu, sondern auch der Anteil von Hybridfahrzeugen an den Zulassungen insgesamt ist von 33 % im Jahr 2023 auf 46 % im jüngsten Zeitraum gestiegen.

Tabelle 19

Anteil neuer Hybridfahrzeuge an den Zulassungen insgesamt in der EU

	2023	2024	2025	Jüngster Zeitraum
Anteil von Hybridfahrzeugen an den Zulassungen insgesamt in der EU (in %)	33	38	44	46
Index (2023 = 100)	*100*	*115*	*133*	*139*

Quelle: Mobility Global und ACEA.

(88) Daher stellte die Kommission vorläufig fest, dass die Nachfrage nach Hybridfahrzeugen in der Union zunimmt und somit nicht zur Gefahr eines ernsthaften Schadens beiträgt.

(89) Was das Regelungsumfeld im Zusammenhang mit der Verringerung der CO_2-Emissionen betrifft, so kann dies nicht als Ursache für die Gefahr eines ernsthaften Schadens angesehen werden. Vielmehr haben die bestehenden und die vorgeschlagenen regulatorischen Entwicklungen die Aussichten für die Hersteller von Hybridfahrzeugen verbessert. Die Union hat zwar ehrgeizige Ziele für die CO_2-Senkung für neue Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge festgelegt, diese Maßnahmen laufen jedoch nicht auf ein sofortiges Verbot hybrider Technologien hinaus. Vielmehr wurde der Rahmen für den Übergang im Laufe der Zeit gestaltet und hat sich zuletzt in einer Weise entwickelt, die für Hersteller von Hybridfahrzeugen weniger restriktiv ist als zuvor erwartet. Insbesondere hat sich der politische Kurs vom erwarteten beschleunigten vollständigen Übergang zu batteriebetriebenen Elektrofahrzeugen bis 2030 hin zu einem mehr schrittweise angelegten Ansatz bis 2035 verlagert, und der vorgeschlagene Richtwert für die CO_2-Reduktion von 90 % anstelle eines vollständigen Verbots aller Fahrzeuge außer batteriebetriebenen Elektrofahrzeugen lässt Spielraum dafür, dass Hybridfahrzeuge auf dem Markt bleiben. Dementsprechend ist die Kommission der Auffassung, dass das Regelungsumfeld derzeit nicht so beurteilt werden kann, dass den Herstellern von Hybridfahrzeugen in der Union ein ernsthafter Schaden droht.

(90) Demzufolge hat die Kommission vorläufig keine sonstigen Faktoren ermittelt, die den ursächlichen Zusammenhang zwischen dem Anstieg der Einfuhren und dem drohenden ernsthaften Schaden für die Unionshersteller abschwächen könnten.

8.3. **Schlussfolgerung**

(91) Aus den vorstehenden Gründen gelangte die Kommission vorläufig zu dem Schluss, dass ein ursächlicher Zusammenhang zwischen dem erheblichen Anstieg der Einfuhren und dem drohenden ernsthaften Schaden für den Wirtschaftszweig der Union besteht. Andere Faktoren könnten zur Gefahr eines ernsthaften Schadens für die Unionshersteller beigetragen haben, doch diese Faktoren haben den ursächlichen Zusammenhang nicht abgeschwächt.

9. **UNIONSINTERESSE**

(92) Die Kommission prüfte, ob die Einführung vorläufiger Maßnahmen im Interesse der Union läge. Dabei wurden die Interessen aller Beteiligten berücksichtigt, einschließlich derjenigen der Unionshersteller, der Einführer und der Verwender.

(93) Das Ziel der Klimaneutralität steht im Mittelpunkt des europäischen Grünen Deals und ist ein rechtsverbindliches Ziel, das im Klimagesetz festgelegt ist. Um bis 2050 ([32]) Klimaneutralität zu erreichen, ergreift die EU Maßnahmen, um die Fahrzeugemissionen zu senken, da ein Fünftel der CO_2-Emissionen der EU durch den Straßenverkehr verursacht werden ([33]). Die Zielvorgabe der EU ist, bis 2030 gegenüber 2021 die Emissionen von Personenkraftwagen um 55 % und die von leichten Nutzfahrzeugen um 50 % zu senken, um bis 2035 das Ziel der Emissionsfreiheit bei neuen Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen zu erreichen ([34]). Deshalb ist der Verkauf neuer Benzin- oder Dieselfahrzeuge (vorerst) ab 2035 verboten ([35]).

(94) In der derzeitigen Übergangsphase zwischen Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor und Fahrzeugen mit reinem Elektroantrieb werden Hybridfahrzeuge jedoch häufig von Verbrauchern als Alternative nachgefragt und genutzt, da sie bereits zur Verringerung der Emissionen beitragen, aber im Vergleich zu vielen Fahrzeugen mit reinem Elektroantrieb nicht den Nachteil einer geringen Reichweite mit sich bringen.

(95) Gleiches gilt für die Automobilhersteller, die Hybridfahrzeuge auch als Übergangsmodell zwischen dem Verbrennungsmotor und vollelektrischen Fahrzeugen sehen, um die Kosten zu streuen und um sie als „Versuchsfeld" für Forschung und Innovation zu nutzen und somit den Weg für die Einführung von Fahrzeugen mit reinem Elektroantrieb auf dem neuesten Stand der Technik zu ebnen.

(96) Daher würden den Verbrauchern beim Verlust der Produktion von Hybridfahrzeugen in der Union nur wenige Alternativen bleiben, da der Marktanteil der Einfuhren aus China bereits die Marktanteile anderer Lieferanten wie Japan oder Korea tilgt und die Einfuhren aus China im jüngsten Zeitraum ebenfalls Marktanteile auf Kosten des Wirtschaftszweigs der Union zu gewinnen begannen.

(97) Darüber hinaus ist dieser Markt durch hohe Fixkosten und die Notwendigkeit erheblicher Investitionen gekennzeichnet, die erforderlich sind, um wettbewerbsfähig zu bleiben. Eine überlebensfähige und rentable Automobilindustrie in der Union ist von entscheidender Bedeutung, damit die erforderlichen Investitionen in Forschung und Entwicklung getätigt werden können, sodass bis 2035 in der Union vollständig elektrisch betriebene Fahrzeuge hergestellt werden können. Es läge nicht im Interesse der Union, den grünen Wandel in der EU ausschließlich von ausländischen Akteuren bestimmen zu lassen.

(98) Darüber hinaus ist die Kommission der Auffassung, dass eine vorläufige Schutzmaßnahme in der in Abschnitt 12 dargelegten Form ein angemessenes Gleichgewicht zwischen den Interessen der Unionshersteller und denen der nachgeschalteten Verwender herstellen würde. Unter Berücksichtigung der Bedeutung des Hybridfahrzeugsektors für die Wirtschaft der Union, insbesondere in Bezug auf Innovation, Elektrifizierung und Beschäftigung, gelangte die Kommission zu der vorläufigen Einschätzung, dass die Einführung von Maßnahmen gegenüber Hybridfahrzeugen im Interesse der Union läge.

10. **KRITISCHE LAGE**

(99) Im Einklang mit Artikel 7 Absatz 1 Buchstabe a der Verordnung (EU) 2015/478 prüfte die Kommission, ob eine kritische Lage vorliegt, in der jede Verzögerung zu einer schwer wiedergutzumachenden Schädigung führen würde. Zu diesem Zweck bewertete die Kommission die Lage der Unionshersteller, die Entwicklung der Einfuhren im jüngsten Zeitraum und die Wahrscheinlichkeit eines weiteren Anstiegs der Einfuhren in unmittelbarer Zukunft.

(100) Wie in Abschnitt 7 erläutert, verloren die Unionshersteller trotz eines erheblichen Anstiegs des Unionsverbrauchs im jüngsten Zeitraum Marktanteile, während ihre Rentabilität erheblich zurückging und nur etwa zwei Drittel des Mindestgewinns erreichte, der normalerweise erforderlich ist, um die langfristige finanzielle Tragfähigkeit ihres Hybridfahrzeuggeschäfts zu gewährleisten. Gleichzeitig gelangten Einfuhren zu Preisen in die Union, die durchschnittlich 18 % unter denen des Wirtschaftszweigs der Union lagen. Zu einem Zeitpunkt, als ihre Fähigkeit, eine weitere Verschlechterung ihrer wirtschaftlichen Lage aufzufangen, ohnehin begrenzt war, waren die Unionshersteller daher noch einem zunehmenden Wettbewerbsdruck ausgesetzt.

([32]) Reduktion von CO_2-Emissionen: Ziele und Maßnahmen der EU | Themen | Europäisches Parlament.
([33]) CO_2-Emissionen von Pkw: Zahlen und Fakten (Infografik) | Themen | Europäisches Parlament.
([34]) Senkung der Emissionen: Neue CO_2-Ziele für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge | Themen | Europäisches Parlament.
([35]) Im Dezember 2025 legte die Kommission allerdings einen Vorschlag für eine Überprüfung der CO_2-Emissionsnormen für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge vor. Diesem Vorschlag zufolge müssen die Automobilhersteller ab 2035 anstatt einer Reduzierung von 100 % die Vorgabe einer Verringerung der Auspuffemissionen um 90 % einhalten, und die verbleibenden 10 % der Emissionen müssen durch die Verwendung von kohlenstoffarmem Stahl aus der Union oder durch E-Fuels und Biokraftstoffe ausgeglichen werden. Dadurch können, zusätzlich zu reinen Elektrofahrzeugen, auch Plug-in-Hybridfahrzeuge (PHEV), Elektrofahrzeuge mit Reichweitenverlängerer (Range Extender), Mildhybridfahrzeuge und Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor nach 2035 weiter eine Rolle spielen. Siehe auch https://climate.ec.europa.eu/areas-action/transport-decarbonisation/road-transport/cars-and-vans_en.

(101) Die monatlichen Daten bestätigen, dass der Anstieg der Niedrigpreiseinfuhren anhielt, insbesondere, aber nicht nur, der Einfuhren mit Ursprung in China. Die Einfuhren aus China sind vor allem in der zweiten Hälfte des jüngsten Zeitraums schneller in die Union gelangt und haben auf Kosten des Wirtschaftszweigs der Union und anderer traditioneller Lieferanten auf dem Unionsmarkt weitere Marktanteile gewonnen. Zugleich geht die Inlandsnachfrage in China von Jahr zu Jahr zurück, während die Produktion in China voraussichtlich weiter steigen wird, obwohl die geschätzte Kapazitätsauslastung mit 43 % bereits niedrig ist. Diese Kombination aus Überkapazitäten, einer nachlassenden Inlandsnachfrage und einem intensiven inländischen Wettbewerb schafft für die chinesischen Hersteller schon kurzfristig einen starken Anreiz, Ausfuhrmärkte ausfindig zu machen. Die zunehmende Anwendung handelsbeschränkender Maßnahmen auf anderen Märkten erhöht das Risiko, dass die Ausfuhren in die Union gelenkt werden, die nach wie vor ein relativ offener und attraktiver Markt ist. Die Union ist daher dem Risiko eines unmittelbar bevorstehenden weiteren Anstiegs der Einfuhren in einer Zeit ausgesetzt, in der sich ihr Wirtschaftszweig bereits in einer prekären Lage befindet.

(102) Die Kommission vertrat die Auffassung, dass die Kombination aus der bereits prekären wirtschaftlichen Lage der Unionshersteller, dem anhaltenden Anstieg der Einfuhren, dem erheblichen Preisdruck durch diese Einfuhren und der Wahrscheinlichkeit eines weiteren Anstiegs der Einfuhren in unmittelbarer Zukunft eine Situation schafft, in der jede Verzögerung bei der Einführung vorläufiger Schutzmaßnahmen einen schwer wiedergutzumachenden Schaden verursachen würde. Ohne rechtzeitige Maßnahmen wäre der Wirtschaftszweig der Union mit einem weiteren Anstieg der Einfuhrmengen und einem anhaltenden Preisdruck konfrontiert, bevor die Untersuchung abgeschlossen werden kann.

(103) Die Kommission gelangte daher vorläufig zu dem Schluss, dass eine kritische Lage im Sinne des Artikels 7 Absatz 1 Buchstabe a der Verordnung (EU) 2015/478 vorliegt und dass unverzüglich vorläufige Schutzmaßnahmen erlassen werden sollten.

11. AUSSCHLUSS BESTIMMTER LÄNDER VOM ANWENDUNGSBEREICH DER VORLÄUFIGEN MAßNAHMEN

(104) Im Einklang mit Artikel 18 der Verordnung (EU) 2015/478 dürfen vorläufige Maßnahmen nicht auf Waren mit Ursprung in einem Land, das Mitglied der WTO ist, in Algerien ([36]) oder in Libanon ([37]) angewandt werden, solange der Anteil des jeweiligen Landes an den Einfuhren der betreffenden Ware in die Union 3 % nicht übersteigt, vorausgesetzt dass auf die Entwicklungsland-Mitglieder mit einem Einfuhranteil von weniger als 3 % zusammen nicht mehr als 9 % der Gesamteinfuhren der betroffenen Ware in die Union entfallen.

(105) In Anhang I.1 sind die Entwicklungsländer aufgeführt, die Mitglieder der WTO sind, sowie Algerien und Libanon, die unter den im vorstehenden Erwägungsgrund genannten Voraussetzungen für eine Befreiung von Schutzmaßnahmen in Betracht kommen.

(106) Die Methodik zur Ermittlung der Einfuhranteile der Entwicklungsländer beruht auf den Gesamteinfuhren der betroffenen Ware in die Union 2025. Der Anteil der Einfuhren mit Ursprung in den einzelnen in Anhang I.1 aufgeführten Entwicklungsländern wurde als Anteil an diesen Gesamteinfuhren berechnet. Die Einfuhren mit Ursprung in der Ukraine, Kenia, Island, Liechtenstein und Norwegen wurden bei der Berechnung der Gesamteinfuhren nicht berücksichtigt.

(107) Anhang I.2 (Liste der Entwicklungsländer, für die die vorläufigen Maßnahmen gelten) geht auf das Ergebnis dieser Berechnung zurück und nennt die Entwicklungsländer, für die vorläufige Schutzmaßnahmen gelten, da ihr Anteil über 3 % liegt. Auf alle Entwicklungsland-Mitglieder mit einem Einfuhranteil von weniger als 3 % entfielen 2025 zusammengenommen nicht mehr als 9 % der Gesamteinfuhren der betroffenen Ware in die Union.

(108) Darüber hinaus sollten, wie in Abschnitt 4 dargelegt, auch die Ukraine, der Europäische Wirtschaftsraum (EWR) und Kenia vom Anwendungsbereich der vorläufigen Maßnahmen ausgenommen werden.

(109) Angesichts der Anforderungen des Abkommens über den Austritt des Vereinigten Königreichs Großbritannien und Nordirland aus der Europäischen Union und der Europäischen Atomgemeinschaft (im Folgenden „Austrittsabkommen“), dessen integraler Bestandteil der Windsor-Rahmen ist, und der Verordnung (EU) 2020/2170 des

([36]) 2005/690/EG: Beschluss des Rates vom 18. Juli 2005 über den Abschluss des Europa-Mittelmeer-Abkommens zur Gründung einer Assoziation zwischen der Europäischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten einerseits und der Demokratischen Volksrepublik Algerien andererseits (ABl. L 265 vom 10.10.2005, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2005/690/oj).

([37]) 2006/356/EG: Beschluss des Rates vom 14. Februar 2006 über den Abschluss des Europa-Mittelmeer-Assoziationsabkommens zwischen der Europäischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten einerseits und der Libanesischen Republik andererseits (ABl. L 143 vom 30.5.2006, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2006/356/oj).

Europäischen Parlaments und des Rates ([38]) sowie um sicherzustellen, dass die betroffenen Waren weiterhin nach Nordirland verbracht werden können, sollten diese Waren keinen Kontingenten unterliegen, wenn sie aus einem anderen Teil des Vereinigten Königreichs verbracht und an Endverbraucher im Hoheitsgebiet Nordirlands verkauft und zur Verwendung in Nordirland erfasst werden. Auf der Grundlage der verfügbaren Nachweise ist die Kommission nicht der Auffassung, dass dies ein erhebliches Risiko für die Wirksamkeit der Maßnahme darstellen könnte. Dennoch wird die Kommission die Handelsströme der betroffenen Ware, die aus einem anderen Teil des Vereinigten Königreichs nach Nordirland verbracht wird, sowie die anschließenden Handelsströme aus Nordirland in die übrige Union genau überwachen und kann diese Verordnung erforderlichenfalls ändern.

12. SCHLUSSFOLGERUNGEN UND ANNAHME VORLÄUFIGER MAßNAHMEN

12.1. Annahme vorläufiger Maßnahmen

(110) Es wurde vorläufig der Schluss gezogen, dass den Unionsherstellern ein ernsthafter Schaden droht. Angesichts der in Abschnitt 10 erläuterten kritischen Umstände wird die Auffassung vertreten, dass vor Abschluss der jetzigen Untersuchung vorläufige Schutzmaßnahmen ergriffen werden sollten, um eine weitere Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union zu verhindern, die schwer zu beheben wäre.

12.2. Form, Höhe und Dauer der vorläufigen Maßnahme

(111) Bei der Entscheidung über die am besten geeignete Form der vorläufigen Schutzmaßnahme berücksichtigte die Kommission mehrere Elemente.

(112) Erstens prüfte die Kommission, wie der Gefahr eines ernsthaften Schadens für die Unionshersteller, die im jüngsten Zeitraum offenbar wurde, auf angemessene Weise begegnet werden kann.

(113) Zweitens berücksichtigte die Kommission ihre Praxis bei vorherigen Schutzmaßnahmenuntersuchungen und die geltenden internationalen Verpflichtungen, wonach traditionelle Handelsströme aufrechterhalten werden sollten, soweit sie die festgestellte Gefahr eines ernsthaften Schadens nicht verschärfen.

(114) Drittens berücksichtigte die Kommission das Preisniveau, zu dem die Einfuhren in die Union gelangen, die besonderen Marktbedingungen und die Fähigkeit der ausführenden Hersteller, sehr hohe zusätzliche Zölle zu absorbieren ([39]). Die Maßnahme sollte den Unionsherstellern einen wirksamen Schutz vor den gestiegenen Einfuhren bieten, durch die ein ernsthafter Schaden droht.

(115) In Anbetracht der vorstehenden Erwägungen, insbesondere im Hinblick auf die kritischen Umstände, die sofortiges Handeln erfordern, vertrat die Kommission die Auffassung, dass eine zolltarifliche Maßnahme keine wirksame Reaktion auf die Gefahr eines ernsthaften Schadens wäre, da sie den Anstieg der Einfuhren nicht ausreichend verhindern würde. Daher wurde eine mengenmäßige Beschränkung in Form von Einfuhrkontingenten, mit der eine Höchstmenge der betroffenen Ware festgesetzt wird, die während der Geltungsdauer der vorläufigen Schutzmaßnahme in die Union eingeführt werden darf, als notwendig erachtet, um einen wirksamen Schutz der Unionshersteller zu gewährleisten. Über die Kontingente hinausgehende Einfuhren sollten nicht zulässig sein. Werden Einfuhren erwähnt, so sind sie als Zollanmeldungen zur Überlassung zum zollrechtlich freien Verkehr zu verstehen.

(116) Die Kommission hat sichergestellt, dass diese Maßnahme mit den Verpflichtungen der Union aus bilateralen oder regionalen Handelsabkommen mit Drittländern vereinbar ist. Sie hat beschlossen, eine Maßnahme in Form von Kontingenten einzuführen. Die Kommission kam zu dem Schluss, dass die Annahme einer solchen Maßnahme die am wenigsten störende Maßnahme für die Fortsetzung des bilateralen Handels mit den Freihandelspartnern der Union darstellt, die unbedingt erforderlich ist, um die aufgetretenen Schwierigkeiten zu beheben.

([38]) Verordnung (EU) 2020/2170 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 2020 über die Anwendung von Zollkontingenten der Union und anderen Einfuhrkontingenten (ABl. L 432 vom 21.12.2020, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2020/2170/oj).

([39]) In diesem Zusammenhang berücksichtigte die Kommission die erheblichen Kapazitätsreserven der ausführenden Hersteller, die begrenzten Kapazitäten der Inlandsmärkte zur Aufnahme dieser Kapazitäten und die zunehmende Anwendung handelsbeschränkender Maßnahmen auf anderen Märkten, die den Unionsmarkt als Absatzmarkt für überschüssige Produktion besonders attraktiv machen.

(117) Auf der Grundlage von Erwägungen des Unionsinteresses und zur Gewährleistung einer optimalen Nutzung der Kontingentsmengen vertritt die Kommission die Auffassung, dass die Kontingente einerseits konkret Ländern, die ein wesentliches Interesse daran haben, die betroffene Ware zu liefern (sogenannte „länderspezifische Kontingente"), und andererseits allen anderen Ursprungsländern zugewiesen werden sollten. Im Sinne dieser Verordnung wird die Auffassung vertreten, dass Länder mit einem Anteil von über 2 % der Einfuhren im Jahr 2025 dieses wesentliche Interesse haben und dass ihnen ein länderspezifisches Kontingent zugewiesen werden sollte. Allen anderen Lieferländern sollte ein Restkontingent (im Folgenden „Kontingent für andere Länder") zugeteilt werden.

(118) Die Kommission hielt es für angemessen, die Mengen der länderspezifischen Kontingente in Höhe der im Jahr 2025 für das jeweilige Land verzeichneten Einfuhren zuzüglich eines Werts von etwas über 15 % festzusetzen. Dabei wurde dem erheblichen Wachstum des Unionsmarktes für neue Hybridfahrzeuge, das in den vorangegangenen drei Jahren durchschnittlich 15 % betrug, Rechnung getragen. Die Kommission vertrat die Auffassung, dass die Festlegung der Kontingente allein auf dem bisherigen Handelsniveau der Marktentwicklung oder den Interessen der Verwender in der Union nicht auf angemessene Weise gerecht würde. Das Jahr 2025 wurde vorläufig als Bezugsjahr ausgewählt, da es das letzte vollständige Jahr mit verfügbaren Daten war. Darüber hinaus wurden 2025 die höchsten Einfuhrmengen verzeichnet.

(119) Angesichts der begrenzten Zahl von Fahrzeugen, die aus anderen Ursprungsländern als den Ländern eingeführt wurden, die ein wesentliches Interesse daran haben, die betroffene Ware zu liefern (die Inhaber eines länderspezifischen Kontingents), und um zu vermeiden, dass der Zugang anderer Länder zum Unionsmarkt unangemessen eingeschränkt wird, wurde das jährliche Kontingent für andere Länder auf 1 500 Fahrzeuge festgesetzt und nicht nach der in Erwägungsgrund 118 beschriebenen Methode berechnet.

(120) Die Kontingente sind in Anhang II der vorliegenden Verordnung aufgeführt. Sie sollten auf Quartalsbasis verwaltet werden, wobei nicht in Anspruch genommene Kontingentsmengen innerhalb des Anwendungszeitraums der vorläufigen Schutzmaßnahme auf den folgenden Quartalszeitraum (vom 1. Dezember 2026 bis zum 28. Februar 2027, vom 1. März 2027 bis zum 31. Mai 2027 und vom 1. Juni 2027 bis zum 18. Juni 2027) übertragen werden können.

(121) Das Kontingent für andere Länder sollte in der Reihenfolge der Annahme der Anmeldungen zur Überführung in den zollrechtlich freien Verkehr gemäß der Durchführungsverordnung (EU) 2015/2447 der Kommission ([40]) ausgefüllt werden. Diese Art der Verwaltung verlangt eine enge Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten und der Kommission.

(122) Einfuhren im Rahmen des geltenden Kontingents unterliegen dem ansonsten für die betroffene Ware geltenden Zollsatz unter Berücksichtigung etwaiger Zollpräferenzbehandlungen, die in einem Abkommen zwischen der Union und dem Ursprungsland vorgesehen sind.

(123) Ob Einfuhren aus Entwicklungsländern von der Anwendung der Kontingente ausgenommen werden, hängt von dem Ursprung der Waren ab. Daher sollten die derzeit in der Union geltenden Kriterien für die Bestimmung des nichtpräferenziellen Ursprungs angewandt werden.

(124) Einfuhren, die das geltende Kontingent überschreiten, sollten nicht zulässig sein.

(125) Da die Kontingente in Fahrzeugzahlen angegeben sind, können nur ganze Einheiten zugeteilt werden. Wird eine Kontingentsmenge zeitanteilig berechnet oder werden Ziehungsanträge, die die verfügbare Restmenge übersteigen, zeitanteilig zugeteilt, so sollte das Ergebnis auf die nächste ganze Einheit abgerundet werden, damit das Kontingent nie überschritten wird. Um die Gesamtkontingentsmenge nicht zu verringern, sollte die sich aus der Abrundung ergebende Restmenge im laufenden Kontingentszeitraum nicht für Ziehungen zur Verfügung stehen, sondern — außer im letzten Kontingentszeitraum — auf den folgenden Zeitraum übertragen werden.

(126) Die vorläufigen Maßnahmen sollten ab dem Inkrafttreten dieser Verordnung 200 Kalendertage (bis zum 18. Juni 2027) gelten. Damit diese Vorschriften so bald wie möglich umgesetzt werden können, sollten sie ab dem Inkrafttreten dieser Verordnung ohne Sperrfrist gelten.

([40]) Durchführungsverordnung (EU) 2015/2447 der Kommission vom 24. November 2015 mit Einzelheiten zur Umsetzung von Bestimmungen der Verordnung (EU) Nr. 952/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung des Zollkodex der Union (ABl. L 343 vom 29.12.2015, S. 558, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2015/2447/oj).

(127) Die untersuchte Ware ist in Erwägungsgrund 5 beschrieben. Die Produktionsprozesse und Marktbedingungen in der Automobilindustrie insgesamt sind jedoch durch ein hohes Maß an Komplexität gekennzeichnet. Insbesondere kann die betreffende Ware in Produktionsstätten hergestellt werden, die auch Fahrzeuge herstellen, die nicht unter die Warendefinition fallen, auch unter Verwendung derselben Bauteile. Darüber hinaus ist der Verkauf von Gebrauchtfahrzeugen ein wichtiges Merkmal der Automobilbranche. Daher überwacht die Kommission die Einfuhrtrends, insbesondere im Hinblick auf

— Fahrzeuge, die hauptsächlich für die Beförderung von neun oder weniger Personen einschließlich des Fahrers bestimmt sind, mit Kolbenverbrennungsmotor, gebraucht oder neu, die derzeit in die KN-Codes 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 eingereiht werden,

— innerhalb der oben stehenden Kategorie: Mikrohybridelektrofahrzeuge, die hauptsächlich für die Beförderung von neun oder weniger Personen einschließlich des Fahrers bestimmt sind und mit einem Kolbenverbrennungsmotor angetrieben werden, mit einer elektrischen Energiequelle wie einem integrierten Generator oder Anlasser, die nur für andere Funktionen als den Antrieb genutzt wird; gebraucht oder neu, derzeit in die TARIC-Codes 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 und 8703 33 90 10 eingereiht,

— Kraftfahrzeuge für den Transport von Waren mit einem Bruttogewicht von 5 t oder weniger, auch gebraucht, unabhängig von ihrem Antriebsstrang, die derzeit in die KN-Codes 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 und 8704 60 00 eingereiht werden,

— gebrauchte Hybridfahrzeuge, die hauptsächlich für die Beförderung von neun oder weniger Personen einschließlich des Fahrers bestimmt sind und mit einem Kolbenverbrennungsmotor und einem oder mehreren Elektromotor[en] angetrieben werden (unabhängig von der Anzahl der in Bewegung gesetzten Räder), unabhängig davon, ob sie durch Anstecken an externe elektrische Energiequellen aufgeladen werden können oder nicht, und die derzeit in die KN-Codes 8703 40 90, ex 8703 50 00, 8703 60 90 und ex 8703 70 00 (TARIC-Codes 8703 50 00 90 und 8703 70 00 90) eingereiht werden,

— gebrauchte Fahrzeuge, die ausschließlich mit Elektromotor angetrieben werden und hauptsächlich für die Beförderung von neun oder weniger Personen einschließlich des Fahrers bestimmt sind und derzeit in den Code 8703 80 90 eingereiht werden.

(128) Die Überwachung dieser Fahrzeugkategorien wird es der Kommission ermöglichen, die Entwicklung der Einfuhren dieser Fahrzeuge zu beurteilen und zu entscheiden, ob Änderungen der Einfuhrmuster die Wirksamkeit dieser Maßnahme beeinträchtigen könnten.

(129) Die Kommission hat den Ausschuss für Schutzmaßnahmen, der durch Artikel 3 Absatz 3 der Verordnung (EU) 2015/478 und Artikel 22 Absatz 3 der Verordnung (EU) 2015/755 eingesetzt wurde, angehört —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

(1) Vorbehaltlich des Artikels 4 werden für die Einfuhren bestimmter neuer Hybridfahrzeuge, die hauptsächlich für die Beförderung von neun oder weniger Personen einschließlich des Fahrers bestimmt sind und mit einem Kolbenverbrennungsmotor und einem oder mehreren Elektromotor[en] angetrieben werden (unabhängig von der Anzahl der in Bewegung gesetzten Räder), unabhängig davon, ob sie durch Anstecken an externe elektrische Energiequellen aufgeladen werden können oder nicht, und die derzeit in die KN-Codes ex 8703 40 10, ex 8703 50 00, ex 8703 60 10 und ex 8703 70 00 (TARIC-Codes 8703 40 10 10, 8703 40 10 90, 8703 50 00 10, 8703 60 10 10, 8703 60 10 90, 8703 70 00 10) eingereiht werden und ihren Ursprung in Drittländern haben, in die Union für einen Zeitraum von 200 Kalendertagen ab Inkrafttreten dieser Verordnung Kontingente eröffnet.

(2) Ist ein Kontingent ausgeschöpft, so dürfen die Einfuhren der betroffenen Ware nicht in die Union verbracht werden.

(3) Die Anmeldung der Kontingente für das betreffende Ursprungsland ist obligatorisch.

(4) Einfuhren im Rahmen des geltenden Kontingents unterliegen dem ansonsten für die betroffene Ware geltenden Zollsatz unter Berücksichtigung etwaiger Zollpräferenzbehandlungen, die in einem Abkommen zwischen der Union und dem Ursprungsland vorgesehen sind.

(5) Ungeachtet des Absatzes 1 unterliegen Einfuhren der betroffenen Ware, die aus einem anderen Teil des Vereinigten Königreichs nach Nordirland verbracht und an Endverbraucher im Hoheitsgebiet Nordirlands verkauft sowie zur Verwendung in Nordirland erfasst werden, keinen Kontingenten.

(6) Dieser Artikel gilt nicht für Erzeugnisse mit Ursprung in

a) Island, Liechtenstein und Norwegen,

b) der Ukraine,

c) Kenia,

d) den in Anhang I.1 genannten Entwicklungsländern mit Ausnahme der in Anhang I.2 genannten Länder.

Artikel 2

(1) Die Kontingente in Artikel 1 werden von der Kommission und den Mitgliedstaaten gemäß dem in den Artikeln 49 bis 54 der Durchführungsverordnung (EU) 2015/2447 vorgesehenen System für die Verwaltung der Zollkontingente verwaltet.

(2) Die Kontingente werden auf Quartalsbasis verwaltet: vom 1. Dezember 2026 bis zum 28. Februar 2027, vom 1. März 2027 bis zum 31. Mai 2027 und vom 1. Juni 2027 bis zum 18. Juni 2027.

(3) Die Zuteilung der vierteljährlichen Kontingente endet am 20. Werktag der Kommission nach dem Ende des Quartals.

(4) Vom 1. Dezember 2026 bis zum 18. Juni 2027 werden die in einem Quartal nicht in Anspruch genommenen Kontingentsmengen innerhalb desselben jährlichen Anwendungszeitraums auf das nächste Quartal übertragen.

(5) Die im Rahmen eines Kontingents zugeteilten Mengen können im Einklang mit den geltenden Zollvorschriften zurückgegeben werden. Hat die Ziehung für ein vierteljährliches Kontingent im Einklang mit Artikel 2 Absatz 3 geendet oder wurde ein Kontingent gemäß dieser Verordnung ausgeschöpft oder anderweitig für den weiteren Zugang gesperrt, so führt die Rückgabe dieser Mengen nicht zur Wiedereröffnung dieses Kontingents zwecks Einreichung bzw. Annahme neuer Ziehungsanträge. Diese zurückgegebenen Mengen werden lediglich bei der Anpassung der Restmenge des betreffenden Kontingents berücksichtigt. Wurde der nicht in Anspruch genommene Teil eines vierteljährlichen Kontingents gemäß Artikel 2 Absatz 3 bereits auf das nächste Quartal übertragen, so werden die später für dieses Quartal zurückgegebenen Mengen nicht auf das nächste Quartal übertragen. Daher sind diese Kontingente dann für die Wirtschaftsbeteiligten nicht mehr zugänglich.

(6) Abweichend von Artikel 51 Absatz 5 der Durchführungsverordnung (EU) 2015/2447 gilt für die mit der vorliegenden Verordnung zugeteilten Zollkontingente keine Sperrfrist.

(7) Übersteigen die beantragten Mengen die verfügbare Restmenge eines Kontingents, so werden die zuzuteilenden Mengen anteilsmäßig bestimmt und, wenn das Ergebnis keine ganze Zahl ist, auf die nächste ganze Einheit abgerundet. Das Kontingent wird ab dem Zeitpunkt dieser Zuteilung geschlossen. Die infolge der Abrundung verbleibende Restmenge steht innerhalb dieses Kontingentszeitraums nicht für weitere Ziehungen zur Verfügung und wird auf den folgenden Kontingentszeitraum übertragen, es sei denn, der betreffende Kontingentszeitraum ist der letzte Kontingentszeitraum innerhalb desselben jährlichen Anwendungszeitraums.

Artikel 3

(1) Die Einfuhr der in Anhang III aufgeführten Waren unterliegt der nachträglichen Überwachung durch die Union im Einklang mit den Verordnungen (EU) 2015/478 und (EU) 2015/755.

(2) Die Einreihung der unter diese Verordnung fallenden Waren erfolgt auf der Grundlage des KN- und des TARIC-Codes.

Artikel 4

(1) Der Ursprung der unter diese Verordnung fallenden Waren wird nach den in der Union geltenden Vorschriften betreffend den nichtpräferenziellen Ursprung und gemäß der Verordnung (EU) Nr. 952/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates ([41]) bestimmt.

(2) Sofern nichts anderes bestimmt ist, finden die geltenden einschlägigen Zollvorschriften Anwendung.

Artikel 5

(1) Die Inanspruchnahme der in Artikel 1 genannten Kontingente für Waren mit Ursprung in der Volksrepublik China ist an die Vorlage einer unterzeichneten und abgestempelten Ausfuhrkontingentbescheinigung gebunden, die von der Handelskammer für die Ein- und Ausfuhr von Maschinen und Elektronikerzeugnissen der Volksrepublik China (China Chamber of Commerce for Import and Export of Machinery and Electronic Products — im Folgenden „CCCME“) ausgestellt wurde.

(2) Die Ausfuhrkontingentbescheinigung wird auf einem Formblatt nach dem Muster in Anhang IV der vorliegenden Verordnung erstellt.

Artikel 6

Die Mitgliedstaaten und die Kommission arbeiten eng zusammen, um die Einhaltung dieser Verordnung sicherzustellen.

Artikel 7

Diese Verordnung tritt am 1. Dezember 2026 in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Brüssel, den 23. November 2026

Für die Kommission
Die Präsidentin
Ursula VON DER LEYEN

([41]) Verordnung (EU) Nr. 952/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. Oktober 2013 zur Festlegung des Zollkodex der Union (ABl. L 269 vom 10.10.2013, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/952/oj).

ANHANG I

I.1 — **Liste der Entwicklungsländer, die Mitglieder der WTO sind, Algeriens und Libanons**

Afghanistan, Ägypten, Albanien, Algerien, Angola, Antigua und Barbuda, Argentinien, Armenien, Bahrein, Bangladesch, Barbados, Belize, Benin, Bolivien, Botsuana, Brasilien, Brunei Darussalam, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Chile, Costa Rica, Côte d'Ivoire, Demokratische Republik Kongo, Demokratische Volksrepublik Laos, Dschibuti, Dominika, Dominikanische Republik, Ecuador, El Salvador, Eswatini, Fidschi, Gabun, Gambia, Georgien, Ghana, Grenada, Guatemala, Guinea, Guinea-Bissau, Guyana, Haiti, Honduras, Hongkong, Indien, Indonesien, Jamaika, Jemen, Jordanien, Kambodscha, Kamerun, Kasachstan, Katar, Kenia, Kirgisische Republik, Kolumbien, Kongo, Kuba, Kuwait, Lesotho, Libanon, Liberia, Macau, Madagaskar, Malawi, Malaysia, Malediven, Mali, Marokko, Mauretanien, Mauritius, Mexiko, Moldau, Mongolei, Montenegro, Mosambik, Myanmar, Namibia, Nepal, Nicaragua, Niger, Nigeria, Nordmazedonien, Oman, Pakistan, Panama, Papua-Neuguinea, Paraguay, Peru, Philippinen, Ruanda, Salomonen, Sambia, Samoa, Saudi-Arabien, Senegal, Seychellen, Sierra Leone, Simbabwe, Sri Lanka, St. Kitts und Nevis, St. Lucia, St. Vincent und die Grenadinen, Südafrika, Surinam, Tadschikistan, Tansania, Thailand, Timor-Leste, Togo, Tonga, Trinidad und Tobago, Tschad, Tunesien, Türkei, Uganda, Ukraine, Uruguay, Vanuatu, Venezuela, Vereinigte Arabische Emirate, Vietnam, Volksrepublik China, Zentralafrikanische Republik.

I.2 — **Liste der Entwicklungsländer, für die die vorläufigen Maßnahmen gelten**

China, Türkei, Mexiko und Marokko.

ANHANG II

Kontingentsmengen

Erzeugnis	KN- und TARIC-Codes	Zuteilung pro Land (falls zutreffend)	Vom 1. Dezember 2026 bis zum 28. Februar 2027	Vom 1. März 2027 bis zum 31. Mai 2027	Vom 1. Juni 2027 bis zum 18. Juni 2027	Laufende Nr.
			Kontingentsmenge (in Stück)	Kontingentsmenge (in Stück)	Kontingentsmenge (in Stück)	
Bestimmte neue Hybridfahrzeuge	8703 40 10 10, 8703 40 10 90, 8703 50 00 10, 8703 60 10 10, 8703 60 10 90, 8703 70 00 10	Volksrepublik China	86 301	88 219	17 260	090254
		Japan	76 900	78 609	15 380	090255
		Türkei	56 844	58 107	11 369	090256
		Vereinigtes Königreich	47 431	48 485	9 486	090257
		Republik Korea	30 566	31 245	6 113	090258
		Mexiko	15 640	15 987	3 128	090259
		Marokko	10 779	11 019	2 156	090260
		Serbien	8 709	8 902	1 742	090261
		Vereinigte Staaten von Amerika	8 317	8 502	1 663	090262
		Südafrika (*)	Entfällt	Entfällt	Entfällt	Entfällt
		Sonstige Länder	370	378	74	090290

(*) Entfällt, da Südafrika auf der Grundlage von Anhang I.2 ausgenommen ist.

ANHANG III

Liste der Erzeugnisse, die einer nachträglichen Überwachung unterliegen

— Fahrzeuge, die hauptsächlich für die Beförderung von neun oder weniger Personen einschließlich des Fahrers bestimmt sind, mit Kolbenverbrennungsmotor, gebraucht oder neu, die derzeit in die KN-Codes 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 und 8703 33 19, 8703 33 90 eingereiht werden,

— innerhalb der oben stehenden Kategorie: Mikrohybridelektrofahrzeuge, die hauptsächlich für die Beförderung von neun oder weniger Personen einschließlich des Fahrers bestimmt sind und mit einem Kolbenverbrennungsmotor angetrieben werden, mit einer elektrischen Energiequelle wie einem integrierten Generator oder Anlasser, die nur für andere Funktionen als den Antrieb genutzt wird; gebraucht oder neu, derzeit in die TARIC-Codes 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 und 8703 33 90 10 eingereiht,

— Kraftfahrzeuge für den Transport von Waren mit einem Bruttogewicht von 5 t oder weniger, auch gebraucht, unabhängig von ihrem Antriebsstrang, die derzeit in die KN-Codes 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 und 8704 60 00 eingereiht werden,

— gebrauchte Hybridfahrzeuge, die hauptsächlich für die Beförderung von neun oder weniger Personen einschließlich des Fahrers bestimmt sind und mit einem Kolbenverbrennungsmotor und einem oder mehreren Elektromotor[en] angetrieben werden (unabhängig von der Anzahl der in Bewegung gesetzten Räder), unabhängig davon, ob sie durch Anstecken an externe elektrische Energiequellen aufgeladen werden können oder nicht, und die derzeit in die KN-Codes 8703 40 90, ex 8703 50 00, 8703 60 90 und ex 8703 70 00 (TARIC-Codes 8703 50 00 90 und 8703 70 00 90) eingereiht werden,

— gebrauchte Fahrzeuge, die ausschließlich mit Elektromotor angetrieben werden und hauptsächlich für die Beförderung von neun oder weniger Personen einschließlich des Fahrers bestimmt sind und derzeit in den Code 8703 80 90 eingereiht werden.

ANHANG IV

AUSFUHRKONTINGENTBESCHEINIGUNG

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

NUMMER DER KONTINGENTBESCHEINIGUNG:	
DATUM DER KONTINGENTBESCHEINIGUNG:	
NAME DES VERKÄUFERS:	
NAME DES EINFÜHRERS:	
NUMMER DER HANDELSRECHNUNG:	
DATUM DER HANDELSRECHNUNG:	

SERIENNUMMER	KN-/TARIC-CODE	MARKE	MODELL	MENGE
1				
2				
3				
4				
5				
6				
7				
8				
9				
10				
11				
12				
13				
14				
15				
16				
17				
18				
19				
… (*)				
INSGESAMT				

(*) Die CCCME kann die Tabelle um zusätzliche Zeilen erweitern.

ERKLÄRUNG

Der/Die Unterzeichnete versichert, dass sich diese Bescheinigung auf die Hybridelektrofahrzeuge mit Ursprung in der VR China bezieht, die auf der von [NAME DES VERKÄUFERS] vorgelegten Handelsrechnung für die Ausfuhr in die Europäische Union im Rahmen der Kontingentierungsregelung im Rahmen der EU-Schutzmaßnahmen für Hybridelektrofahrzeuge (Durchführungsverordnung (EU) 2026/2614 der Kommission) ausgewiesen sind.

Ich erkläre, dass die Angaben in dieser Bescheinigung wahrheitsgemäß und richtig sind und dass die Menge der unter diese Bescheinigung fallenden Waren das China im Rahmen der Schutzmaßnahmen zugeteilte Kontingent nicht überschreitet.

NAME DES BEAMTEN/DER BEAMTIN:

UNTERSCHRIFT:

DATUM: CCCME (SIEGEL)