Επίσημη Εφημερίδα
της Ευρωπαϊκής Ένωσης

EL
Σειρά L

2026/2614

24.11.2026

ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2026/2614 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 23ης Νοεμβρίου 2026

για την επιβολή προσωρινού μέτρου διασφάλισης όσον αφορά τις εισαγωγές ορισμένων νέων υβριδικών οχημάτων σχεδιασμένων για τη μεταφορά προσώπων

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΕ) 2015/478 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαρτίου 2015, περί κοινού καθεστώτος εισαγωγών ([1]), και ιδίως τα άρθρα 5 και 7,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΕ) 2015/755 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2015, περί κοινού καθεστώτος εισαγωγών από ορισμένες τρίτες χώρες ([2]), και ιδίως τα άρθρα 3 και 4,

Έχοντας υπόψη τη συμφωνία για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο ([3]), και ιδίως το άρθρο 113 παράγραφος 3 δεύτερο εδάφιο,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

1. ΠΛΑΙΣΙΟ

(1) Στις 30 Οκτωβρίου 2026 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή (στο εξής: Επιτροπή) κίνησε με δική της πρωτοβουλία έρευνα διασφάλισης όσον αφορά τις εισαγωγές στην Ένωση νέων υβριδικών οχημάτων σχεδιασμένων για τη μεταφορά προσώπων (στο εξής: υβριδικά οχήματα) σύμφωνα με το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΕ) 2015/478 και το άρθρο 3 του κανονισμού (ΕΕ) 2015/755 (στο εξής: βασικοί κανονισμοί). Η Επιτροπή δημοσίευσε ανακοίνωση για την έναρξη της διαδικασίας στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* ([4]) (στο εξής: ανακοίνωση για την έναρξη της διαδικασίας).

(2) Η έναρξη της διαδικασίας ακολούθησε διεξοδική ανάλυση των πληροφοριών που είχε στη διάθεσή της η Επιτροπή από δημόσιες πηγές πληροφοριών για την αγορά και από τον ενωσιακό κλάδο παραγωγής. Λόγω της ευαισθησίας του τομέα των υβριδικών οχημάτων, της στρατηγικής σημασίας του για την οικονομία της Ένωσης όσον αφορά την καινοτομία, τον εξηλεκτρισμό και την απασχόληση, καθώς και της ύπαρξης επαρκών αποδεικτικών στοιχείων που δείχνουν ότι οι εισαγωγές υβριδικών οχημάτων απειλούν να προκαλέσουν σοβαρή ζημία στον ενωσιακό κλάδο παραγωγής, η Επιτροπή αποφάσισε, υπό αυτές τις ειδικές περιστάσεις και σύμφωνα με τους βασικούς κανονισμούς, να κινήσει την έρευνα χωρίς να έχει λάβει γραπτή αίτηση από κράτος μέλος.

(3) Από τις πληροφορίες που είχε στη διάθεσή της η Επιτροπή προέκυπτε επίσης ότι οι εισαγωγές εισέρχονταν στην Ένωση με επιταχυνόμενο ρυθμό και σε τιμές σημαντικά χαμηλότερες από εκείνες του ενωσιακού κλάδου παραγωγής. Υπό το πρίσμα της εύθραυστης κατάστασης του ενωσιακού κλάδου παραγωγής, της ύπαρξης σημαντικής παγκόσμιας παραγωγικής ικανότητας και της ελκυστικότητας της αγοράς της Ένωσης, η ραγδαία αυτή αύξηση των εισαγωγών ώθησε την Επιτροπή να αξιολογήσει κατά πόσον συντρέχουν κρίσιμες συνθήκες που απαιτούν τη θέσπιση προσωρινών μέτρων χωρίς καθυστέρηση, προκειμένου να αποφευχθεί σοβαρή ζημία που θα ήταν δύσκολο να αποκατασταθεί.

(4) Λόγω της ανάγκης για ανάληψη δράσης χωρίς καθυστέρηση, η Επιτροπή έπρεπε να διενεργήσει την ανάλυσή της με βάση τις πληροφορίες που ήταν διαθέσιμες στο παρόν στάδιο. Αυτό δεν προδικάζει το κατά πόσον θα ληφθούν υπόψη οι περαιτέρω πληροφορίες που θα ληφθούν κατά τη διάρκεια της έρευνας. Ειδικότερα, οι απαντήσεις των ενωσιακών παραγωγών, εισαγωγέων και εμπόρων στο ερωτηματολόγιο, οι γραπτές παρατηρήσεις και κάθε πληροφορία που θα υποβληθεί κατά την άσκηση των δικαιωμάτων άμυνας θα εξεταστούν δεόντως από την Επιτροπή κατά τη διάρκεια της έρευνας. Τα ενδιαφερόμενα μέρη θα έχουν επίσης την ευκαιρία να ζητήσουν ακρόαση, σύμφωνα με το σημείο 3.4 της ανακοίνωσης για την έναρξη της διαδικασίας.

([1]) ΕΕ L 83 της 27.3.2015, σ. 16, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/478/oj.
([2]) ΕΕ L 123 της 19.5.2015, σ. 33, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/755/oj.
([3]) ΕΕ L 1 της 3.1.1994, σ. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_internation/1994/1/oj.
([4]) Ανακοίνωση για την έναρξη έρευνας διασφάλισης σχετικά με τις εισαγωγές ορισμένων νέων υβριδικών οχημάτων για τη μεταφορά προσώπων (ΕΕ C, C/2026/5780, 30.10.2026, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2026/5780/oj).

2. ΟΙΚΕΙΟ ΠΡΟΪΟΝ ΚΑΙ ΟΜΟΕΙΔΗ Ή ΕΥΘΕΩΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΑ ΠΡΟΪΟΝΤΑ

(5) Το οικείο προϊόν, όπως ορίζεται στην ανακοίνωση για την έναρξη της διαδικασίας, είναι ορισμένα νέα υβριδικά οχήματα, που έχουν σχεδιαστεί κυρίως για τη μεταφορά εννέα ή λιγότερων προσώπων, συμπεριλαμβανομένου του οδηγού, τα οποία διαθέτουν συνδυασμό εμβολοφόρου κινητήρα εσωτερικής καύσης και [ενός ή περισσότερων] ηλεκτρικού/-ών κινητήρα/-ων ως κινητήρα/-ων πρόωσης (ανεξάρτητα από τον αριθμό των τροχών που τίθενται σε κίνηση), είτε μπορούν να φορτιστούν με σύνδεση με εξωτερική πηγή ηλεκτρικής ενέργειας είτε όχι, τα οποία επί του παρόντος υπάγονται στους κωδικούς ΣΟ ex 8703 40 10, ex 8703 50 00, ex 8703 60 10 και ex 8703 70 00 (κωδικοί TARIC 8703 40 10 10, 8703 40 10 90, 8703 50 00 10, 8703 60 10 10, 8703 60 10 90, 8703 70 00 10).

(6) Το οικείο προϊόν αποτελείται από δύο τύπους: νέα υβριδικά ηλεκτρικά οχήματα (HEV) και νέα υβριδικά ηλεκτρικά οχήματα με ρευματολήπτη (PHEV). Τα PHEV διαθέτουν εμβολοφόρο κινητήρα εσωτερικής καύσης και έναν ή περισσότερους ηλεκτρικούς κινητήρες που τροφοδοτούνται με μπαταρία. Ο κινητήρας καύσης υποστηρίζει τον ηλεκτρικό κινητήρα και η μπαταρία επαναφορτίζεται εξωτερικά, μέσω σύνδεσης με το δίκτυο. Τα HEV κινούνται με εμβολοφόρο κινητήρα εσωτερικής καύσης, αλλά διαθέτουν επίσης ηλεκτρικό κινητήρα που τροφοδοτείται με μπαταρία, ο οποίος λειτουργεί συμπληρωματικά προς τον συμβατικό κινητήρα. Η ηλεκτρική ενέργεια στα οχήματα αυτά παράγεται εσωτερικά από την πέδηση με ανάκτηση ενέργειας και τον κινητήρα εσωτερικής καύσης ([5]). Στα HEV περιλαμβάνονται τα λεγόμενα ήπια υβριδικά ηλεκτρικά οχήματα (MHEV), τα οποία είναι οχήματα εξοπλισμένα με μπαταρία που βοηθά τον κινητήρα εσωτερικής καύσης στην προώθηση του οχήματος, ώστε να αυξάνεται η οικονομία καυσίμου.

(7) Τα οχήματα με πηγή ηλεκτρικής ενέργειας που χρησιμοποιείται μόνο για λειτουργίες εκτός της πρόωσης, τα οχήματα της κατηγορίας L σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 168/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([6]) και οι μοτοσικλέτες εξαιρούνται από την έρευνα.

(8) Η Επιτροπή διαπίστωσε προσωρινά το προϊόν που παράγεται από τους ενωσιακούς παραγωγούς και αναφέρεται ως «ομοειδές προϊόν» είναι ομοειδές και ευθέως ανταγωνιστικό προς το οικείο προϊόν. Τόσο το εγχώριο όσο και το εισαγόμενο προϊόν έχουν τα ίδια βασικά φυσικά και τεχνικά χαρακτηριστικά. Αμφότερα διαθέτουν ενσωματωμένο κινητήρα εσωτερικής καύσης σε συνδυασμό με ηλεκτρικό κινητήρα και σύστημα μπαταρίας. Αν και τα μεμονωμένα μοντέλα μπορεί να διαφέρουν ως προς τις επιδόσεις, τον εξοπλισμό ή τον σχεδιασμό, οι διαφορές αυτές δεν μεταβάλλουν τον θεμελιώδη χαρακτήρα τους ως HEV ή PHEV. Τόσο το εγχώριο όσο και το εισαγόμενο προϊόν εξυπηρετούν πανομοιότυπους σκοπούς, χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά προσώπων και, ως εκ τούτου, έχουν την ίδια τελική χρήση. Επιπλέον, αμφότερα προσφέρονται μέσω παρόμοιων ή πανομοιότυπων διαύλων πωλήσεων σε πελάτες που μπορούν να τα αποκτήσουν τόσο από εγχώριους όσο και από αλλοδαπούς προμηθευτές. Ως εκ τούτου, υπάρχει σημαντικό επίπεδο ανταγωνισμού μεταξύ του οικείου προϊόντος και του προϊόντος που παράγεται από τους ενωσιακούς παραγωγούς.

3. ΟΙ ΕΝΩΣΙΑΚΟΙ ΠΑΡΑΓΩΓΟΙ

(9) Με βάση τις πληροφορίες για την αγορά, στους ενωσιακούς παραγωγούς του ομοειδούς προϊόντος περιλαμβάνονται κατασκευαστές που δραστηριοποιούνται με διάφορα εμπορικά σήματα. Αρκετοί από αυτούς τους ενωσιακούς παραγωγούς εκπροσωπούνται από την ACEA (Ένωση Ευρωπαίων Κατασκευαστών Αυτοκινήτων).

(10) Στην ανακοίνωση για την έναρξη της διαδικασίας, ζητήθηκε από τους ενωσιακούς παραγωγούς να συνεργαστούν με την Επιτροπή στην έρευνα.

4. ΑΥΞΗΣΗ ΕΙΣΑΓΩΓΩΝ

(11) Με βάση τις πληροφορίες της Eurostat, η Επιτροπή διενήργησε προκαταρκτική ανάλυση όσον αφορά την εξέλιξη των εισαγωγών του οικείου προϊόντος κατά την περίοδο 2023-2025 και το πρώτο εξάμηνο του 2026. Για να διασφαλιστεί η συγκρισιμότητα με προηγούμενες πλήρεις ετήσιες περιόδους, η Επιτροπή ανέλυσε επίσης την πλέον πρόσφατη 12μηνη περίοδο που περιλαμβάνει τους τελευταίους έξι μήνες του 2025 και τους πρώτους έξι μήνες του 2026 (στο εξής: «ΠΠΠ» ή «πλέον πρόσφατη περίοδος»).

(12) Κατά την αξιολόγηση της εξέλιξης των εισαγωγών, η Επιτροπή δεν έλαβε υπόψη τους όγκους εισαγωγών από ορισμένες χώρες που θα πρέπει να εξαιρεθούν από το πεδίο εφαρμογής των προσωρινών μέτρων, και συγκεκριμένα: τις χώρες του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (ΕΟΧ), την Κένυα και την Ουκρανία. Λόγω της στενής ολοκλήρωσης των αγορών με τα μέλη του ΕΟΧ και των χαμηλών όγκων εισαγωγών από τις χώρες αυτές, η Επιτροπή κρίνει ότι τα προϊόντα υπό αξιολόγηση

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

([6]) Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 168/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Ιανουαρίου 2013 , για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς δίκυκλων ή τρίκυκλων οχημάτων και τετράκυκλων (ΕΕ L 60 της 2.3.2013, σ. 52, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/168/oj).

καταγωγής Νορβηγίας, Ισλανδίας και Λιχτενστάιν θα πρέπει να εξαιρεθούν από την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού. Οι εισαγωγές από την Κένυα εξαιρούνται βάσει της διμερούς συμφωνίας ([7]) ([8]), και η Ουκρανία εξαιρείται βάσει της αναστολής του βασικού κανονισμού για τα μέτρα διασφάλισης ([9]). Κατά την εξεταζόμενη περίοδο δεν αναφέρθηκαν εισαγωγές από την Κένυα, και οι εισαγωγές από τη Νορβηγία, την Ισλανδία, το Λιχτενστάιν και την Ουκρανία αντιπροσώπευαν από κοινού λιγότερο από το 0,01 % των συνολικών εισαγωγών του οικείου προϊόντος στην ΕΕ.

(13) Οι συνολικές εισαγωγές του οικείου προϊόντος παρουσίασαν την ακόλουθη εξέλιξη:

Πίνακας 1

'Ολες οι εισαγωγές σε τεμάχια (ανά έτος)

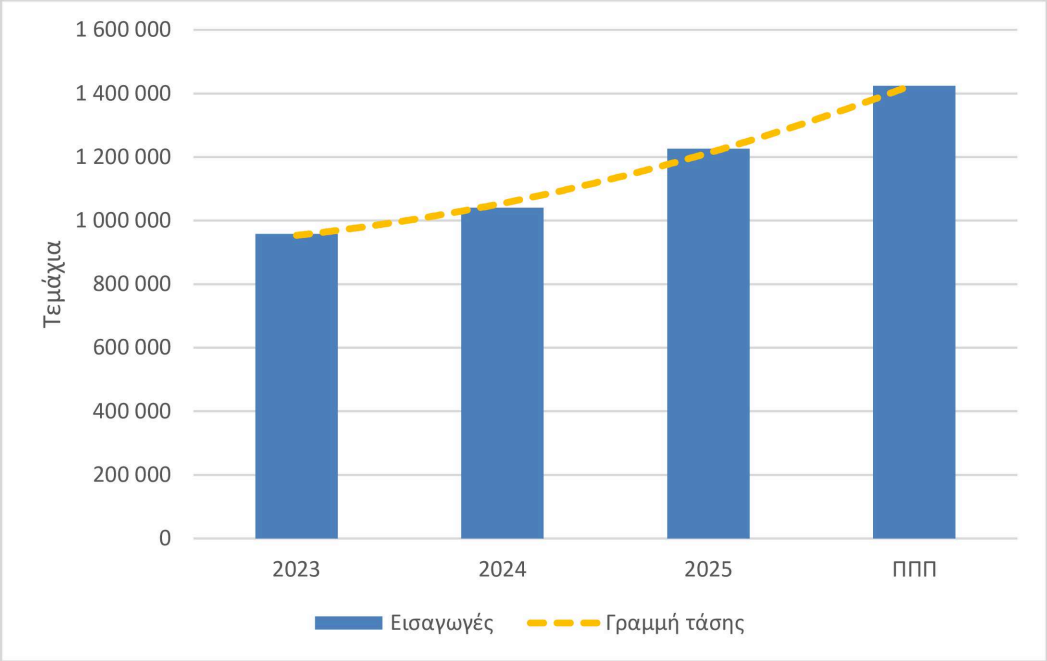
	2023	2024	2025	ΠΠΠ
Εισαγωγές σε τεμάχια	957 965	1 040 457	1 225 813	1 423 691
Δείκτης (2023 = 100)	*100*	*109*	*128*	*149*

Πηγή: Eurostat — Τα στοιχεία της Eurostat αντλήθηκαν από τους κωδικούς ΣΟ 8703 40 10, 8703 50 00, 8703 60 10 και 8703 70 00.

(14) Συνολικά, οι εισαγωγές του οικείου προϊόντος αυξήθηκαν κατά 9 % το 2024 σε σύγκριση με το 2023, ενώ στη συνέχεια σημείωσαν ραγδαία άνοδο το 2025 (+ 28 %) και κατά την ΠΠΠ (+ 49 %). Τα στοιχεία για το πρώτο εξάμηνο του 2026 επιβεβαιώνουν ότι το οικείο προϊόν είναι πιθανό να συνεχίσει να εισάγεται σε σημαντικά αυξημένες ποσότητες. Επομένως, το οικείο προϊόν εισάγεται σε αυξημένες ποσότητες κατά την έννοια του βασικού κανονισμού για τα μέτρα διασφάλισης.

Γράφημα 1

'Ολες οι εισαγωγές σε τεμάχια (ανά έτος)



([7]) Συμφωνία για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο.

([8]) Συμφωνία οικονομικής εταιρικής σχέσης μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αφενός, και της Δημοκρατίας της Κένυας, μέλους της Κοινότητας της Ανατολικής Αφρικής, αφετέρου (ΕΕ L, 2024/1648, 1.7.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_internation/2024/1648/oj).

([9]) Κανονισμός (ΕΕ) 2025/1153 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Ιουνίου 2025, για την αναστολή ορισμένων διατάξεων του κανονισμού (ΕΕ) 2015/478 όσον αφορά τις εισαγωγές ουκρανικών προϊόντων στην Ένωση (ΕΕ L, 2025/1153, 5.6.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2025/1153/oj).

(15) Στον πίνακα 2 αναλύονται οι εισαγωγές ανά χώρα καταγωγής. Η Λαϊκή Δημοκρατία της Κίνας (στο εξής: Κίνα) είναι επί του παρόντος ο μεγαλύτερος εξαγωγέας νέων υβριδικών οχημάτων στην Ένωση, με τις εισαγωγές από την Κίνα να εκτινάσσονται από το 2024 και μετά. Τα στατιστικά στοιχεία για τις εισαγωγές δείχνουν ότι οι εισαγωγές από την Κίνα αυξήθηκαν κατά σχεδόν 1 000 % κατά την ΠΠΠ σε σύγκριση με το 2023. Οι κινεζικές εισαγωγές, μαζί με το Μαρόκο και τη Σερβία, αποτελούν τις ταχύτερα αναπτυσσόμενες πηγές εισαγωγών νέων υβριδικών οχημάτων. Οι εισαγωγές από την Τουρκία και το Μεξικό σημείωσαν επίσης σταθερή αύξηση. Αντιθέτως, οι εισαγωγές από άλλες χώρες καταγωγής παρέμειναν σχετικά σταθερές ή μειώθηκαν.

Πίνακας 2

'Ολες οι εισαγωγές σε τεμάχια ανά χώρα καταγωγής (ανά έτος)

	2023	2024	2025	ΠΠΠ
Κίνα	46 001	106 542	302 403	486 582
Δείκτης (2023 = 100)	*100*	*232*	*657*	*1 058*
Ιαπωνία	268 611	305 240	269 459	256 898
Δείκτης (2023 = 100)	*100*	*114*	*100*	*96*
Τουρκία	177 074	185 194	199 182	207 454
Δείκτης (2023 = 100)	*100*	*105*	*112*	*117*
Ηνωμένο Βασίλειο	225 101	193 914	166 200	147 058
Δείκτης (2023 = 100)	*100*	*86*	*74*	*65*
Νότια Κορέα	104 668	124 741	107 104	99 081
Δείκτης (2023 = 100)	*100*	*119*	*102*	*95*
Μεξικό	57 264	50 973	54 802	63 980
Δείκτης (2023 = 100)	*100*	*89*	*96*	*112*
Μαρόκο	18	26 815	37 771	61 259
Δείκτης (2023 = 100)	*100*	*148 972*	*209 839*	*340 328*
Σερβία	2	17	30 515	41 537
Δείκτης (2023 = 100)	*100*	*850*	*1 525 750*	*2 076 850*
Νότια Αφρική	14 313	5 138	28 757	31 467
Δείκτης (2023 = 100)	*100*	*36*	*201*	*220*
Ηνωμένες Πολιτείες	64 488	41 586	29 142	27 674
Δείκτης (2023 = 100)	*100*	*64*	*45*	*43*
Όλες οι άλλες	425	297	478	701
Δείκτης (2023 = 100)	*100*	*70*	*112*	*165*

Πηγή:Eurostat.

(16) Στον πίνακα 3 παρουσιάζονται οι εισαγωγές σε τριμηνιαία βάση από το 3ο τρίμηνο του 2025 έως το 2ο τρίμηνο του 2026. Οι εισαγωγές αυξάνονταν σταθερά κάθε τρίμηνο, γεγονός που υποδηλώνει ότι η άνοδος ήταν συνεχής καθ' όλη τη διάρκεια της ΠΠΠ, καθώς οι εισαγωγές διογκώνονταν κάθε διαδοχικό τρίμηνο, γεγονός που υποδηλώνει σταθερή ανοδική τάση και όχι μεμονωμένη περίπτωση αύξησης.

Πίνακας 3

'Ολες οι εισαγωγές σε τεμάχια (ανά τρίμηνο)

	3ο τρίμηνο 2025	4ο τρίμηνο 2025	1ο τρίμηνο 2026	2ο τρίμηνο 2026
Εισαγωγές σε τεμάχια	319 256	355 287	367 428	381 720
Δείκτης (3ο τρίμηνο 2025 = 100)	*100*	*111*	*115*	*120*

Πηγή: Eurostat.

(17) Στον πίνακα 4 παρουσιάζονται οι εισαγωγές ανά χώρα καταγωγής σε τριμηνιαία βάση κατά την ΠΠΠ (από το 3ο τρίμηνο του 2025 έως το 2ο τρίμηνο του 2026). Οι εισαγωγές από την Κίνα αυξήθηκαν σταθερά καθ' όλη τη διάρκεια της ΠΠΠ, σημειώνοντας άνοδο σε κάθε διαδοχικό τρίμηνο. Οι εισαγωγές από το Μαρόκο αυξήθηκαν σταθερά κατά τα τρία πρώτα τρίμηνα της ΠΠΠ, αλλά αυτή η ανοδική τάση δεν διατηρήθηκε στο τέταρτο τρίμηνο. Ωστόσο, οι εισαγωγές παρέμειναν υψηλότερες κατά 112 % το τέταρτο τρίμηνο απ' ό,τι το πρώτο τρίμηνο της ΠΠΠ. Οι εισαγωγές από την Τουρκία αυξήθηκαν απότομα το δεύτερο τρίμηνο της ΠΠΠ, προτού μειωθούν το επόμενο τρίμηνο, αν και οι όγκοι παρέμειναν υψηλότεροι απ' ό,τι το πρώτο τρίμηνο. Οι εισαγωγές από άλλες χώρες καταγωγής παρέμειναν σχετικά σταθερές ή μειώθηκαν κατά την ΠΠΠ.

Πίνακας 4

'Ολες οι εισαγωγές σε τεμάχια ανά χώρα καταγωγής (ανά τρίμηνο)

	3ο τρίμηνο 2025	4ο τρίμηνο 2025	1ο τρίμηνο 2026	2ο τρίμηνο 2026
Κίνα	92 999	98 139	124 696	170 748
Δείκτης (3ο τρίμηνο 2025 = 100)	*100*	*106*	*134*	*184*
Ιαπωνία	65 851	69 754	61 460	59 833
Δείκτης (3ο τρίμηνο 2025 = 100)	*100*	*106*	*93*	*91*
Τουρκία	38 664	69 114	50 240	49 436
Δείκτης (3ο τρίμηνο 2025 = 100)	*100*	*179*	*130*	*128*
Ηνωμένο Βασίλειο	40 015	36 161	40 444	30 438
Δείκτης (3ο τρίμηνο 2025 = 100)	*100*	*90*	*101*	*76*
Νότια Κορέα	28 136	21 320	26 620	23 005
Δείκτης (3ο τρίμηνο 2025 = 100)	*100*	*76*	*95*	*82*
Μεξικό	16 814	15 242	15 538	16 386
Δείκτης (3ο τρίμηνο 2025 = 100)	*100*	*91*	*92*	*97*
Μαρόκο	6 329	14 394	27 135	13 401
Δείκτης (3ο τρίμηνο 2025 = 100)	*100*	*227*	*429*	*212*
Σερβία	10 721	16 330	9 547	4 939
Δείκτης (3ο τρίμηνο 2025 = 100)	*100*	*152*	*89*	*46*
Νότια Αφρική	9 483	8 839	5 323	7 822
Δείκτης (3ο τρίμηνο 2025 = 100)	*100*	*93*	*56*	*82*
Ηνωμένες Πολιτείες	10 120	5 825	6 244	5 485
Δείκτης (3ο τρίμηνο 2025 = 100)	*100*	*58*	*62*	*54*
Όλες οι άλλες	124	169	181	227
Δείκτης (3ο τρίμηνο 2025 = 100)	*100*	*136*	*146*	*183*

Πηγή: Eurostat.

(18) Στον πίνακα 5 παρουσιάζεται η μηνιαία εξέλιξη των εισαγωγών από όλες τις τρίτες χώρες το 2025 και το 2026. Τα στοιχεία έως τον Ιούλιο του 2026 επιβεβαιώνουν ότι οι εισαγωγές ήταν υψηλότερες κάθε μήνα απ' ό,τι τον αντίστοιχο μήνα του προηγούμενου έτους. Το 2025 οι εισαγωγές ακολούθησαν ανοδική τάση, σημειώνοντας αύξηση 4,64 % κατά μέσο όρο κάθε μήνα. Το 2026 η τάση αυτή έγινε εντονότερη, με μέση μηνιαία αύξηση 9,33 %. Μια σύγκριση του όγκου των εισαγωγών κατά τους πρώτους 7 μήνες του 2025 με την ίδια περίοδο του 2026 δείχνει ότι οι εισαγωγές αυξήθηκαν κατά 39,5 %.

Πίνακας 5

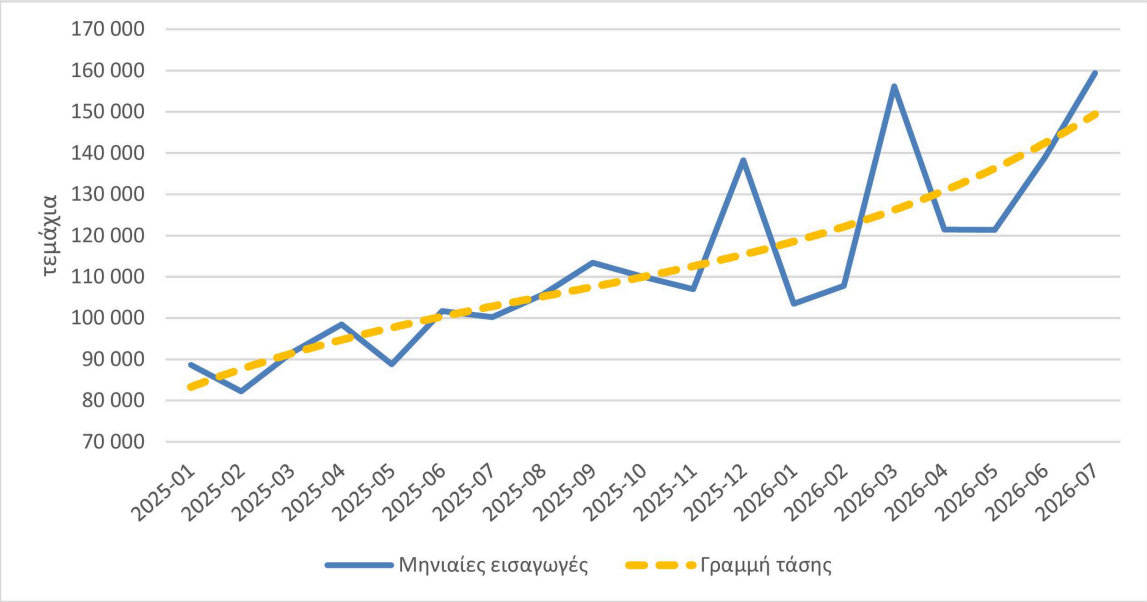
'Ολες οι εισαγωγές σε τεμάχια (ανά μήνα)

Μήνας / Έτος	2025	2026
Ιανουάριος	88 670	103 429
Φεβρουάριος	82 225	107 816
Μάρτιος	91 489	156 183
Απρίλιος	98 453	121 459
Μάιος	88 769	121 334
Ιούνιος	101 664	138 927
Ιούλιος	100 224	159 388
Αύγουστος	105 656	
Σεπτέμβριος	113 376	
Οκτώβριος	110 024	
Νοέμβριος	107 002	
Δεκέμβριος	138 261	
Πηγή: Eurostat.		

(19) Όπως φαίνεται στο διάγραμμα 2 κατωτέρω, τόσο η μηνιαία καμπύλη εισαγωγών όσο και η αντίστοιχη πολυωνυμική γραμμή τάσης δείχνουν σαφή μεταβολή της κλίσης από το τέλος του 2025 και μετά, η οποία γίνεται σημαντικά εντονότερη.

Γράφημα 2

Εξέλιξη των μηνιαίων εισαγωγών κατά τα έτη 2025 και 2026



5. **ΑΠΡΟΒΛΕΠΤΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ**

(20) Η Επιτροπή κατέληξε στο προκαταρκτικό συμπέρασμα ότι η αύξηση των εισαγωγών είναι αποτέλεσμα απρόβλεπτων εξελίξεων που οφείλονται σε διάφορους παράγοντες οι οποίοι προκαλούν ανισορροπίες στο διεθνές εμπόριο του οικείου προϊόντος.

(21) Πρώτον, η παγκόσμια αυτοκινητοβιομηχανία χαρακτηρίζεται από ταχεία ανάπτυξη της παραγωγής ηλεκτρικών οχημάτων, συμπεριλαμβανομένου του οικείου προϊόντος, και της παραγωγικής ικανότητας, ιδίως στην Κίνα, όπου αυτή η ταχεία επέκταση της παραγωγικής ικανότητας έχει υποστηριχθεί από βιομηχανικές πολιτικές, πενταετή προγράμματα και άλλα κρατικά προγράμματα στήριξης ([10]). Αυτό δεν μπορούσε ευλόγως να προβλεφθεί όταν πραγματοποιούνταν οι σχετικές δασμολογικές διαπραγματεύσεις του ΠΟΕ ή όταν η ΕΕ συμφώνησε με την προσχώρηση της Κίνας στον ΠΟΕ ([11]). Σύμφωνα με τις προβλέψεις της Mobility Global για τη γενική παραγωγική ικανότητα των μονάδων στην Κίνα, την Τουρκία, την Κορέα, την Ιαπωνία και το Ηνωμένο Βασίλειο, εκτιμάται ότι η ανοδική τάση της παραγωγικής ικανότητας θα συνεχιστεί μεταξύ του 2026 και του 2033, κυρίως λόγω των επεκτάσεων της παραγωγικής ικανότητας στην Κίνα (πίνακας 16).

(22) Ταυτόχρονα, σημαντικές εξαγωγικές αγορές κλείνουν ως αποτέλεσμα της αύξησης των περιοριστικών για το εμπόριο πρακτικών που επηρεάζουν τα ηλεκτρικά οχήματα, καθώς και το οικείο προϊόν. Ειδικότερα, οι Ηνωμένες Πολιτείες εφαρμόζουν σημαντικούς εισαγωγικούς φραγμούς, συμπεριλαμβανομένων δασμών σύμφωνα με το άρθρο 301 οι οποίοι ανέρχονται σε 100 % για τα PHEV που κατασκευάζονται στην Κίνα, επιπλέον δασμών ΜΕΚ ύψους 2,5 %, καθώς και τοπικών απαιτήσεων περιεχομένου, και δασμών σύμφωνα με το άρθρο 232 οι οποίοι ανέρχονται σε 25 % για τις εισαγωγές από όλες τις άλλες χώρες καταγωγής. Άλλες σημαντικές αγορές, όπως ο Καναδάς και η Τουρκία, διατηρούν επίσης σημαντικούς δασμολογικούς φραγμούς. Ο Καναδάς διατηρεί ποσόστωση 49 000 οχημάτων ετησίως για τα ηλεκτρικά επιβατικά αυτοκίνητα από την Κίνα, συμπεριλαμβανομένων ορισμένων υβριδικών οχημάτων, με δασμολογικό συντελεστή μάλλον ευνοούμενου κράτους ύψους 6,1 %. Η Τουρκία διατηρεί επί του παρόντος πρόσθετο τελωνειακό δασμό ύψους 40 % στα επιβατικά αυτοκίνητα καταγωγής Κίνας, συμπεριλαμβανομένων ορισμένων οχημάτων PHEV. Αντιθέτως, η αγορά της Ένωσης παραμένει συγκριτικά ανοικτή (ΜΕΚ 10 %). Αυτά τα περιοριστικά για το εμπόριο μέτρα, τα οποία καθιστούν την Ένωση ελκυστικό εξαγωγικό προορισμό, δεν θα μπορούσαν ευλόγως να είχαν προβλεφθεί όταν πραγματοποιούνταν οι σχετικές δασμολογικές διαπραγματεύσεις του ΠΟΕ.

(23) Μετά την έρευνα κατά των επιδοτήσεων για τα ηλεκτρικά οχήματα με συσσωρευτή (BEV) από την Κίνα, η Ένωση επέβαλε πρόσθετους δασμούς με τη μορφή αντισταθμιστικών μέτρων. Τα προσωρινά μέτρα τέθηκαν σε ισχύ στις 4 Ιουλίου 2024 και τα οριστικά μέτρα στις 30 Οκτωβρίου 2024. Οι αντισταθμιστικοί δασμοί κυμαίνονται από 17 % για την BYD έως 35,3 % για την SAIC και άλλους μη συνεργαζόμενους παραγωγούς. Ως εκ τούτου, η αγορά της Ένωσης για τις κινεζικές εξαγωγές ηλεκτρικών οχημάτων περιορίστηκε περισσότερο. Πριν από την επιβολή των μέτρων, οι εισαγωγές BEV στην Ένωση ακολουθούσαν σαφή και σημαντική ανοδική τάση, σημειώνοντας αύξηση σε ετήσια βάση (βλ. πίνακα 6).

Πίνακας 6

Εισαγωγές BEV καταγωγής Κίνας στην Ένωση

	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Εισαγωγές BEV σε τεμάχια	21 243	134 952	256 712	413 071	438 396	430 721
Δείκτης (2020 = 100)	*100*	*635*	*1 208*	*1 945*	*2 064*	*2 028*
Δ% έναντι προηγούμενου έτους		535	90	61	6	- 2

Πηγή: Eurostat και τελωνειακά στοιχεία των κρατών μελών.

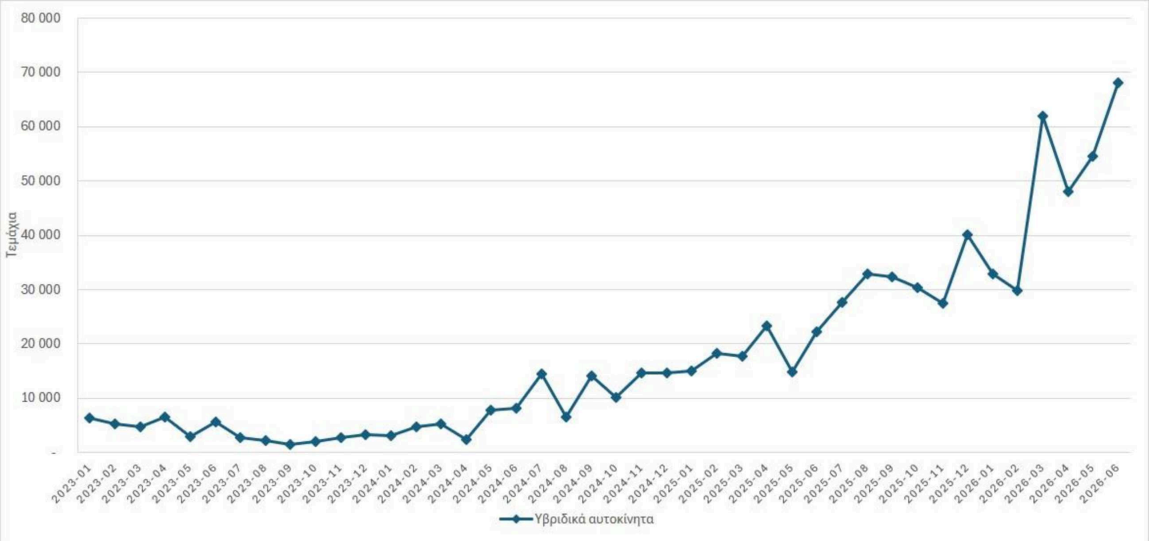
(24) Μετά την έναρξη ισχύος των μέτρων, αυτή η ανοδική τάση σταμάτησε και οι εισαγωγές σταθεροποιήθηκαν, ενώ οι εισαγωγές νέων υβριδικών οχημάτων άρχισαν να αυξάνονται ραγδαία. Οι αντικρουόμενες αυτές τάσεις, οι οποίες φαίνονται σαφώς στο γράφημα 3, δείχνουν σαφή μετατόπιση της διάρθρωσης των εισαγωγών από τα BEV προς τα νέα υβριδικά οχήματα.

([10]) Οι κυβερνητικές πολιτικές, τα πενταετή σχέδια και τα προγράμματα στήριξης για τα οχήματα νέων μορφών ενέργειας (NEV), στα οποία περιλαμβάνονται τα PHEV, εξετάζονται εκτενώς στα τμήματα 3.1 και 3.2 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2024/1866 της Επιτροπής, της 3ης Ιουλίου 2024, για την επιβολή προσωρινού αντισταθμιστικού δασμού στις εισαγωγές νέων ηλεκτρικών οχημάτων με συσσωρευτή σχεδιασμένων για τη μεταφορά προσώπων, καταγωγής Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας (ΕΕ L, 2024/1866, 4.7.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/1866/oj) και του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2024/2754 της Επιτροπής, της 29ης Οκτωβρίου 2024, για την επιβολή οριστικού αντισταθμιστικού δασμού στις εισαγωγές νέων ηλεκτρικών οχημάτων με συσσωρευτή σχεδιασμένων για τη μεταφορά προσώπων, καταγωγής Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας (ΕΕ L, 2024/2754, 29.10.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/2754/oj.

([11]) Όπως επιβεβαιώθηκε από την ειδική ομάδα, United States — Safeguard Measure on Imports of Crystalline Silicon Photovoltaic Products — Report of the Panel (Ηνωμένες Πολιτείες — Μέτρο διασφάλισης για τις εισαγωγές φωτοβολταϊκών προϊόντων κρυσταλλικού πυριτίου — Έκθεση της ειδικής ομάδας).

Γράφημα 3

Εξέλιξη των εισαγωγών υβριδικών οχημάτων από την Κίνα



(25) Αυτή η ταχεία μετατόπιση κατέστη δυνατή λόγω του υψηλού βαθμού ευελιξίας στα συστήματα παραγωγής των κατασκευαστών ([12]). Πολλοί από αυτούς διαθέτουν γραμμές παραγωγής ικανές να παράγουν διαφορετικά συστήματα μετάδοσης ισχύος, γεγονός που σημαίνει ότι, για να επεκταθεί η παραγωγή υβριδικών οχημάτων, δεν απαιτείται κατ' ανάγκη η ανάπτυξη νέων εγκαταστάσεων παραγωγής. Ως αποτέλεσμα, οι κατασκευαστές μπορούν να στραφούν σχετικά εύκολα στην υβριδική παραγωγή. Παρότι τα αντισταθμιστικά μέτρα αποσκοπούσαν στην ανακούφιση του ενωσιακού κλάδου παραγωγής από τον αθέμιτο ανταγωνισμό λόγω των κυβερνητικών προγραμμάτων στήριξης για τα BEV στην Κίνα, δημιούργησαν επίσης κίνητρο για τους Κινέζους κατασκευαστές ώστε να επεκτείνουν τις εξαγωγές υβριδικών οχημάτων που δεν υπόκειντο σε πρόσθετους δασμούς.

(26) Υπό το πρίσμα των περιστάσεων αυτών, η Επιτροπή κατέληξε προσωρινά στο συμπέρασμα ότι αυτές οι απρόβλεπτες εξελίξεις όχι μόνο οδήγησαν, αλλά θα συνεχίσουν επίσης να οδηγούν σε σημαντική αύξηση των εισαγωγών υβριδικών οχημάτων στην Ένωση.

6. ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΠΟΥ ΕΙΧΑΝ ΩΣ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑ ΤΗΝ ΑΥΞΗΣΗ ΤΩΝ ΕΙΣΑΓΩΓΩΝ

(27) Η Επιτροπή κατέληξε στο προκαταρκτικό συμπέρασμα ότι η αύξηση των εισαγωγών του οικείου προϊόντος είναι αποτέλεσμα των υποχρεώσεων που ανέλαβε η Ευρωπαϊκή Ένωση στο πλαίσιο της GATT του 1994, ιδίως των δασμολογικών παραχωρήσεων που χορηγήθηκαν στις σχετικές δασμολογικές κλάσεις κατά τους προηγούμενους γύρους πολυμερών εμπορικών διαπραγματεύσεων.

(28) Το οικείο προϊόν περιλαμβάνει διάφορες δασμολογικές κλάσεις και, σε όλες αυτές τις δασμολογικές κλάσεις, η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει αναλάβει δασμολογικές δεσμεύσεις ύψους 10 % κατ' αξία.

(29) Οι εν λόγω παραχωρήσεις καταχωρίζονται επί του παρόντος στο μέρος I τμήμα II του πίνακα παραχωρήσεων και υποχρεώσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ο οποίος πιστοποιήθηκε ως πίνακας EU CLXXIII — Ευρωπαϊκή Ένωση την 1η Δεκεμβρίου 2016 ([13]), όπως τροποποιήθηκε.

([12]) Βλ. για παράδειγμα https://www.globaltimes.cn/page/202608/1369156.shtml και 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]) Έγγραφο ΠΟΕ WT/Let/1220.

(30) Ως αποτέλεσμα των παραχωρήσεων αυτών που είναι εγγεγραμμένες στον πίνακα παραχωρήσεων και υποχρεώσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ο οποίος είναι προσαρτημένος στη GATT και ενσωματωμένος σύμφωνα με το άρθρο ΙΙ παράγραφος 7 της GATT του 1994, και ως αποτέλεσμα άλλων μερών της GATT του 1994, η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει υποχρεώσεις που έχουν αναληφθεί στο πλαίσιο της GATT του 1994, ιδίως τις εξής: Άρθρο XI παράγραφος 1, το οποίο απαγορεύει τους μη δασμολογικούς περιορισμούς κατά την εισαγωγή του οικείου προϊόντος και, κυρίως, άρθρο ΙΙ παράγραφος 1 στοιχείο α) και άρθρο ΙΙ παράγραφος 1 στοιχείο β) πρώτη και δεύτερη περίοδος της GATT του 1994. Σύμφωνα με το άρθρο ΙΙ παράγραφος 1 στοιχείο β) πρώτη περίοδος, η ΕΕ δεν επιτρέπεται, ελλείψει εφαρμοστέας εξαίρεσης, να επιβάλλει συνήθεις τελωνειακούς δασμούς στο οικείο προϊόν πέραν εκείνων που καθορίζονται και προβλέπονται στο σχετικό μέρος του πίνακα παραχωρήσεων και υποχρεώσεων της ΕΕ. Επιπλέον, οι εισαγωγικοί δασμοί της ΕΕ για το οικείο προϊόν, γνωστοί και ως δασμοί του μάλλον ευνοούμενου κράτους, κατά τον χρόνο της έρευνας, ήταν στα μέγιστα επιτρεπόμενα επίπεδα βάσει των δασμολογικών δεσμεύσεων που αναφέρονται ανωτέρω.

(31) Το οικείο προϊόν εισαγόταν σε αυξημένες ποσότητες ως αποτέλεσμα των ανωτέρω υποχρεώσεων που αναλήφθηκαν στο πλαίσιο της GATT του 1994 ([14]), διότι οι εν λόγω υποχρεώσεις, σε συνδυασμό με τις δασμολογικές παραχωρήσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ενίσχυσαν και εξασφάλισαν τους όρους πρόσβασης στην αγορά για τις εισαγωγές νέων υβριδικών οχημάτων στην αγορά της Ένωσης. Οι προαναφερθείσες δασμολογικές δεσμεύσεις δεν αφήνουν επίσης κανένα περιθώριο στην Ευρωπαϊκή Ένωση να αυξήσει τους συνήθεις τελωνειακούς δασμούς. Έτσι εξηγείται ταυτόχρονα ο τρόπος με τον οποίο οι εν λόγω υποχρεώσεις οδήγησαν στην αύξηση των εισαγωγών που ενέχουν τον κίνδυνο πρόκλησης σοβαρής ζημίας.

(32) Οι υποχρεώσεις στο πλαίσιο της GATT που καθορίστηκαν εμπόδισαν ταυτόχρονα την Ένωση να αυξήσει τους ισχύοντες εισαγωγικούς δασμούς για το επίμαχο προϊόν. Επρόκειτο συγκεκριμένα για τις «υποχρεώσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης που απορρέουν από την GATT 1994 [οι οποίες] [περιόριζαν] την ικανότητά της να αποτρέψει ή να επανορθώσει τη ζημία που προκαλείται από την αύξηση των εισαγωγών». Ταυτόχρονα, η Ευρωπαϊκή Ένωση «[ανέστειλε] τις υποχρεώσεις αυτές ως αποτέλεσμα» των μέτρων διασφάλισης που έλαβε.

7. ΚΙΝΔΥΝΟΣ ΠΡΟΚΛΗΣΗΣ ΣΟΒΑΡΗΣ ΖΗΜΙΑΣ

7.1. Κατάσταση των ενωσιακών παραγωγών

(33) Προκειμένου να αξιολογήσει αν υφίσταται σοβαρή ζημία ή κίνδυνος πρόκλησης σοβαρής ζημίας για τους ενωσιακούς παραγωγούς του οικείου προϊόντος, η Επιτροπή, σύμφωνα με το άρθρο 9 του κανονισμού (ΕΕ) 2015/478 και το άρθρο 6 του κανονισμού (ΕΕ) 2015/755, εξέτασε τις τάσεις της κατανάλωσης, της παραγωγής, της χρησιμοποίησης της παραγωγικής ικανότητας, των πωλήσεων, των μεριδίων αγοράς, των τιμών, της κερδοφορίας, της απασχόλησης και των εξαγωγών του οικείου προϊόντος από το έτος 2023 έως την ΠΠΠ (στο εξής: εξεταζόμενη περίοδος).

(34) Η παραγωγή, η παραγωγική ικανότητα και η χρησιμοποίηση της παραγωγικής ικανότητας εξελίχθηκαν ως εξής:

Πίνακας 7

Παραγωγή, παραγωγική ικανότητα και χρησιμοποίηση της παραγωγικής ικανότητας

	2023	2024	2025	ΠΠΠ
Παραγωγή (σε τεμάχια)	4 065 576	4 712 178	5 562 965	5 667 859
Δείκτης (2023 = 100)	*100*	*116*	*137*	*139*
Παραγωγική ικανότητα (σε τεμάχια)	6 420 013	7 583 462	9 000 898	9 317 209
Δείκτης (2023 = 100)	*100*	*118*	*140*	*145*
Χρησιμοποίηση της παραγωγικής ικανότητας (%)	63	62	62	61
Δείκτης (2023 = 100)	*100*	*98*	*98*	*96*

Πηγή: Mobility Global.

(35) Η παραγωγή και η παραγωγική ικανότητα του ενωσιακού κλάδου παραγωγής αυξήθηκαν κατά την εξεταζόμενη περίοδο. Ωστόσο, ο ρυθμός της αύξησης αυτής επιβραδύνθηκε προς το τέλος της εξεταζόμενης περιόδου, καθώς η αύξηση κατά την ΠΠΠ ήταν λιγότερο έντονη απ' ό,τι τα προηγούμενα έτη. Ταυτόχρονα, παρά την αύξηση της παραγωγής τα τελευταία έτη, η χρησιμοποίηση της παραγωγικής ικανότητας παρέμεινε χαμηλή, φτάνοντας κατά μέσο όρο μόλις το 62 % περίπου κατά την τελευταία τετραετία.

([14]) Άρθρο XI παράγραφος 1, άρθρο ΙΙ παράγραφος 1 στοιχείο α) και άρθρο ΙΙ παράγραφος 1 στοιχείο β) πρώτη και δεύτερη περίοδος της GATT του 1994.

(36) Η ενωσιακή κατανάλωση, η οποία βασίζεται στον αριθμό ταξινομήσεων του οικείου προϊόντος που ανέφερε η Ένωση Ευρωπαίων Κατασκευαστών Αυτοκινήτων (στο εξής: ACEA), εξελίχθηκε ως εξής:

Πίνακας 8

Ενωσιακή κατανάλωση, εγχώριες πωλήσεις και μερίδιο αγοράς

	2023	2024	2025	ΠΠΠ
Κατανάλωση (σε τεμάχια)	3 530 443	4 047 806	4 749 212	5 113 654
Δείκτης (2023 = 100)	*100*	*115*	*135*	*145*
Εγχώριες πωλήσεις (σε τεμάχια)	2 572 451	3 007 313	3 523 010	3 689 630
Δείκτης (2023 = 100)	*100*	*117*	*137*	*143*
Μερίδιο αγοράς των ενωσιακών παραγωγών (%)	73	74	74	72
Δείκτης (2023 = 100)	*100*	*102*	*102*	*99*
Μερίδιο αγοράς των εισαγωγών (%)	27	26	26	28
Δείκτης (2023 = 100)	*100*	*96*	*96*	*104*

Πηγή: Mobility Global και ACEA.

(37) Η ενωσιακή κατανάλωση αυξήθηκε σταθερά κατά την εξεταζόμενη περίοδο, σημειώνοντας άνοδο 45 % κατά την ΠΠΠ σε σύγκριση με το 2023. Αυτό δείχνει ότι η αγορά υβριδικών οχημάτων είναι μια ταχέως αναπτυσσόμενη αγορά στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Οι εγχώριες πωλήσεις των ενωσιακών παραγωγών αυξήθηκαν επίσης κατά την ίδια περίοδο. Οι ενωσιακοί παραγωγοί επωφελήθηκαν αρχικά από τη συνεχιζόμενη αύξηση της κατανάλωσης, αλλά αυτή η θετική τάση σταμάτησε κατά την ΠΠΠ. Παρότι η ενωσιακή κατανάλωση συνέχισε να αυξάνεται, το μερίδιο αγοράς των ενωσιακών παραγωγών μειώθηκε κατά 2 ποσοστιαίες μονάδες μεταξύ του 2025 και της ΠΠΠ. Σε μια αναπτυσσόμενη αγορά, οι ενωσιακοί παραγωγοί θα αναμενόταν κανονικά να διατηρήσουν τουλάχιστον το μερίδιο αγοράς τους. Η μείωση του μεριδίου αγοράς μεταξύ του 2025 και της ΠΠΠ σήμαινε ότι η μείωση αυτή σημειώθηκε κατά το πρώτο εξάμηνο του 2026. Αν και δεν υπάρχουν ακόμη διαθέσιμα στοιχεία για ολόκληρο το 2026, τυχόν συνέχιση της τάσης που παρατηρήθηκε κατά τους πρώτους έξι μήνες, όπως μπορούσε ήδη να παρατηρηθεί από τον πρωτοφανή αριθμό μονάδων που εισήχθησαν τον Ιούλιο του 2026, θα οδηγούσε σε μείωση του μεριδίου αγοράς άνω των 2 ποσοστιαίων μονάδων καθ' όλη τη διάρκεια του έτους.

(38) Η Επιτροπή συνέχισε να διενεργεί λεπτομερή ανάλυση ώστε να αξιολογήσει το επίπεδο των τιμών των εισαγόμενων νέων υβριδικών ηλεκτρικών οχημάτων σε σύγκριση με τις τιμές των οχημάτων που παράγονται στην ΕΕ.

(39) Δεδομένης της μεγάλης ποικιλίας μοντέλων νέων υβριδικών ηλεκτρικών οχημάτων που εισάγονται στην Ένωση, και προκειμένου να διασφαλιστεί ότι η ανάλυση βασίζεται σε συγκρίσιμα μοντέλα, πραγματοποιήθηκε σύγκριση τιμών για τέσσερις κατηγορίες ([15]). Οι τέσσερις κατηγορίες που επιλέχθηκαν για τη σύγκριση αντιστοιχούν στις κατηγορίες B, B-SUV, C-SUV και D-SUV και αντιπροσωπεύουν σημαντικούς και αντιπροσωπευτικούς όγκους εισαγόμενων οχημάτων στην Ένωση. Τα μοντέλα αυτά παράγονται από τους ενωσιακούς παραγωγούς και εισάγονται στην Ένωση, γεγονός που επιτρέπει την απευθείας σύγκριση τιμών ανάμεσα στα μοντέλα που παράγονται στην Ένωση και στα μοντέλα που εισάγονται.

([15]) Τα επιβατικά οχήματα μπορούν να χωριστούν σε τυποποιημένα τμήματα της ευρωπαϊκής ταξινόμησης οχημάτων, τα οποία ομαδοποιούν τα αυτοκίνητα και τα οχήματα τύπου SUV ανάλογα με το μέγεθός τους, τις εξωτερικές διαστάσεις τους και την προβλεπόμενη χρήση τους στην αγορά. Βλ. επίσης https://alternative-fuels-observatory.ec.europa.eu/general-information/vehicle-types.

(40) Η Επιτροπή διενήργησε την ανάλυση των τιμών με βάση τα στοιχεία της Marklines ([16]), μιας δικτυακής πύλης της αυτοκινητοβιομηχανίας. Η Επιτροπή ανέλυσε τις τιμές που προσφέρονταν στους καταναλωτές (πλην των εκπτώσεων που είχαν συμφωνηθεί μεταξύ των μερών) από τις κύριες εταιρείες εισαγωγής για μοντέλα που παράγονται στις χώρες εξαγωγής, καθώς και για συγκρίσιμα μοντέλα που κατασκευάζονται από τον ενωσιακό κλάδο παραγωγής. Οι προσφερόμενες τιμές αξιολογήθηκαν ανά τύπο μοντέλου για τη βασική έκδοση. Όλες οι προσφερόμενες τιμές που εξετάστηκαν αφορούν το πρώτο εξάμηνο του 2026 και, ως εκ τούτου, αντικατοπτρίζουν την πλέον πρόσφατη περίοδο.

Πίνακας 9

Διαφορά ανάμεσα στις τιμές εισαγωγής όλων των τρίτων χωρών και τις τιμές της ΕΕ

Προϊόν	Εισαγόμενες ποσότητες (σε μονάδες)	Μέση τιμή εισαγωγής (σε EUR)	Μέση τιμή ΕΕ (σε EUR)	Διαφορά τιμών (σε EUR)	Συνολική διαφορά τιμών (σε EUR)	Υποθετικός κύκλος εργασιών (σε EUR)	Διαφορά τιμών (σε %)
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
Σύνολο	203 596				1 358 831 046	7 418 976 578	18,3

Πηγή: Eurostat και Marklines, Προϊόν: βασικό μοντέλο για το έτος 2026.

(41) Η Επιτροπή διενήργησε την ανάλυση των τιμών σε 25 εισαγόμενα μοντέλα και 29 μοντέλα που κατασκευάζονται από τον ενωσιακό κλάδο παραγωγής στο πλαίσιο των τεσσάρων κατηγοριών, τα οποία καλύπτουν πάνω από 200 000 εισαγόμενα τεμάχια. Οι συγκρίσεις τιμών έδειξαν σημαντική διαφορά μεταξύ των τιμών εισαγωγής από όλες τις χώρες εξαγωγής και των τιμών του ενωσιακού κλάδου παραγωγής. Οι τιμές εισαγωγής είναι χαμηλότερες κατά περίπου 18 % από τις τιμές των ενωσιακών παραγωγών.

(42) Αυτές οι συγκρίσεις τιμών μπορούν να εξηγήσουν πώς κατέστη δυνατή η αυξημένη διείσδυση των εξαγόμενων μοντέλων στην αγορά της Ένωσης εις βάρος του ενωσιακού κλάδου παραγωγής.

(43) Όσον αφορά την κερδοφορία, αυτή αξιολογήθηκε βάσει στοιχείων που καλύπτουν σημαντικό ποσοστό των ενωσιακών παραγωγών υβριδικών οχημάτων, τα οποία σταθμίστηκαν ώστε να ληφθούν υπόψη οι διαφορές στους όγκους πωλήσεων. Τα στοιχεία υπό μορφή δεικτών που παρατίθενται στους πίνακες 10 και 11 δείχνουν συνεχή επιδείνωση της κερδοφορίας του ενωσιακού κλάδου παραγωγής κατά την εξεταζόμενη περίοδο.

Πίνακας 10

Εξέλιξη της κερδοφορίας (ανά έτος)

	2023	2024	2025	ΠΠΠ
Κερδοφορία (2023 = 100)	*100*	*51*	*41*	*43*

Πηγή: Ενωσιακοί παραγωγοί, στοιχεία σταθμισμένα ώστε να ληφθούν υπόψη οι διαφορές στους όγκους πωλήσεων.

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

Πίνακας 11

Εξέλιξη της κερδοφορίας (ανά τρίμηνο)

	3ο τρίμηνο 2025	4ο τρίμηνο 2025	1ο τρίμηνο 2026	2ο τρίμηνο 2026
Κερδοφορία (3ο τρίμηνο 2025 = 100)	*100*	*90*	*34*	*57*

Πηγή: Ενωσιακοί παραγωγοί, στοιχεία σταθμισμένα ώστε να ληφθούν υπόψη οι διαφορές στους όγκους πωλήσεων.

(44) Σε ετήσια βάση, η κερδοφορία μειώθηκε κατά 57 % μεταξύ του 2023 και της ΠΠΠ. Ως εκ τούτου, κατά την ΠΠΠ, ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής έφτασε κατά μέσο όρο μόλις στα δύο τρίτα του ελάχιστου κέρδους που θα ήταν κανονικά αναγκαίο ώστε να διασφαλιστεί η μακροπρόθεσμη οικονομική βιωσιμότητα των δραστηριοτήτων του στον τομέα των υβριδικών οχημάτων. Τα τριμηνιαία στοιχεία επιβεβαιώνουν ότι αυτή η αρνητική τάση συνεχίστηκε και εντάθηκε κατά την ΠΠΠ. Αυτό υποδηλώνει σημαντική εξασθένηση των οικονομικών επιδόσεων του ενωσιακού κλάδου παραγωγής, τόσο μακροπρόθεσμα όσο και κατά τα πλέον πρόσφατα τρίμηνα. Αν και δεν υπάρχουν ακόμη διαθέσιμα στοιχεία για ολόκληρο το 2026, τυχόν συνέχιση της τάσης που παρατηρήθηκε κατά τους πρώτους έξι μήνες θα έδειχνε περαιτέρω επιδείνωση της κερδοφορίας κατά τη διάρκεια του 2026.

(45) Όσον αφορά την απασχόληση, τα σχετικά στοιχεία της ACEA δεν περιλαμβάνουν ανάλυση ανά τεχνολογία συστημάτων μετάδοσης ισχύος. Ωστόσο, οι μελέτες έντασης απασχόλησης παρέχουν μια ένδειξη όσον αφορά το εργατικό δυναμικό που απαιτείται για την κατασκευή διάφορων τύπων οχημάτων ([17]).

(46) Όπως εκτιμάται σε ανάλυση της Syndex ([18]), για την παραγωγή ενός ήπιου υβριδικού οχήματος απαιτούνται περίπου 17,2 θέσεις εργασίας σε ισοδύναμα πλήρους απασχόλησης (ΙΠΑ) ανά 1 000 οχήματα, σε σύγκριση με 17,4 ΙΠΑ για ένα υβριδικό όχημα με ρευματολήπτη. Οι εκτιμήσεις αυτές αφορούν ειδικά τη Γαλλία και δεν λαμβάνουν χωριστά υπόψη τα HEV, παρότι τα MHEV περιλαμβάνονται στην ευρύτερη κατηγορία HEV.

(47) Δεδομένου ότι η εκτιμώμενη ένταση απασχόλησης είναι σε γενικές γραμμές παρόμοια για τα MHEV και τα PHEV, στα 17,2 και 17,4 ΙΠΑ ανά 1 000 οχήματα αντίστοιχα, χρησιμοποιείται μέση ένταση απασχόλησης 17,3 ΙΠΑ ανά 1 000 οχήματα ως προσεγγιστική τιμή για την εκτίμηση της απασχόλησης που συνδέεται με την παραγωγή νέων υβριδικών οχημάτων.

(48) Αν και οι υποκείμενες εκτιμήσεις για την απασχόληση διαφέρουν σε κάθε χώρα, παρέχουν μια εύλογη βάση για την παρέκταση των στοιχείων για την απασχόληση σε ολόκληρη την Ευρωπαϊκή Ένωση. Ο τομέας της αυτοκινητοβιομηχανίας στην Ένωση βασίζεται σε διαδικασίες και τεχνολογίες παραγωγής οι οποίες είναι γενικά συγκρίσιμες μεταξύ τους.

(49) Η εφαρμογή αυτού του δείκτη απασχόλησης στα στοιχεία για την παραγωγή υβριδικών οχημάτων που παρουσιάζονται στον πίνακα 12 οδηγεί στα ακόλουθα εκτιμώμενα ΙΠΑ που συνδέονται με την παραγωγή νέων υβριδικών οχημάτων:

Πίνακας 12

Απασχόληση

	2023	2024	2025	ΠΠΠ
Απασχόληση	27 837	28 474	33 622	33 816
Δείκτης (2023 = 100)	*100*	*102*	*121*	*121*

Πηγή: Syndex.

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

(50) Οι εξαγωγές εξελίχθηκαν ως εξής:

Πίνακας 13

Εξαγωγές

	2023	2024	2025	ΠΠΠ
Όγκοι εξαγωγικών πωλήσεων (τεμάχια)	893 507	847 220	938 164	925 635
Δείκτης (2023 = 100)	*100*	*95*	*105*	*104*
Τιμή εξαγωγής (EUR ανά τεμάχιο)	35 929	35 615	36 986	34 096
Δείκτης (2023 = 100)	*100*	*99*	*103*	*95*

Πηγή: Eurostat.

(51) Οι εξαγωγές των ενωσιακών παραγωγών παρέμειναν σχετικά σταθερές κατά την εξεταζόμενη περίοδο, με εξαίρεση το 2025. Οι τιμές εξαγωγής μειώθηκαν το 2023 και στη συνέχεια αυξήθηκαν ελαφρώς, προτού μειωθούν εκ νέου κατά την ΠΠΠ.

7.2. **Κίνδυνος πρόκλησης σοβαρής ζημίας**

(52) Η Επιτροπή κατέληξε προσωρινά στο συμπέρασμα ότι η κατάσταση του ενωσιακού κλάδου παραγωγής δεν καταδεικνύει επί του παρόντος την ύπαρξη σοβαρής ζημίας η οποία προκαλείται από τις αυξανόμενες εισαγωγές. Ωστόσο, η Επιτροπή έκρινε ότι ο κλάδος παραγωγής βρίσκεται σε ευάλωτη κατάσταση και ότι υπάρχει κίνδυνος πρόκλησης σοβαρής ζημίας, λαμβανομένων υπόψη της υποχώρησης των οικονομικών δεικτών που παρουσιάζεται στο τμήμα 7.1, της σημαντικής και επιταχυνόμενης αύξησης των εισαγωγών σε χαμηλές τιμές, των προγραμματισμένων αναδιαρθρώσεων εντός του ενωσιακού κλάδου παραγωγής και της σημαντικής διαθέσιμης παγκόσμιας παραγωγικής ικανότητας.

Υποχώρηση οικονομικών δεικτών

(53) Η προηγούμενη ανάλυση έδειξε ότι, κατά την πλέον πρόσφατη περίοδο, οι ενωσιακοί παραγωγοί υπέστησαν αυξανόμενη πίεση όσον αφορά το μερίδιο αγοράς, τη χρησιμοποίηση της παραγωγικής ικανότητας, την κερδοφορία και τις τιμές. Παρά τη σημαντική αύξηση της ενωσιακής κατανάλωσης, το μερίδιο αγοράς των ενωσιακών παραγωγών μειώθηκε κατά 2 ποσοστιαίες μονάδες ([19]) μεταξύ του 2025 και της ΠΠΠ, ενώ η χρησιμοποίηση της παραγωγικής ικανότητας παρέμεινε σταθερά χαμηλή, μεταξύ 61 % και 63 % καθ' όλη τη διάρκεια της εξεταζόμενης περιόδου. Τα χαμηλά ποσοστά χρησιμοποίησης των μονάδων μεταφράστηκαν σε υψηλότερα πάγια έξοδα για τους ενωσιακούς παραγωγούς, σε μια κατάσταση στην οποία οι ενωσιακοί παραγωγοί ανέμεναν εύλογα να αυξήσουν την παραγωγή και να μειώσουν το πάγιο κόστος παραγωγής. Η απώλεια μεριδίου αγοράς είναι ιδιαίτερα ανησυχητική σε μια περίοδο όπου οι ενωσιακοί κατασκευαστές υποχρεούνται να πραγματοποιήσουν σημαντικές επενδύσεις στην ανάπτυξη νέων μοντέλων και τεχνολογιών στο πλαίσιο της μετάβασης προς τον εξηλεκτρισμό.

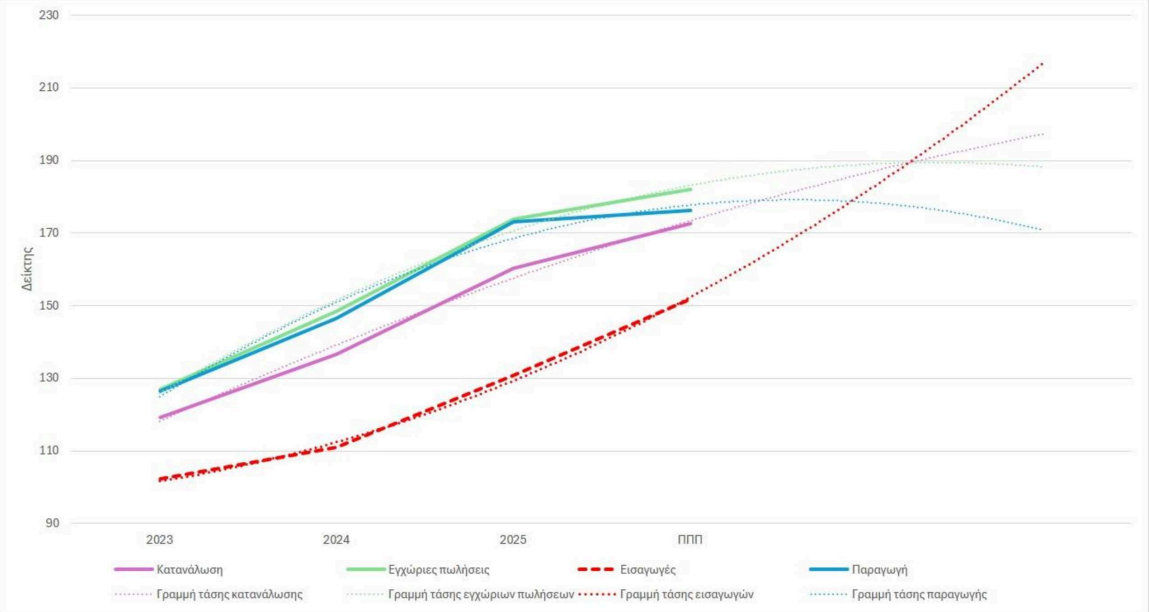
(54) Ταυτόχρονα, οι εισαγωγές αυξήθηκαν, με τις τιμές εισαγωγής να είναι κατά μέσο όρο 18 % χαμηλότερες από εκείνες του ενωσιακού κλάδου παραγωγής, και η κερδοφορία του ενωσιακού κλάδου παραγωγής σημείωσε συνεχή επιδείνωση κατά την εξεταζόμενη περίοδο. Αυτά τα σωρευτικά στοιχεία υπογράμμισαν ότι ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής δεν ήταν σε θέση να επωφεληθεί από την ανάπτυξη της αγοράς, καθώς οι εισαγωγές σε χαμηλές τιμές απορρόφησαν με επιθετικό τρόπο την πρόσθετη ζήτηση εις βάρος των οικονομικών επιδόσεων των εγχώριων παραγωγών.

(55) Στο παρακάτω γράφημα, η εξέλιξη των δεικτών επιδόσεων του ενωσιακού κλάδου παραγωγής συγκρίθηκε με την αύξηση των εισαγωγών. Κάθε δείκτης περιλάμβανε επίσης μια προβλεπόμενη γραμμή τάσης για τα επόμενα δύο έτη, η οποία κατέδειξε την επιβράδυνση της ανάπτυξης των οικονομικών δεικτών μεταξύ του 2025 και της ΠΠΠ, ενώ οι εισαγωγές συνεχίστηκαν με τον ίδιο ρυθμό.

([19]) Αν και δεν υπάρχουν ακόμη διαθέσιμα στοιχεία για ολόκληρο το 2026, τυχόν συνέχιση της τάσης που παρατηρήθηκε κατά τους πρώτους έξι μήνες, όπως μπορούσε ήδη να παρατηρηθεί από τον πρωτοφανή αριθμό μονάδων που εισήχθησαν τον Ιούλιο του 2026, θα οδηγούσε σε μείωση του μεριδίου αγοράς άνω των 2 ποσοστιαίων μονάδων μέσα σε ένα μόνο έτος.

Γράφημα 4

Επισκόπηση των τάσεων στην κατανάλωση, την παραγωγή, τις πωλήσεις και τις εισαγωγές



(56) Αυτό ήταν ιδιαίτερα ανησυχητικό σε ένα πλαίσιο όπου ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής θα πρέπει να επιτυγχάνει υψηλούς όγκους πωλήσεων και βιώσιμο ποσοστό χρησιμοποίησης της παραγωγικής ικανότητας ([20]), δεδομένου ότι η αγορά αυτή χαρακτηρίζεται από υψηλά πάγια έξοδα και ουσιαστικές επενδυτικές απαιτήσεις που είναι αναγκαίες προκειμένου ο κλάδος να παραμείνει ανταγωνιστικός. Συνολικά, οι δείκτες αυτοί υποδηλώνουν επιδείνωση της οικονομικής κατάστασης του ενωσιακού κλάδου παραγωγής στο πολύ εγγύς μέλλον. Σε συνδυασμό με τον ρυθμό αύξησης των εισαγωγών, όπως περιγράφεται κατωτέρω, οι εξελίξεις αυτές θα μπορούσαν να φέρουν τον κλάδο παραγωγής σε ολοένα και πιο ευάλωτη θέση εάν δεν ληφθούν μέτρα.

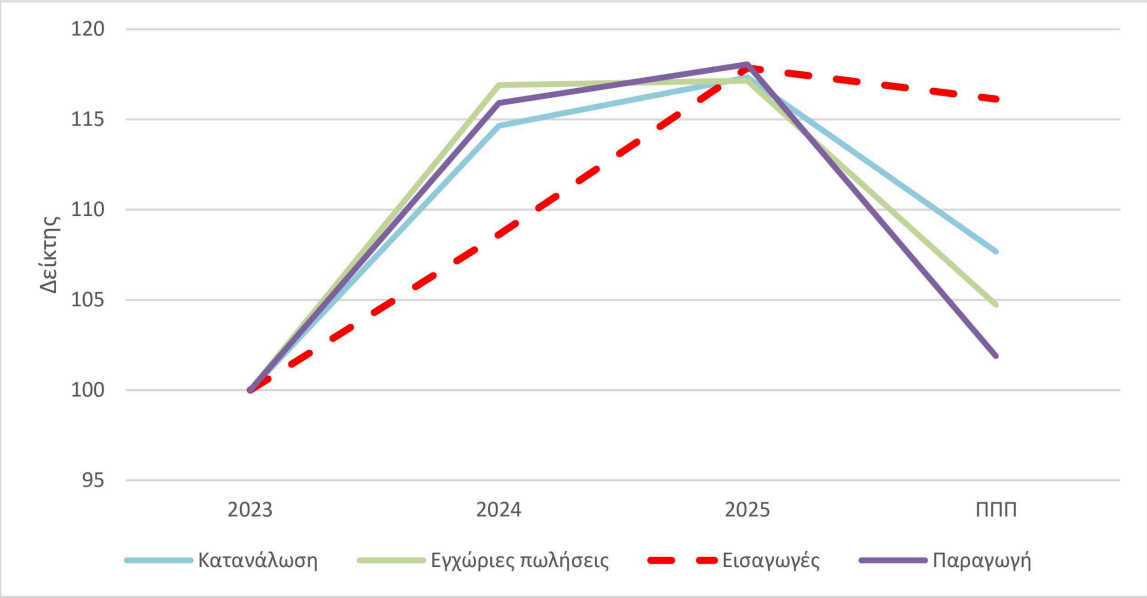
Το ποσοστό αύξησης των εισαγωγών σε χαμηλές τιμές είναι σημαντικό

(57) Η εξέλιξη του όγκου των εισαγωγών (πίνακας 1) κατά την εξεταζόμενη περίοδο αποκάλυψε ότι οι εισαγωγές όχι μόνο αυξήθηκαν, αλλά και ότι η αύξηση αυτή επιταχύνθηκε. Αν και η ενωσιακή κατανάλωση σημείωσε σημαντική άνοδο κατά 364 442 οχήματα μεταξύ του 2025 και της ΠΠΠ, πάνω από το ήμισυ αυτής της πρόσθετης ζήτησης, και συγκεκριμένα το 54 %, απορροφήθηκε από εισαγωγές καταγωγής τρίτων χωρών. Δεδομένου ότι οι εν λόγω τρίτες χώρες αντιπροσώπευαν το 28 % του μεριδίου αγοράς της Ένωσης, ήταν προφανές ότι η πρόσφατη αύξηση της κατανάλωσης στην αγορά απορροφήθηκε και παρασχέθηκε κυρίως από εισαγόμενα προϊόντα και όχι από τον εγχώριο κλάδο παραγωγής. Επιπλέον, κατά την πλέον πρόσφατη περίοδο οι εισαγωγές εισήλθαν στην αγορά σε τιμές σημαντικά χαμηλότερες από τις τιμές των ενωσιακών παραγωγών. Πέρα από το γεγονός ότι η διαφορά τιμής που προσδιορίζεται στο τμήμα 7.1 άσκησε σημαντική πίεση στην οικονομική κατάσταση του ενωσιακού κλάδου παραγωγής, του οποίου τα κέρδη βρίσκονται ήδη σε ευάλωτη κατάσταση, αυτή η διαφορά τιμής είναι επίσης πιθανό ότι αυξάνει τη ζήτηση για πρόσθετες εισαγωγές.

([20]) Αρκετοί ενωσιακοί παραγωγοί ανακοίνωσαν προγράμματα αναδιάρθρωσης με στόχο τη μείωση της παραγωγικής ικανότητας, ώστε να επιτύχουν πιο βιώσιμα ποσοστά χρησιμοποίησής της. Βλ. επίσης την ενότητα «Προγραμματισμένες αναδιαρθρώσεις».

Γράφημα 5

Ετήσιο ποσοστό αύξησης ορισμένων δεικτών



(58) Το ανωτέρω γράφημα παρουσιάζει τους δείκτες ετήσιου ρυθμού αύξησης όσον αφορά την κατανάλωση, την παραγωγή, τις εγχώριες πωλήσεις και τις εισαγωγές. Κατά τα τρία πρώτα έτη, η κατανάλωση, η παραγωγή και οι εγχώριες πωλήσεις αυξήθηκαν με μέσο ρυθμό λίγο κάτω από 20 %. Ωστόσο, κατά την ΠΠΠ η αύξηση έπεσε απότομα σε μονοψήφια επίπεδα. Αρχικά, οι εισαγωγές αυξάνονταν με πολύ βραδύτερο ρυθμό, αλλά έως το 2025 είχαν ευθυγραμμιστεί με τους άλλους δείκτες. Κατά την ΠΠΠ, ο ρυθμός αύξησης των εισαγωγών υπερέβαινε εκείνον των άλλων δεικτών.

(59) Οι στατιστικές εισαγωγών ανά χώρα καταγωγής (πίνακας 2) έδειξαν ότι αυτή η απότομη αύξηση οφειλόταν κυρίως, αλλά όχι μόνο, στις εισαγωγές καταγωγής Κίνας. Τα στοιχεία σχετικά με τα ιστορικά μερίδια εισαγωγών έδειξαν ότι οι κινεζικές εισαγωγές κέρδισαν αρχικά μερίδιο αγοράς εις βάρος άλλων τρίτων χωρών. Ωστόσο, κατά την ΠΠΠ οι κινεζικές εισαγωγές άρχισαν να κερδίζουν μερίδιο αγοράς εις βάρος του ενωσιακού κλάδου παραγωγής. Η τάση αυτή αναμένεται να συνεχιστεί, καθώς οι εισαγωγές σε χαμηλές τιμές προβλέπεται να αυξηθούν περαιτέρω. Σύμφωνα με την Mobility Global, η Κίνα παρήγαγε περίπου 7 εκατομμύρια υβριδικά οχήματα το 2025, και η παραγωγική της ικανότητα εκτιμάται ότι είναι διπλάσια από την παραγωγή της. Όπως φαίνεται στον πίνακα 14, η παραγωγή αναμένεται να συνεχίσει να αυξάνεται.

Πίνακας 14

Κινεζική παραγωγή υβριδικών οχημάτων

	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Παραγωγή σε μονάδες	7 018 283	7 405 680	8 164 272	8 663 254	8 673 776	8 645 676
Δείκτης (2025 = 100)	*100*	*106*	*116*	*123*	*124*	*123*

Πηγή: Mobility Global. Τα στοιχεία για το 2025 και το πρώτο μισό του 2026 αντικατοπτρίζουν την πραγματική παραγωγή, ενώ τα στοιχεία για το διάστημα από το πρώτο μισό του 2026 έως το 2030 αντιπροσωπεύουν τις προβλέψεις της Mobility Global.

(60) Αυτή η επέκταση πραγματοποιείται παρά την εξασθένηση της εγχώριας ζήτησης, με τις αναφερόμενες πωλήσεις οχημάτων να μειώνονται κατά περίπου 20 % σε ετήσια βάση (26 % όσον αφορά τις πωλήσεις PHEV) ([21]). Ως αποτέλεσμα της μείωσης της ζήτησης, της πλεονάζουσας παραγωγικής ικανότητας και του έντονου εγχώριου ανταγωνισμού, οι Κινέζοι παραγωγοί βασίζονται όλο και περισσότερο στις εξαγωγικές αγορές. Όπως φαίνεται στον πίνακα 15, το 2025 οι εξαγωγές της Κίνας αυξήθηκαν κατά σχεδόν 500 % σε σύγκριση με το 2022. Η Κίνα εξήγαγε περίπου 1,125 εκατομμύρια υβριδικά επιβατικά αυτοκίνητα, εκ των οποίων το 27 % προορίζονταν για την Ένωση. Το ποσοστό αυτό αντιπροσωπεύει αύξηση κατά 7 ποσοστιαίες μονάδες σε σύγκριση με το 2024, όπου το 20 % των κινεζικών εξαγωγών υβριδικών επιβατικών αυτοκινήτων διοχετεύτηκε στην Ένωση.

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

Πίνακας 15

Συνολικές παγκόσμιες εισαγωγές υβριδικών οχημάτων από την Κίνα

	2023	2024	2025
Παγκόσμιες εισαγωγές από την Κίνα (σε τεμάχια)	191 912	526 312	1 124 177
Δείκτης (2023 = 100)	*100*	*274*	*586*

Πηγή: GTA.

(61) Ταυτόχρονα, και όπως εξηγείται στο τμήμα 5, η διαθεσιμότητα εναλλακτικών εξαγωγικών προορισμών φαινόταν περιορισμένη. Αντιθέτως, η αγορά της Ένωσης παρέμεινε σχετικά ανοικτή και, ως εκ τούτου, από την άποψη των Κινέζων εξαγωγέων που αντιμετωπίζουν χαμηλή εγχώρια ζήτηση και πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα, ήταν και είναι ελκυστικός εξαγωγικός προορισμός.

(62) Λόγω του μεγάλου όγκου και της ταχείας αύξησης των εισαγωγών στην Ένωση, της διαφοράς τιμών των εν λόγω εισαγωγών, καθώς και των υψηλών φραγμών στις εισαγωγές σε άλλες σχετικές εξαγωγικές αγορές, υπάρχει πιθανότητα σημαντικής αύξησης των εισαγωγών στην Ένωση. Αυτή η συνεχιζόμενη ραγδαία αύξηση των εισαγωγών σε χαμηλές τιμές είναι πιθανό να ασκήσει περαιτέρω πίεση στις τιμές των ενωσιακών παραγωγών και να διαβρώσει τις πωλήσεις, το μερίδιο αγοράς, την κερδοφορία και την απόδοση των επενδύσεών τους. Με τη σειρά του, αυτό θα αποδυνάμωνε την ικανότητα του ενωσιακού κλάδου παραγωγής να διατηρεί την παραγωγή, να διαφυλάσσει την απασχόληση και να χρηματοδοτεί τις σημαντικές επενδύσεις που απαιτούνται για την καινοτομία και τη μετάβαση στον εξηλεκτρισμό. Ως εκ τούτου, τα διαθέσιμα αποδεικτικά στοιχεία στήριξαν το συμπέρασμα ότι ο αυξανόμενος όγκος των εισαγωγών σε χαμηλές τιμές απειλεί να προκαλέσει σοβαρή ζημία στον ενωσιακό κλάδο παραγωγής.

Προγραμματισμένες αναδιαρθρώσεις

(63) Σύμφωνα με προκαταρκτική ανάλυση του Ευρωπαϊκού Παρατηρητηρίου Αναδιάρθρωσης (ERM) ([22]), καθώς και συμπληρωματικές εταιρικές εκθέσεις και δημοσιεύματα μέσων ενημέρωσης, φαίνεται ότι από το 2024 έχει υπάρξει εντατικοποίηση των δραστηριοτήτων αναδιάρθρωσης μεταξύ των παραγωγών αυτοκινήτων στην Ένωση. Η παρακάτω ανάλυση εστιάζει στους μεγαλύτερους παραγωγούς αυτοκινήτων της Ένωσης.

(64) Τον Δεκέμβριο του 2024 ένας ενωσιακός παραγωγός ανακοίνωσε μείωση του εργατικού δυναμικού του κατά περισσότερους από 35 000 εργαζομένους στις γερμανικές εγκαταστάσεις του έως το 2030 ([23]). Ο αριθμός αυτός αναθεωρήθηκε αργότερα προς τα πάνω τον Μάρτιο του 2026, με την εταιρεία να αναμένει ότι περίπου 50 000 θέσεις εργασίας θα εξαλειφθούν σε ολόκληρο τον όμιλο στην ΕΕ έως το 2030 ([24]).

(65) Τον Σεπτέμβριο του 2026 ο εν λόγω ενωσιακός παραγωγός ενέκρινε σχέδια για περικοπή 50 000 επιπλέον θέσεων εργασίας παγκοσμίως. Ως εκ τούτου, ο συνολικός αριθμός των θέσεων που σχεδιάζει να καταργήσει ο παραγωγός έως το 2030 ανέρχεται σε 100 000 περίπου, εκ των οποίων περίπου 50 000 θέσεις εργασίας που έχει επιβεβαιωθεί ότι θα περικοπούν σε ολόκληρη την Ένωση και επιπλέον 50 000 θέσεις παγκοσμίως, εκ των οποίων περίπου οι μισές στη Γερμανία ([25]). Αν και αυτές οι περικοπές θέσεων εργασίας έχουν ευρύ πεδίο εφαρμογής και δεν αφορούν ειδικά την παραγωγή HEV ή PHEV, η μελλοντική παραγωγή υβριδικών οχημάτων υφίσταται ωστόσο αυξανόμενη πίεση ως αποτέλεσμα αυτών των ανακοινώσεων αναδιάρθρωσης μεγάλης κλίμακας, οι οποίες έχουν σκοπό να διασφαλίσουν τη μείωση της παραγωγικής ικανότητας. Για παράδειγμα, η ανακοίνωση που εκδόθηκε τον Σεπτέμβριο του 2026 ανέφερε ότι ο ενωσιακός παραγωγός δεν μπορούσε επί του παρόντος να εγγυηθεί τις μελλοντικές κατανομές παραγωγής για τις μονάδες του Ανόβερου (12 900 εργαζόμενοι), του Emden (7 700 εργαζόμενοι), του Zwickau (8 000 εργαζόμενοι) και της Audi στο Neckarsulm (15 500 εργαζόμενοι) μετά το 2030, δεδομένου του αυξανόμενου ανταγωνισμού από τις εισαγωγές ([26]). Τόσο η μονάδα του Ανόβερου όσο και αυτή του Neckarsulm συμμετέχουν στην παραγωγή νέων υβριδικών

([22]) Το Ευρωπαϊκό Παρατηρητήριο Αναδιάρθρωσης (ERM) παρακολουθεί τις μεγάλης κλίμακας αλλαγές θέσεων εργασίας και τις ανακοινώσεις αναδιάρθρωσης από κατασκευαστές αυτοκινήτων σε ολόκληρη την Ευρωπαϊκή Ένωση, καταγράφοντας εξαγγελθείσες περιπτώσεις αναδιάρθρωσης που επηρεάζουν τουλάχιστον 100 θέσεις εργασίας, ή το 10 % της απασχόλησης σε μεγαλύτερες επιχειρήσεις.

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

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

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

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

οχημάτων, γεγονός που αναδεικνύει την απειλή για την απασχόληση που συνδέεται με την παραγωγή νέων υβριδικών οχημάτων σε αυτές τις εγκαταστάσεις. Επιπλέον, αρκετές γραμμές παραγωγής στην Ένωση διαθέτουν επίσης επαρκή ευελιξία ώστε να κατασκευάζουν οχήματα με διαφορετικά συστήματα μετάδοσης ισχύος, γεγονός που σημαίνει ότι το κλείσιμο οποιασδήποτε τέτοιας μονάδας θα έχει συνέπειες για τη μελλοντική δυνητική παραγωγή HEV και PHEV.

(66) Η Επιτροπή παρατήρησε ότι ένας άλλος ενωσιακός παραγωγός υβριδικών οχημάτων έχει στόχο να βελτιώσει τη χρησιμοποίηση της παραγωγικής ικανότητας στο 80 % έως το 2030 μέσα από την αναδιάρθρωση και τη μείωση της ευρωπαϊκής παραγωγικής ικανότητας κατά 800 000 μονάδες ([27]). Στο πλαίσιο αυτής της αναδιάρθρωσης, ο εν λόγω ενωσιακός παραγωγός σχεδιάζει να τερματίσει την παραγωγή οχημάτων στο Poissy της Γαλλίας το νωρίτερο έως το τέλος του 2028. Στο πλαίσιο αυτό θα σταματήσει και η παραγωγή υβριδικών οχημάτων. Αντ' αυτού, η εγκατάσταση αναμένεται να αναπροσαρμοστεί για δραστηριότητες όπως παραγωγή εξαρτημάτων, αποκατάσταση οχημάτων, ανακύκλωση, τρισδιάστατη εκτύπωση και άλλες βιομηχανικές δραστηριότητες.

(67) Αυτό δείχνει ότι, ενώ η ζήτηση για ηλεκτρικά οχήματα αυξάνεται, η ανάπτυξη της αγοράς απορροφάται κυρίως από εισαγόμενα υβριδικά οχήματα και οι ενωσιακοί παραγωγοί σχεδιάζουν μείωση της παραγωγικής ικανότητας αντί να είναι σε θέση να επωφεληθούν πλήρως από αυτή την ανάπτυξη της αγοράς. Η αναμενόμενη συνέχιση της ραγδαίας αύξησης των εισαγωγών σε χαμηλές τιμές θα επιδεινώσει περαιτέρω την πίεση που δέχονται οι ενωσιακοί παραγωγοί.

(68) Η Επιτροπή παρατήρησε και άλλες ανακοινώσεις αναδιάρθρωσης μεγάλης κλίμακας, οι οποίες συνδέονται άμεσα με την αυξημένη παγκόσμια πίεση και την επιθετική τιμολόγηση στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας, και είναι πιθανό να επηρεάσουν τη μελλοντική παραγωγή υβριδικών οχημάτων. Για παράδειγμα, ένας άλλος παραγωγός αυτοκινήτων ανακοίνωσε μια ολοκληρωμένη νέα μακροπρόθεσμη στρατηγική και αναδιάρθρωση με σκοπό την αντιμετώπιση του έντονου παγκόσμιου ανταγωνισμού, του κόστους ανάπτυξης και των αυξανόμενων πιέσεων από τους ταχέως κινούμενους Κινέζους κατασκευαστές ([28]). Ο εν λόγω ενωσιακός παραγωγός σχεδιάζει να μειώσει μεταξύ 15 % και 20 % το παγκόσμιο εργατικό δυναμικό του στον τομέα της μηχανικής ([29]) με περικοπές στις σχετικές τεχνικές, ερευνητικές και διοικητικές θέσεις σε παγκόσμιο επίπεδο (οι οποίες, ωστόσο, θα επηρεάσουν σημαντικά τις δραστηριότητες στη Γαλλία και την Ισπανία), ώστε να μειώσει το κόστος ανάπτυξης ηλεκτροκίνητων οχημάτων.

(69) Επιπρόσθετα, η Επιτροπή παρατήρησε ότι και ένας άλλος ενωσιακός παραγωγός υβριδικών οχημάτων εξέδωσε ανακοινώσεις σχετικά με παγκόσμια μείωση του εργατικού δυναμικού του κατά σχεδόν 8 000 εργαζομένους έως το 2027 ([30]), με την πλειονότητα των περικοπών να επικεντρώνεται στη Γερμανία. Η εταιρεία επισήμανε ότι βασικούς καταλύτες γι' αυτή την αναδιοργάνωση αποτελούν η διάβρωση της κερδοφορίας και οι σοβαρές αντιξοότητες της αγοράς.

(70) Επιπλέον, ένας άλλος ενωσιακός παραγωγός έχει εφαρμόσει στρατηγικές διαρθρωτικής συρρίκνωσης και περιορισμού του κόστους ώστε να διατηρήσει την κερδοφορία του. Εν μέσω της πτώσης της ζήτησης για οχήματα υψηλών προδιαγραφών και των έντονων πιέσεων στις τιμές στην Κίνα, η επακόλουθη συρρίκνωση των παγκόσμιων εσόδων κατέστησε αναγκαία τη μείωση των δραστηριοτήτων, τη μείωση των στόχων παραγωγής και τη συνολική επαναξιολόγηση της αρχιτεκτονικής κόστους της εταιρείας ([31]).

Σημαντική διαθέσιμη παγκόσμια παραγωγική ικανότητα

(71) Στον πίνακα 16 παρουσιάζονται οι προβλέψεις της Mobility Global για τη γενική παραγωγική ικανότητα των μονάδων στις μεγαλύτερες παγκόσμιες αγορές, δηλαδή την Κίνα, την Τουρκία, την Κορέα, την Ιαπωνία και το Ηνωμένο Βασίλειο. Οι προβλέψεις αυτές δείχνουν ότι η ανοδική τάση της παραγωγικής ικανότητας αναμένεται να συνεχιστεί μεταξύ του 2025 και του 2033, κυρίως λόγω της επέκτασης της παραγωγικής ικανότητας στην Κίνα. Η χρησιμοποίηση αυτών των μονάδων εκτιμάται ότι θα μειωθεί κάτω από το 50 % μετά το 2025, γεγονός που αντικατοπτρίζει σημαντικό και ανησυχητικό βαθμό πλεονάζουσας παραγωγικής ικανότητας. Αυτό οφείλεται ιδίως στην Κίνα, όπου η χρησιμοποίηση της παραγωγικής ικανότητας εκτιμάται ότι είναι μόλις 43 %. Ως εκ τούτου, η εκτιμώμενη πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα σε αυτές τις παγκόσμιες αγορές μπορεί να φτάσει έως και 50 εκατομμύρια οχήματα, επίπεδο ισοδύναμο με την πραγματική παραγωγή. Αν και τα στοιχεία αυτά δεν αφορούν ειδικά τα υβριδικά οχήματα, παρέχουν ένα συναφές πλαίσιο εντός του οποίου μπορούν να αξιολογηθούν οι συνθήκες υπό τις οποίες λειτουργεί ο τομέας των υβριδικών οχημάτων. Αυτό είναι ιδιαίτερα σημαντικό, δεδομένης της ευελιξίας της παραγωγής αυτοκινήτων, με τους κατασκευαστές να είναι σε θέση να παράγουν οχήματα με διαφορετικά συστήματα μετάδοσης ισχύος στις ίδιες γραμμές παραγωγής. Ως εκ τούτου, οι εξελίξεις στη γενικότερη παραγωγή και την παραγωγική ικανότητα της αυτοκινητοβιομηχανίας είναι σημαντικές για την αξιολόγηση του περιβάλλοντος που αντιμετωπίζει ο τομέας των υβριδικών οχημάτων όσον αφορά την παραγωγική ικανότητα.

([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/.

Πίνακας 16

Προβλέψεις για τη γενική παραγωγική ικανότητα των μονάδων στις σημαντικότερες παγκόσμιες αγορές

Κίνα, Ιαπωνία, Κορέα, Τουρκία, Ηνωμένο Βασίλειο											
Δείκτης/Έτος	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Συνολική παραγωγή (σε χιλιάδες τεμάχια)	43 988	44 022	47 112	45 297	45 172	45 093	45 455	45 996	46 261	46 839	47 124
Δείκτης	*100*	*100*	*107*	*103*	*103*	*103*	*103*	*105*	*105*	*106*	*107*
Συνολική παραγωγική ικανότητα (σε χιλιάδες τεμάχια)	83 884	88 072	92 077	94 684	95 179	94 847	95 624	95 283	95 447	95 626	96 127
Δείκτης	*100*	*105*	*110*	*113*	*113*	*113*	*114*	*114*	*114*	*114*	*115*
Χρησιμοποίηση της παραγωγικής ικανότητας (%)	52	50	51	48	47	48	48	48	48	49	49

Πηγή: Mobility Global.

(72) Ως εκ τούτου, βάσει προκαταρκτικής ανάλυσης της παγκόσμιας αγοράς αυτοκινήτων, υπάρχει επαρκής ελεύθερα διαθέσιμη παραγωγική ικανότητα από την πλευρά των εξαγωγέων με προγραμματισμένες περαιτέρω επεκτάσεις, η οποία, δεδομένων των χαμηλών τιμών εισαγωγής και της ελκυστικότητας της αγοράς της Ένωσης για τα νέα υβριδικά οχήματα, είναι πιθανό να κατευθύνεται όλο και περισσότερο στην αγορά της Ένωσης.

Αποθέματα

(73) Το επίπεδο των αποθεμάτων υβριδικών οχημάτων στην Ένωση αποτελεί σημαντικό δείκτη για τη μελλοντική πίεση που θα ασκήσουν στον ενωσιακό κλάδο παραγωγής τα εισαγόμενα προϊόντα, δεδομένου ότι οι ποσότητες αυτές προορίζονται για πώληση στην αγορά της Ένωσης.

(74) Στο παρόν στάδιο, η ανάλυση επικεντρώνεται ιδίως στην Κίνα, καθώς φαίνεται ότι η ραγδαία αύξηση των εισαγωγών οφείλεται κυρίως, αλλά όχι μόνο, στις εισαγωγές καταγωγής Κίνας. Για να εκτιμηθούν τα επίπεδα αποθεμάτων του οικείου προϊόντος στην Ένωση, εξετάστηκαν οι στατιστικές εξαγωγών από την Κίνα προς την Ένωση για την περίοδο 2023 έως 2025. Η διαφορά μεταξύ των εξαγωγών που αναφέρθηκαν από την Κίνα και των εισαγωγών που αναφέρθηκαν από την Ένωση μπορεί να θεωρηθεί ότι αντιπροσωπεύει οχήματα εν αναμονή εκτελωνισμού στην Ένωση. Δεδομένου ότι η αποστολή οχημάτων από την Κίνα στην Ένωση μπορεί να διαρκέσει αρκετούς μήνες, δεν έχουν ληφθεί υπόψη τα στοιχεία που αφορούν το τρέχον έτος.

Πίνακας 17

Σύγκριση των κινεζικών στατιστικών για τις εξαγωγές και των στατιστικών της ΕΕ για τις εισαγωγές

	2023	2024	2025
Κινεζικές εξαγωγές στην ΕΕ (σε τεμάχια)	47 644	114 197	356 037
Εισαγωγές της ΕΕ από την Κίνα (σε τεμάχια)	46 001	106 542	302 403
Διαφορά (σε τεμάχια)	1 643	7 655	53 634

Πηγή: Κινεζικές στατιστικές εξαγωγών και Eurostat.

(75) Η διαφορά μεταξύ εξαγωγών και εισαγωγών ήταν αμελητέα το 2023, αυξήθηκε ελαφρώς το 2024 και σημείωσε σημαντική άνοδο το 2025, φθάνοντας περίπου τα 53 000 οχήματα. Αν και ορισμένα από αυτά τα οχήματα ενδέχεται να εκτελωνίστηκαν το 2026, το μέγεθος της διαφοράς που παρατηρήθηκε το 2025 παραμένει σημαντικά υψηλότερο απ' ό,τι τα τρία προηγούμενα έτη. Αυτό δείχνει ότι τα αποθέματα συσσωρεύονται όλο και περισσότερο και, ως εκ τούτου, αυξάνουν την πίεση που ασκείται από τις εισαγωγές στον ενωσιακό κλάδο παραγωγής.

7.3. **Συμπέρασμα**

(76) Με βάση τα ανωτέρω, η Επιτροπή κατέληξε στο προκαταρκτικό συμπέρασμα ότι οι ενωσιακοί παραγωγοί βρίσκονται σε ευάλωτη κατάσταση και αντιμετωπίζουν κίνδυνο πρόκλησης σοβαρής ζημίας, όπως αποδεικνύεται από την υποχώρηση των οικονομικών δεικτών που παρουσιάζονται στο τμήμα 7.1, τη σημαντική και επιταχυνόμενη αύξηση των εισαγωγών σε χαμηλές τιμές, τις προγραμματισμένες αναδιαρθρώσεις εντός του ενωσιακού κλάδου παραγωγής, τη σημαντική διαθέσιμη παγκόσμια παραγωγική ικανότητα και τα ολοένα μεγαλύτερα αποθέματα που συναντώνται στην αγορά της Ένωσης.

8. **ΑΙΤΙΩΔΗΣ ΣΥΝΑΦΕΙΑ**

(77) Η Επιτροπή εξέτασε αν οι αυξημένες εισαγωγές προκάλεσαν τον κίνδυνο πρόκλησης σοβαρής ζημίας στους ενωσιακούς παραγωγούς. Επιπλέον, η Επιτροπή εξέτασε επίσης αν άλλοι γνωστοί παράγοντες θα μπορούσαν κατά το ίδιο χρονικό διάστημα να έχουν συνεισφέρει στον κίνδυνο πρόκλησης σοβαρής ζημίας στους ενωσιακούς παραγωγούς, ώστε να τεθεί υπό αμφισβήτηση η ύπαρξη αιτιώδους συνάφειας μεταξύ του κινδύνου πρόκλησης σοβαρής ζημίας για τον ενωσιακό κλάδο παραγωγής και των αυξημένων εισαγωγών.

8.1. **Αυξημένες εισαγωγές**

(78) Η Επιτροπή διαπίστωσε σε προκαταρκτικό στάδιο ότι υπήρχε αιτιώδης συνάφεια μεταξύ της αύξησης των εισαγωγών του οικείου προϊόντος και του κινδύνου πρόκλησης σοβαρής ζημίας για τους ενωσιακούς παραγωγούς. Η αιτιώδης συνάφεια μεταξύ της αύξησης των εισαγωγών και της εύθραυστης οικονομικής κατάστασης του ενωσιακού κλάδου παραγωγής καταδείχθηκε από τις εξελίξεις που παρατηρήθηκαν κατά την πλέον πρόσφατη περίοδο.

(79) Μολονότι η ενωσιακή κατανάλωση και οι ενωσιακές πωλήσεις αυξήθηκαν κατά την εξεταζόμενη περίοδο, η πλέον πρόσφατη περίοδος ξεχωρίζει ως η πρώτη κατά την οποία η ανάπτυξη της αγοράς απορροφήθηκε κυρίως από τις εισαγωγές και όχι από τον ενωσιακό κλάδο παραγωγής. Καθώς οι εισαγωγές επέκτειναν επιθετικά την παρουσία τους στην αγορά της Ένωσης κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου, ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής υπέστη επιδείνωση των οικονομικών δεικτών του, η οποία περιλάμβανε απώλεια μεριδίου αγοράς, σημαντική πίεση στις τιμές, ολοένα πιο εύθραυστη κερδοφορία και της ανάγκη για περαιτέρω αναδιάρθρωση.

(80) Τα μηνιαία στοιχεία για την πλέον πρόσφατη περίοδο δείχνουν ότι οι εισαγωγές εισέρχονται στην αγορά της Ένωσης με επιταχυνόμενο ρυθμό. Επιπλέον, οι εξαγωγείς διαθέτουν επαρκή ελεύθερα διαθέσιμη παραγωγική ικανότητα, ενώ σχεδιάζονται περαιτέρω επεκτάσεις. Δεδομένης της ελκυστικότητας της αγοράς της Ένωσης για τα υβριδικά οχήματα όσον αφορά τις τιμές, η τάση των εισαγωγών που παρατηρήθηκε κατά την πλέον πρόσφατη περίοδο αναμένεται να συνεχιστεί και ακόμη και να επιταχυνθεί περαιτέρω.

(81) Δεδομένης της ήδη εύθραυστης κερδοφορίας του ενωσιακού κλάδου παραγωγής, σε συνδυασμό με τα υψηλά πάγια έξοδα και τις σημαντικές επενδύσεις που απαιτούνται για να παραμείνει ανταγωνιστικός σε αυτή την αγορά, η συνέχιση της επιταχυνόμενης τάσης των εισαγωγών θα επιδεινώσει αναμφίβολα περαιτέρω την οικονομική κατάσταση του κλάδου παραγωγής (όπως συνέβη κατά την πλέον πρόσφατη περίοδο) και είναι πιθανό να προκαλέσει σοβαρή ζημία στους ενωσιακούς παραγωγούς στο πολύ εγγύς μέλλον.

(82) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή κατέληξε στο προκαταρκτικό συμπέρασμα ότι υπήρχε αιτιώδης συνάφεια μεταξύ της αύξησης των εισαγωγών και του κινδύνου πρόκλησης σοβαρής ζημίας για τους ενωσιακούς παραγωγούς.

8.2. **Άλλοι γνωστοί παράγοντες**

(83) Για να διακριβωθεί ότι ο κίνδυνος πρόκλησης σοβαρής ζημίας δεν αποδίδεται σε παράγοντες άλλους από την αύξηση των εισαγωγών, η Επιτροπή διενήργησε προκαταρκτική ανάλυση ώστε να διαπιστώσει αν άλλοι παράγοντες ενδέχεται να συνέβαλαν στον κίνδυνο πρόκλησης σοβαρής ζημίας για τους ενωσιακούς παραγωγούς και για να διαχωρίσει τις επιπτώσεις των εν λόγω παραγόντων από τις επιπτώσεις των αυξημένων εισαγωγών, με σκοπό να αποδειχθεί προκαταρκτικά η ύπαρξη πραγματικής και ουσιώδους σχέσης αιτίου-αποτελέσματος.

(84) Αν και οι υψηλές τιμές της ενέργειας αποτελούν σημαντικό παράγοντα στην παραγωγή υβριδικών οχημάτων, ο πραγματικός κίνδυνος πρόκλησης σοβαρής ζημίας απορρέει από την πίεση που ασκείται στις τιμές της ΕΕ από τη ραγδαία αύξηση των εισαγωγών σε χαμηλές τιμές. Πράγματι, οι τιμές της ενέργειας είναι γενικά υψηλότερες στην Ένωση απ' ό,τι σε ορισμένα άλλα μέρη του κόσμου. Υπό κανονικές συνθήκες αγοράς, οι κατασκευαστές μπορούν να μετακυλήσουν τις αυξήσεις του κόστους στις τιμές πώλησής τους προκειμένου να διατηρήσουν εύλογα κέρδη. Ωστόσο, το οικείο προϊόν εισέρχεται στην Ένωση σε τιμές κατά 18 % χαμηλότερες κατά μέσο όρο από τις τιμές της Ένωσης και ασκεί πίεση που εμπόδισε τους ενωσιακούς παραγωγούς να αυξήσουν τις τιμές πώλησής τους για να καλύψουν την τιμή της ενέργειας. Ως εκ τούτου, ο κίνδυνος πρόκλησης σοβαρής ζημίας δεν οφείλεται σε αυτή καθαυτή την αύξηση του κόστους της ενέργειας, αλλά, λόγω των αυξημένων εισαγωγών, στην αδυναμία των ενωσιακών παραγωγών να αποτυπώσουν με ακρίβεια αυτές τις αυξήσεις του κόστους στις τιμές πώλησής τους.

(85) Όσον αφορά τις εξαγωγικές επιδόσεις των ενωσιακών παραγωγών, αυτές παρέμειναν σε μεγάλο βαθμό σταθερές κατά την εξεταζόμενη περίοδο, με εξαίρεση το 2024, οπότε οι εξαγωγές μειώθηκαν. Δεδομένης αυτής της σταθερότητας, η Επιτροπή έκρινε προσωρινά ότι οι εξαγωγικές επιδόσεις δεν συνέβαλαν στον κίνδυνο πρόκλησης σοβαρής ζημίας.

(86) Όσον αφορά την καταναλωτική ζήτηση, οι ταξινομήσεις υβριδικών οχημάτων στην ΕΕ αυξάνονται σταθερά από το 2023. Επιπλέον, σύμφωνα με την Global Mobility, οι ταξινομήσεις αναμένεται να συνεχίσουν να αυξάνονται έως το 2029.

Πίνακας 18

Εξέλιξη των ταξινομήσεων νέων υβριδικών οχημάτων στην ΕΕ (με προβλέψεις)

	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Ταξινομήσεις (σε χιλιάδες τεμάχια)	3 530	4 048	4 749	5 552	6 056	6 359	6 430	6 173
Δείκτης (2023 = 100)	*100*	*115*	*135*	*157*	*172*	*180*	*182*	*175*

Πηγή: Mobility Global και ACEA. Τα στοιχεία για την περίοδο 2026-2030 αντιπροσωπεύουν προβλέψεις της Mobility Global.

(87) Όχι μόνο αυξάνεται ο αριθμός των ταξινομήσεων, αλλά και το μερίδιο των υβριδικών οχημάτων επί του συνόλου των ταξινομήσεων αυξήθηκε από 33 % το 2023 σε 46 % κατά την ΠΠΠ.

Πίνακας 19

Μερίδιο νέων υβριδικών οχημάτων επί του συνόλου των ταξινομήσεων στην ΕΕ

	2023	2024	2025	ΠΠΠ
Μερίδιο υβριδικών οχημάτων επί του συνόλου των ταξινομήσεων στην ΕΕ (%)	33	38	44	46
Δείκτης (2023 = 100)	*100*	*115*	*133*	*139*

Πηγή: Mobility Global και ACEA.

(88) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή διαπίστωσε προκαταρκτικά ότι η ζήτηση υβριδικών οχημάτων στην Ένωση αυξάνεται και, ως εκ τούτου, δεν συμβάλλει στον κίνδυνο πρόκλησης σοβαρής ζημίας.

(89) Όσον αφορά το ρυθμιστικό περιβάλλον που σχετίζεται με τη μείωση των εκπομπών CO_2, αυτό δεν μπορεί να θεωρηθεί αιτία του κινδύνου πρόκλησης σοβαρής ζημίας. Αντιθέτως, οι εφαρμοστέες και προτεινόμενες κανονιστικές εξελίξεις έχουν βελτιώσει τις προοπτικές για τους παραγωγούς υβριδικών οχημάτων. Αν και η Ένωση έχει θέσει φιλόδοξους στόχους μείωσης των εκπομπών CO_2 για τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα και ημιφορτηγά, τα μέτρα αυτά δεν ισοδυναμούν με άμεση απαγόρευση των υβριδικών τεχνολογιών. Αντιθέτως, το πλαίσιο μετάβασης έχει δομηθεί με την πάροδο του χρόνου και πρόσφατα εξελίχθηκε κατά τρόπο λιγότερο περιοριστικό για τους παραγωγούς υβριδικών οχημάτων απ' ό,τι αναμενόταν προηγουμένως. Ειδικότερα, η πολιτική πορεία έχει μετατοπιστεί από την προσδοκούμενη επιτάχυνση της πλήρους μετάβασης στους ηλεκτρικούς κινητήρες με συσσωρευτή έως το 2030 προς μια πιο σταδιακή προσέγγιση με ορίζοντα το 2035, και η πρόταση για τιμή αναφοράς 90 % όσον αφορά τη μείωση των εκπομπών CO_2 αντί για πλήρη απαγόρευση των οχημάτων που δεν είναι BEV αφήνει περιθώριο για τη συνεχιζόμενη παρουσία των υβριδικών οχημάτων. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι το κανονιστικό περιβάλλον δεν μπορεί επί του παρόντος να χαρακτηριστεί ως κίνδυνος πρόκλησης σοβαρής ζημίας για τους ενωσιακούς παραγωγούς υβριδικών οχημάτων.

(90) Κατά συνέπεια, η Επιτροπή δεν διαπίστωσε προσωρινά την ύπαρξη άλλων παραγόντων που θα μπορούσαν να αμβλύνουν την αιτιώδη συνάφεια μεταξύ της αύξησης των εισαγωγών και του κινδύνου πρόκλησης σοβαρής ζημίας στον ενωσιακό κλάδο παραγωγής.

8.3. **Συμπέρασμα**

(91) Για τους ανωτέρω λόγους, η Επιτροπή κατέληξε στο προσωρινό συμπέρασμα ότι υπήρχε αιτιώδης συνάφεια μεταξύ της αύξησης των εισαγωγών και του κινδύνου πρόκλησης σοβαρής ζημίας για τον ενωσιακό κλάδο παραγωγής. Άλλοι παράγοντες ενδέχεται να συνέβαλαν στον κίνδυνο πρόκλησης σοβαρής ζημίας για τους ενωσιακούς παραγωγούς, αλλά οι παράγοντες αυτοί δεν άμβλυναν την αιτιώδη συνάφεια.

9. **ΣΥΜΦΕΡΟΝ ΤΗΣ ΕΝΩΣΗΣ**

(92) Η Επιτροπή εξέτασε αν θα ήταν προς το συμφέρον της Ένωσης να θεσπίσει προσωρινά μέτρα. Η ανάλυση του συμφέροντος της Ένωσης βασίστηκε στην εκτίμηση όλων των διαφόρων εμπλεκόμενων συμφερόντων, συμπεριλαμβανομένων των συμφερόντων των ενωσιακών παραγωγών, των εισαγωγέων και των χρηστών.

(93) Ο στόχος της κλιματικής ουδετερότητας βρίσκεται στο επίκεντρο της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας και αποτελεί νομικά δεσμευτικό στόχο που ορίζεται στο νομοθέτημα για το κλίμα. Για να επιτύχει τον στόχο της για κλιματική ουδετερότητα έως το 2050 ([32]), η ΕΕ λαμβάνει μέτρα για τη μείωση των εκπομπών από τα αυτοκίνητα, καθώς οι οδικές μεταφορές αντιστοιχούν στο ένα πέμπτο των εκπομπών CO_2 της ΕΕ ([33]). Η ΕΕ έχει στόχο να μειώσει τις εκπομπές από τα αυτοκίνητα κατά 55 % και από τα ημιφορτηγά κατά 50 % έως το 2030, σε σύγκριση με το 2021, προκειμένου να επιτευχθεί ο στόχος των μηδενικών εκπομπών από τα νέα αυτοκίνητα και ημιφορτηγά έως το 2035 ([34]). Ως εκ τούτου, από το 2035 απαγορεύεται (προς το παρόν) η πώληση νέων βενζινοκίνητων ή πετρελαιοκίνητων αυτοκινήτων ([35]).

(94) Ωστόσο, κατά την τρέχουσα περίοδο μετάβασης από τα αυτοκίνητα με κινητήρα εσωτερικής καύσης προς τα πλήρως ηλεκτρικά αυτοκίνητα, τα υβριδικά αυτοκίνητα αποτελούν μια εναλλακτική λύση που χρησιμοποιούν και αναζητούν συχνά οι καταναλωτές, καθώς συμβάλλουν ήδη στη μείωση των εκπομπών, αλλά δεν έχουν το μειονέκτημα της χαμηλότερης αυτονομίας οδήγησης που έχουν πολλά πλήρως ηλεκτρικά αυτοκίνητα.

(95) Το ίδιο ισχύει και για τους κατασκευαστές αυτοκινήτων, οι οποίοι χρησιμοποιούν επίσης υβριδικά αυτοκίνητα ως μεταβατικά μοντέλα μεταξύ των αυτοκινήτων με κινητήρα καύσης και των πλήρως ηλεκτρικών αυτοκινήτων για να κατανείμουν το κόστος και ως «εργαστήριο» για την έρευνα και την καινοτομία, ώστε να προετοιμάσουν το έδαφος για πλήρως ηλεκτρικά αυτοκίνητα αιχμής.

(96) Ως εκ τούτου, η απώλεια παραγωγής υβριδικών οχημάτων στην Ένωση θα άφηνε τους καταναλωτές με λίγες εναλλακτικές λύσεις, καθώς το μερίδιο αγοράς των κινεζικών εισαγωγών εκτοπίζει ήδη τα μερίδια αγοράς άλλων προμηθευτών, όπως η Ιαπωνία ή η Κορέα, και κατά τη διάρκεια της ΠΠΠ οι κινεζικές εισαγωγές άρχισαν επίσης να κερδίζουν μερίδιο αγοράς εις βάρος του ενωσιακού κλάδου παραγωγής.

(97) Επιπλέον, η αγορά αυτή χαρακτηρίζεται από υψηλά πάγια έξοδα και ουσιαστικές επενδυτικές απαιτήσεις που είναι αναγκαίες προκειμένου ο κλάδος να παραμείνει ανταγωνιστικός. Η ύπαρξη βιώσιμης και επικερδούς αυτοκινητοβιομηχανίας στην Ένωση είναι απαραίτητη προκειμένου να διασφαλιστούν οι αναγκαίες επενδύσεις στην έρευνα και την ανάπτυξη για την παραγωγή πλήρως ηλεκτρικών αυτοκινήτων έως το 2035 στην Ένωση. Δεν θα ήταν προς το συμφέρον της Ένωσης να αφεθεί αποκλειστικά σε ξένους παράγοντες η καθοδήγηση της πράσινης μετάβασης της ΕΕ.

(98) Επιπλέον, η Επιτροπή θεωρεί ότι ένα προσωρινό μέτρο διασφάλισης με τη μορφή που περιγράφεται κατωτέρω στο τμήμα 12 θα επιτύγχανε την κατάλληλη ισορροπία ανάμεσα στα συμφέροντα των ενωσιακών παραγωγών και των κατάντη χρηστών. Λαμβανομένης υπόψη της σημασίας του τομέα των υβριδικών οχημάτων για την οικονομία της Ένωσης, ιδίως όσον αφορά την καινοτομία, τον εξηλεκτρισμό και την απασχόληση, η προκαταρκτική εκτίμηση της Επιτροπής ήταν ότι η επιβολή μέτρων στα υβριδικά οχήματα θα ήταν προς το συμφέρον της Ένωσης.

10. **ΚΡΙΣΙΜΕΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ**

(99) Σύμφωνα με το άρθρο 7 παράγραφος 1 στοιχείο α) του κανονισμού (ΕΕ) 2015/478, η Επιτροπή εξέτασε αν υπήρχαν κρίσιμες συνθήκες υπό τις οποίες κάθε καθυστέρηση θα προκαλούσε δυσχερώς επανορθώσιμη ζημία. Για τον σκοπό αυτό, η Επιτροπή αξιολόγησε την κατάσταση των ενωσιακών παραγωγών, τις εξελίξεις στις εισαγωγές κατά την πλέον πρόσφατη περίοδο και την πιθανότητα περαιτέρω αύξησης των εισαγωγών στο άμεσο μέλλον.

(100) Όπως εξηγείται στο τμήμα 7, παρά τη σημαντική αύξηση της ενωσιακής κατανάλωσης, οι ενωσιακοί παραγωγοί έχασαν μερίδιο αγοράς κατά την πλέον πρόσφατη περίοδο, ενώ η κερδοφορία τους μειώθηκε σημαντικά, φτάνοντας μόλις στα δύο τρίτα περίπου του ελάχιστου κέρδους που απαιτείται κανονικά ώστε να διασφαλιστεί η μακροπρόθεσμη οικονομική βιωσιμότητα των δραστηριοτήτων τους στον τομέα των υβριδικών οχημάτων. Ταυτόχρονα, οι εισαγωγές εισέρχονταν στην Ένωση σε τιμές κατά μέσο όρο 18 % χαμηλότερες από εκείνες του ενωσιακού κλάδου παραγωγής. Ως εκ τούτου, οι ενωσιακοί παραγωγοί αντιμετώπισαν αυξανόμενη ανταγωνιστική πίεση σε μια περίοδο όπου η ικανότητά τους να απορροφήσουν περαιτέρω επιδείνωση της οικονομικής τους κατάστασης είναι ήδη περιορισμένη.

([32]) Μείωση των εκπομπών άνθρακα: στόχοι και πολιτικές της ΕΕ | Θέματα | Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο.
([33]) Εκπομπές CO_2: Πόσο «καθαρά» είναι τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα; (γράφημα) | Θέματα | Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο.
([34]) Εκπομπές CO_2 για αυτοκίνητα και ημιφορτηγά: Το ΕΚ εγκρίνει αυστηρότερα όρια | Θέματα | Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο.
([35]) Ωστόσο, τον Δεκέμβριο του 2025 η Επιτροπή υπέβαλε πρόταση επανεξέτασης των προτύπων εκπομπών CO2 για τα αυτοκίνητα και τα ημιφορτηγά. Σύμφωνα με την πρόταση, από το 2035 και μετά, αντί για μείωση 100 %, οι κατασκευαστές αυτοκινήτων θα πρέπει να συμμορφώνονται με τον στόχο μείωσης των εκπομπών καυσαερίων κατά 90 %, ενώ το υπόλοιπο 10 % των εκπομπών θα πρέπει να αντισταθμιστεί μέσω της χρήσης χάλυβα χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών κατασκευασμένου στην ΕΕ ή μέσω ηλεκτροκαυσίμων και βιοκαυσίμων. Αυτό θα δώσει τη δυνατότητα στα υβριδικά οχήματα με ρευματολήπτη (PHEV), τα οχήματα εκτεταμένης εμβέλειας (REV), τα ήπια υβριδικά οχήματα και τα οχήματα με κινητήρα εσωτερικής καύσης να εξακολουθήσουν να παίζουν ρόλο και μετά το 2035, πέραν των πλήρως ηλεκτροκίνητων οχημάτων (EV). Βλ. επίσης https://climate.ec.europa.eu/areas-action/transport-decarbonisation/road-transport/cars-and-vans_en.

(101) Τα μηνιαία στοιχεία επιβεβαίωσαν ότι η ραγδαία αύξηση των εισαγωγών σε χαμηλές τιμές συνεχίστηκε, και κυρίως, αλλά όχι μόνο, για τις εισαγωγές καταγωγής Κίνας. Οι κινεζικές εισαγωγές εισήλθαν στην Ένωση με επιταχυνόμενο ρυθμό, ιδίως κατά το δεύτερο μισό της ΠΠΠ, και κέρδισαν περαιτέρω μερίδιο αγοράς εις βάρος του ενωσιακού κλάδου παραγωγής, καθώς και άλλων παραδοσιακών προμηθευτών στην αγορά της Ένωσης. Ταυτόχρονα, η εγχώρια ζήτηση στην Κίνα μειώνεται σε ετήσια βάση, ενώ η παραγωγή στην Κίνα αναμένεται ότι θα συνεχίσει να αυξάνεται, παρότι η χρησιμοποίηση της παραγωγικής ικανότητας εκτιμάται ότι ανέρχεται μόλις σε 43 %. Αυτός ο συνδυασμός πλεονάζουσας παραγωγικής ικανότητας, εξασθένησης της εγχώριας ζήτησης και έντονου εγχώριου ανταγωνισμού δημιουργεί ισχυρό κίνητρο για τους Κινέζους παραγωγούς ώστε να αναζητήσουν εξαγωγικές αγορές στο άμεσο μέλλον. Η αυξανόμενη χρήση περιοριστικών για το εμπόριο μέτρων σε άλλες αγορές αυξάνει περαιτέρω τον κίνδυνο οι εξαγωγές αυτές να κατευθυνθούν προς την Ένωση, η οποία παραμένει μια σχετικά ανοικτή και ελκυστική αγορά. Ως εκ τούτου, η Ένωση είναι εκτεθειμένη στον κίνδυνο επικείμενης περαιτέρω αύξησης των εισαγωγών σε μια περίοδο όπου ο κλάδος παραγωγής της βρίσκεται ήδη σε ευάλωτη κατάσταση.

(102) Η Επιτροπή έκρινε ότι ο συνδυασμός της ήδη εύθραυστης οικονομικής κατάστασης των ενωσιακών παραγωγών, της συνεχιζόμενης αύξησης των εισαγωγών, της σημαντικής πίεσης που ασκείται στις τιμές από αυτές τις εισαγωγές και της πιθανότητας περαιτέρω αυξήσεων των εισαγωγών στο άμεσο μέλλον δημιουργεί μια κατάσταση στην οποία οποιαδήποτε καθυστέρηση στη θέσπιση προσωρινών μέτρων διασφάλισης θα προκαλούσε ζημία που θα ήταν δύσκολο να αποκατασταθεί. Ελλείψει έγκαιρης δράσης, ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής θα αντιμετωπίσει περαιτέρω αυξήσεις του όγκου των εισαγωγών και συνεχιζόμενη πίεση στις τιμές πριν από την ολοκλήρωση της έρευνας.

(103) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή κατέληξε προσωρινά στο συμπέρασμα ότι συντρέχουν κρίσιμες συνθήκες κατά την έννοια του άρθρου 7 παράγραφος 1 στοιχείο α) του κανονισμού (ΕΕ) 2015/478 και ότι θα πρέπει να θεσπιστούν αμέσως προσωρινά μέτρα διασφάλισης.

11. ΕΞΑΙΡΕΣΕΙΣ ΟΡΙΣΜΕΝΩΝ ΧΩΡΩΝ ΑΠΟ ΤΟ ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΩΝ ΠΡΟΣΩΡΙΝΩΝ ΜΕΤΡΩΝ

(104) Σύμφωνα με το άρθρο 18 του κανονισμού (ΕΕ) 2015/478, τα προσωρινά μέτρα δεν θα πρέπει να εφαρμόζονται σε προϊόν καταγωγής αναπτυσσόμενης χώρας μέλους του ΠΟΕ, Αλγερίας ([36]) και Λιβάνου ([37]), εφόσον το μερίδιο των εισαγωγών του συγκεκριμένου προϊόντος στην Ένωση δεν υπερβαίνει το 3 %, υπό την προϋπόθεση ότι οι αναπτυσσόμενες χώρες μέλη του ΠΟΕ των οποίων το μερίδιο στις ενωσιακές εισαγωγές είναι κατώτερο του 3 % δεν αντιπροσωπεύουν από κοινού περισσότερο από το 9 % των συνολικών εισαγωγών του οικείου προϊόντος στην Ένωση.

(105) Στο παράρτημα Ι.1 απαριθμούνται οι αναπτυσσόμενες χώρες που είναι μέλη του ΠΟΕ, καθώς και η Αλγερία και ο Λίβανος, οι οποίες μπορούν να πληρούν τις προϋποθέσεις για απαλλαγή από τα μέτρα διασφάλισης, υπό τους όρους που καθορίζονται στην ανωτέρω αιτιολογική σκέψη.

(106) Η μεθοδολογία που χρησιμοποιήθηκε για τον καθορισμό των μεριδίων εισαγωγών των αναπτυσσόμενων χωρών βασίστηκε στις συνολικές εισαγωγές του οικείου προϊόντος στην Ένωση το 2025. Το μερίδιο των εισαγωγών καταγωγής κάθε αναπτυσσόμενης χώρας που αναφέρεται στο παράρτημα Ι.1 υπολογίστηκε ως ποσοστό των εν λόγω συνολικών εισαγωγών. Οι εισαγωγές καταγωγής Ουκρανίας, Κένυας, Ισλανδίας, Λιχτενστάιν και Νορβηγίας εξαιρέθηκαν από τον υπολογισμό των συνολικών εισαγωγών.

(107) Το παράρτημα Ι.2 (Κατάλογος αναπτυσσόμενων χωρών στις οποίες εφαρμόζονται τα προσωρινά μέτρα) περιέχει το αποτέλεσμα αυτού του υπολογισμού και προσδιορίζει τις αναπτυσσόμενες χώρες που υπόκεινται σε προσωρινά μέτρα διασφάλισης, καθώς υπερβαίνουν το 3 %. Όλες οι αναπτυσσόμενες χώρες μέλη του ΠΟΕ με μερίδιο εισαγωγών κάτω από 3 % δεν αντιπροσώπευαν συνολικά πάνω από το 9 % των συνολικών εισαγωγών του οικείου προϊόντος στην Ένωση το 2025.

(108) Επιπλέον, όπως αναφέρεται στο τμήμα 4, η Ουκρανία, ο Ευρωπαϊκός Οικονομικός Χώρος (ΕΟΧ) και η Κένυα θα πρέπει επίσης να εξαιρεθούν από το πεδίο εφαρμογής των προσωρινών μέτρων.

(109) Λαμβανομένων υπόψη των απαιτήσεων της συμφωνίας για την αποχώρηση του Ηνωμένου Βασιλείου της Μεγάλης Βρετανίας και της Βόρειας Ιρλανδίας από την Ευρωπαϊκή Ένωση και την Ευρωπαϊκή Κοινότητα Ατομικής Ενέργειας (στο εξής: συμφωνία αποχώρησης), της οποίας το πλαίσιο του Ουίνδσορ αποτελεί αναπόσπαστο μέρος, και του κανονισμού

([36]) Απόφαση 2005/690/ΕΚ του Συμβουλίου, της 18ης Ιουλίου 2005, για τη σύναψη της ευρωμεσογειακής συμφωνίας συνδέσεως μεταξύ της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και των κρατών μελών της, αφενός, και της Λαϊκής Δημοκρατίας της Αλγερίας, αφετέρου (ΕΕ L 265 της 10.10.2005, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2005/690/oj).

([37]) Απόφαση 2006/356/ΕΚ του Συμβουλίου και της Επιτροπής, της 14ης Φεβρουαρίου 2006, για τη σύναψη της ευρωμεσογειακής συμφωνίας σύνδεσης μεταξύ της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και των κρατών μελών της αφενός, και της Δημοκρατίας του Λιβάνου αφετέρου (ΕΕ L 143 της 30.5.2006, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2006/356/oj).

(ΕΕ) 2020/2170 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([38]), και προκειμένου να διασφαλιστεί ότι τα οικεία προϊόντα μπορούν να συνεχίσουν να εισέρχονται στη Βόρεια Ιρλανδία, τα εν λόγω προϊόντα δεν θα πρέπει να υπόκεινται σε ποσοστώσεις όταν μεταφέρονται από άλλο μέρος του Ηνωμένου Βασιλείου και πωλούνται σε τελικούς καταναλωτές στο έδαφος της Βόρειας Ιρλανδίας και καταχωρίζονται για χρήση στη Βόρεια Ιρλανδία. Με βάση τα διαθέσιμα αποδεικτικά στοιχεία, η Επιτροπή δεν θεωρεί ότι αυτό μπορεί να ενέχει σημαντικό κίνδυνο για την αποτελεσματικότητα του μέτρου. Ωστόσο, η Επιτροπή θα παρακολουθεί στενά τις εμπορικές ροές του οικείου προϊόντος που μεταφέρεται από άλλο μέρος του Ηνωμένου Βασιλείου στη Βόρεια Ιρλανδία, καθώς και τις επακόλουθες εμπορικές ροές από τη Βόρεια Ιρλανδία προς την υπόλοιπη Ένωση, και μπορεί να τροποποιήσει τον παρόντα κανονισμό, κατά περίπτωση.

12. **ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΚΑΙ ΕΓΚΡΙΣΗ ΠΡΟΣΩΡΙΝΩΝ ΜΕΤΡΩΝ**

12.1. **Έγκριση προσωρινών μέτρων**

(110) Συνήχθη προκαταρκτικά το συμπέρασμα ότι οι παραγωγοί της Ένωσης διατρέχουν κίνδυνο πρόκλησης σοβαρής ζημίας. Δεδομένων των κρίσιμων συνθηκών που εξηγήθηκαν στο τμήμα 10, κρίνεται ότι θα πρέπει να ληφθεί προσωρινό μέτρο διασφάλισης προκειμένου να αποτραπεί περαιτέρω ζημία στον ενωσιακό κλάδο παραγωγής η οποία θα ήταν δύσκολο να επανορθωθεί πριν από την ολοκλήρωση της παρούσας έρευνας.

12.2. **Μορφή, επίπεδο και διάρκεια του προσωρινού μέτρου**

(111) Κατά τον προσδιορισμό της καταλληλότερης μορφής για το προσωρινό μέτρο διασφάλισης, η Επιτροπή έλαβε υπόψη διάφορα στοιχεία.

(112) Πρώτον, η Επιτροπή εξέτασε τι είναι κατάλληλο προκειμένου να αντιμετωπιστεί ο κίνδυνος πρόκλησης σοβαρής ζημίας στους ενωσιακούς παραγωγούς, ο οποίος κατέστη εμφανής κατά την πλέον πρόσφατη περίοδο.

(113) Δεύτερον, η Επιτροπή έλαβε υπόψη την πρακτική που ακολούθησε σε προηγούμενες έρευνες διασφάλισης καθώς και τις εφαρμοστέες διεθνείς υποχρεώσεις, σύμφωνα με τις οποίες οι παραδοσιακές εμπορικές ροές θα πρέπει να διατηρούνται στον βαθμό που δεν επιδεινώνουν τον διαπιστωθέντα κίνδυνο πρόκλησης σοβαρής ζημίας.

(114) Τρίτον, η Επιτροπή εξέτασε τα επίπεδα τιμών στα οποία εισέρχονται οι εισαγωγές στην Ένωση, τις ειδικές συνθήκες της αγοράς και την ικανότητα των παραγωγών-εξαγωγέων να απορροφήσουν πολύ υψηλούς πρόσθετους δασμούς ([39]). Το μέτρο θα πρέπει να παρέχει στους ενωσιακούς παραγωγούς αποτελεσματική προστασία από τις αυξημένες εισαγωγές που προκαλούν κίνδυνο πρόκλησης σοβαρής ζημίας.

(115) Υπό το πρίσμα των ανωτέρω εκτιμήσεων, ιδίως όσον αφορά τις κρίσιμες συνθήκες που καθιστούν αναγκαία την ανάληψη άμεσης δράσης, η Επιτροπή έκρινε ότι ένα δασμολογικό μέτρο δεν θα παρείχε αποτελεσματική απάντηση στον κίνδυνο πρόκλησης σοβαρής ζημίας, καθώς δεν θα εμπόδιζε σε επαρκή βαθμό την υλοποίηση των αυξημένων εισαγωγών. Ως εκ τούτου, και προκειμένου να παρασχεθεί αποτελεσματική προστασία στους ενωσιακούς παραγωγούς, κρίθηκε αναγκαία η επιβολή ποσοτικού περιορισμού με τη μορφή ποσοστώσεων εισαγωγής, οι οποίες ορίζουν μέγιστη ποσότητα του οικείου προϊόντος που μπορεί να εισαχθεί στην Ένωση κατά την περίοδο εφαρμογής του προσωρινού μέτρου διασφάλισης. Δεν θα πρέπει να επιτρέπονται εισαγωγές εκτός αυτών των ποσοστώσεων. Όταν αναφέρονται εισαγωγές, θα πρέπει να νοούνται ως τελωνειακές διασαφήσεις για θέση σε ελεύθερη κυκλοφορία.

(116) Η Επιτροπή διασφάλισε ότι το μέτρο αυτό είναι συμβατό με τις υποχρεώσεις της Ένωσης στο πλαίσιο διμερών ή περιφερειακών εμπορικών συμφωνιών με τρίτες χώρες. Η Επιτροπή αποφάσισε να επιβάλει μέτρο με τη μορφή ποσοστώσεων. Η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η θέσπιση ενός τέτοιου μέτρου αποτελεί το μέτρο που προκαλεί τη μικρότερη δυνατή διαταραχή για τη συνέχιση των διμερών εμπορικών συναλλαγών με τους εταίρους ελεύθερων συναλλαγών της Ένωσης, και το οποίο είναι απολύτως αναγκαίο για την αντιμετώπιση των δυσκολιών που έχουν προκύψει.

([38]) Κανονισμός (ΕΕ) 2020/2170 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 16ης Δεκεμβρίου 2020 για την εφαρμογή των δασμολογικών ποσοστώσεων και άλλων ποσοστώσεων εισαγωγής της Ένωσης (ΕΕ L 432 της 21.12.2020, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2020/2170/oj).

([39]) Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή έλαβε υπόψη τη σημαντική πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα που διαθέτουν οι παραγωγοί-εξαγωγείς, την περιορισμένη ικανότητα των εγχώριων αγορών να απορροφήσουν την εν λόγω παραγωγική ικανότητα και την αυξανόμενη χρήση περιοριστικών για το εμπόριο μέτρων σε άλλες αγορές, τα οποία καθιστούν την αγορά της Ένωσης ιδιαίτερα ελκυστική ως διέξοδο για την πλεονάζουσα παραγωγή.

(117) Λαμβανομένων υπόψη των συμφερόντων της Ένωσης και για να διασφαλιστεί η βέλτιστη χρήση των όγκων των ποσοστώσεων, η Επιτροπή έκρινε ότι οι ποσοστώσεις αυτές θα πρέπει να κατανεμηθούν, αφενός, συγκεκριμένα στις χώρες που έχουν ουσιώδες συμφέρον προμηθευτή για το οικείο προϊόν (οι αποκαλούμενες «ειδικές ανά χώρα ποσοστώσεις») και, αφετέρου, σε όλες τις άλλες χώρες καταγωγής. Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, θεωρείται ότι οι χώρες με μερίδιο άνω του 2 % των εισαγωγών το 2025 έχουν σημαντικό προμηθευτικό συμφέρον και θα πρέπει να λάβουν ειδική ανά χώρα ποσόστωση. Σε όλες τις άλλες προμηθεύτριες χώρες θα πρέπει να κατανεμηθεί σε όλες υπολειπόμενη ποσόστωση (στο εξής: ποσόστωση «άλλες χώρες»).

(118) Η Επιτροπή έκρινε σκόπιμο να καθορίσει τους όγκους των ειδικών ανά χώρα ποσοστώσεων στο επίπεδο των εισαγωγών που καταγράφηκαν για την αντίστοιχη χώρα το 2025, προσαυξημένο κατά τιμή ελαφρώς μεγαλύτερη από 15 %. Η προσέγγιση αυτή έλαβε υπόψη τη σημαντική ανάπτυξη της αγοράς της Ένωσης για τα νέα υβριδικά οχήματα, η οποία επεκτάθηκε κατά μέσο όρο κατά 15 % την προηγούμενη τριετία. Η Επιτροπή έκρινε ότι ο καθορισμός των ποσοστώσεων μόνο σε ιστορικά επίπεδα εμπορίου δεν θα αντανακλούσε επαρκώς την ανάπτυξη της αγοράς ή τα συμφέροντα των ενωσιακών χρηστών. Το 2025 επιλέχθηκε προσωρινά ως έτος αναφοράς, διότι ήταν το πλέον πρόσφατο πλήρες έτος με διαθέσιμα στοιχεία. Επιπλέον, το 2025 καταγράφηκαν οι υψηλότεροι όγκοι εισαγωγών.

(119) Λόγω του περιορισμένου αριθμού οχημάτων που εισάγονται από τις άλλες χώρες καταγωγής εκτός από αυτές που έχουν σημαντικό συμφέρον προμηθευτή για το οικείο προϊόν (στο εξής: κάτοχοι ειδικών ανά χώρα ποσοστώσεων), και προκειμένου να αποφευχθεί ο αδικαιολόγητος περιορισμός της πρόσβασής τους στην αγορά της Ένωσης, η ετήσια ποσόστωση «άλλες χώρες» ορίστηκε σε 1 500 οχήματα, αντί να υπολογιστεί σύμφωνα με τη μεθοδολογία που περιγράφεται στην αιτιολογική σκέψη 118.

(120) Οι ποσοστώσεις παρατίθενται στο παράρτημα ΙΙ του παρόντος κανονισμού. Η διαχείριση των ποσοστώσεων θα πρέπει να πραγματοποιείται σε τριμηνιαία βάση, με τους αχρησιμοποίητους όγκους ποσοστώσεων να μεταφέρονται στο επόμενο τρίμηνο (από την 1η Δεκεμβρίου 2026 έως τις 28 Φεβρουαρίου 2027, από την 1η Μαρτίου 2027 έως τις 31 Μαΐου 2027 και από την 1η Ιουνίου 2027 έως τις 18 Ιουνίου 2027), εντός της περιόδου εφαρμογής του προσωρινού μέτρου διασφάλισης.

(121) Η ποσόστωση «άλλες χώρες» θα πρέπει να χρησιμοποιείται με βάση τη χρονολογική σειρά των ημερομηνιών αποδοχής των τελωνειακών διασαφήσεων για θέση σε ελεύθερη κυκλοφορία, όπως προβλέπεται στον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2015/2447 της Επιτροπής ([40]). Η εν λόγω μέθοδος διαχείρισης απαιτεί τη στενή συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών και της Επιτροπής.

(122) Οι εισαγωγές στο πλαίσιο της εφαρμοστέας ποσόστωσης υπόκεινται στον δασμολογικό συντελεστή που θα εφαρμοζόταν διαφορετικά στο οικείο προϊόν, λαμβανομένης υπόψη τυχόν προτιμησιακής δασμολογικής μεταχείρισης που προβλέπεται βάσει συμφωνίας μεταξύ της Ένωσης και της χώρας καταγωγής.

(123) Η επιλεξιμότητα των εισαγόμενων αγαθών από αναπτυσσόμενες χώρες ώστε να μην υπάγονται στις ποσοστώσεις εξαρτάται από την καταγωγή των αγαθών. Ως εκ τούτου, θα πρέπει να εφαρμόζονται τα κριτήρια για τον καθορισμό μη προτιμησιακής καταγωγής που ισχύουν επί του παρόντος στην Ένωση.

(124) Δεν θα πρέπει να επιτρέπονται εισαγωγές καθ' υπέρβαση της ισχύουσας ποσόστωσης.

(125) Δεδομένου ότι οι ποσοστώσεις εκφράζονται σε αριθμούς οχημάτων, μπορούν να κατανέμονται μόνο ολόκληρες μονάδες. Όταν ο όγκος μιας ποσόστωσης υπολογίζεται κατά χρονική αναλογία ή όταν οι αιτήσεις ανάληψης που υπερβαίνουν το διαθέσιμο υπόλοιπο κατανέμονται κατ' αναλογία, το αποτέλεσμα θα πρέπει, ως εκ τούτου, να στρογγυλοποιείται προς τα κάτω στην πλησιέστερη ακέραια μονάδα, ώστε να μη σημειώνεται ποτέ υπέρβαση της ποσόστωσης. Για να μη μειωθεί ο συνολικός όγκος της ποσόστωσης, το υπόλοιπο που προκύπτει από τη στρογγυλοποίηση προς τα κάτω δεν θα πρέπει να παραμείνει διαθέσιμο για ανάληψη κατά την τρέχουσα περίοδο ποσόστωσης, αλλά θα πρέπει να μεταφερθεί στην επόμενη, εκτός αν πρόκειται για την τελευταία περίοδο ποσόστωσης.

(126) Τα προσωρινά μέτρα θα πρέπει να εφαρμοστούν για 200 ημερολογιακές ημέρες (έως τις 18 Ιουνίου 2027) από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού. Για να διασφαλιστεί ότι οι κανόνες αυτοί θα τεθούν σε εφαρμογή το συντομότερο δυνατόν, θα πρέπει να εφαρμοστούν από την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού, χωρίς περίοδο αναστολής.

([40]) Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2015/2447 της Επιτροπής της 24ης Νοεμβρίου 2015 για τη θέσπιση λεπτομερών κανόνων εφαρμογής ορισμένων διατάξεων του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 952/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη θέσπιση του ενωσιακού τελωνειακού κώδικα (ΕΕ L 343 της 29.12.2015, σ. 558, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2015/2447/oj).

(127) Το υπό έρευνα προϊόν ορίζεται στην αιτιολογική σκέψη 5. Ωστόσο, οι διαδικασίες παραγωγής και οι συνθήκες της αγοράς στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας στο σύνολό του χαρακτηρίζονται από υψηλό βαθμό πολυπλοκότητας. Ειδικότερα, το εν λόγω προϊόν μπορεί να κατασκευάζεται σε εγκαταστάσεις παραγωγής που παράγουν επίσης οχήματα εκτός του πεδίου εφαρμογής του ορισμού του προϊόντος, μεταξύ άλλων μέσω της χρήσης των ίδιων κατασκευαστικών στοιχείων. Επιπλέον, η πώληση μεταχειρισμένων οχημάτων αποτελεί σημαντικό κομμάτι του τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή παρακολουθεί τις τάσεις των εισαγωγών, ιδίως όσον αφορά:

— οχήματα τα οποία έχουν σχεδιαστεί κυρίως για τη μεταφορά εννέα ή λιγότερων προσώπων, συμπεριλαμβανομένου του οδηγού, με εμβολοφόρο κινητήρα εσωτερικής καύσης, μεταχειρισμένα ή νέα, τα οποία επί του παρόντος υπάγονται στους κωδικούς ΣΟ 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·

— στην παραπάνω κατηγορία, μικροϋβριδικά ηλεκτρικά οχήματα τα οποία έχουν σχεδιαστεί κυρίως για τη μεταφορά εννέα ή λιγότερων προσώπων, συμπεριλαμβανομένου του οδηγού, με εμβολοφόρο κινητήρα εσωτερικής καύσης ως κινητήρα για την πρόωση και πηγή ηλεκτρικής ισχύος, όπως ενσωματωμένο εναλλάκτη ή εκκινητήρα (μίζα), που χρησιμοποιείται μόνο για λειτουργίες εκτός της πρόωσης, μεταχειρισμένα ή νέα, τα οποία επί του παρόντος υπάγονται στους κωδικούς TARIC 8703 21 10 10, 8703 21 90 10, 8703 22 10 10, 8703 22 90 10, 8703 23 11 10, 8703 23 19 10, 8703 23 90 10, 8703 24 10 10, 8703 24 90 10, 8703 31 10 10, 8703 31 90 10, 8703 32 11 10, 8703 32 19 10, 8703 32 90 10, 8703 33 11 20, 8703 33 19 20 και 8703 33 90 10·

— μηχανοκίνητα οχήματα για τη μεταφορά εμπορευμάτων με μεικτό βάρος που δεν υπερβαίνει τους 5 τόνους, μεταχειρισμένα ή νέα, ανεξάρτητα από το σύστημα μετάδοσης ισχύος τους, τα οποία επί του παρόντος υπάγονται στους κωδικούς ΣΟ 8704 21 31, 8704 21 39, 8704 21 91, 8704 21 99, 8704 31 31, 8704 31 39, 8704 31 91, 8704 31 99, 8704 41 31, 8704 41 39, 8704 41 91, 8704 41 99, 8704 51 31, 8704 51 39, 8704 51 91, 8704 51 99, 8704 60 00·

— μεταχειρισμένα νέα υβριδικά οχήματα, τα οποία έχουν σχεδιαστεί κυρίως για τη μεταφορά εννέα ή λιγότερων προσώπων, συμπεριλαμβανομένου του οδηγού, τα οποία διαθέτουν συνδυασμό εμβολοφόρου κινητήρα εσωτερικής καύσης και [ενός ή περισσότερων] ηλεκτρικού/-ών κινητήρα/-ων ως κινητήρα/-ων πρόωσης (ανεξάρτητα από τον αριθμό των τροχών που τίθενται σε κίνηση), είτε μπορούν να φορτιστούν με σύνδεση με εξωτερική πηγή ηλεκτρικής ενέργειας είτε όχι, τα οποία επί του παρόντος υπάγονται στους κωδικούς ΣΟ 8703 40 90, ex 8703 50 00, 8703 60 90, ex 8703 70 00 (κωδικοί TARIC 8703 50 00 90, 8703 70 00 90)·

— μεταχειρισμένα οχήματα που διαθέτουν μόνο ηλεκτρικό κινητήρα για την πρόωση και έχουν σχεδιαστεί κυρίως για τη μεταφορά εννέα ή λιγότερων προσώπων, συμπεριλαμβανομένου του οδηγού, τα οποία επί του παρόντος υπάγονται στον κωδικό 8703 80 90.

(128) Η παρακολούθηση των ανωτέρω κατηγοριών οχημάτων θα επιτρέψει στην Επιτροπή να αξιολογήσει τις εξελίξεις όσον αφορά τις εισαγωγές για τα εν λόγω οχήματα και να αποφασίσει κατά πόσον οι αλλαγές στις τάσεις των εισαγωγών ενδέχεται να επηρεάσουν την αποτελεσματικότητα του εν λόγω μέτρου.

(129) Αφού ζήτησε τη γνώμη της Επιτροπής Διασφαλίσεων που συστάθηκε βάσει του άρθρου 3 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΕ) 2015/478 και του άρθρου 22 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΕ) 2015/755, αντίστοιχα,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

1. Με την επιφύλαξη του άρθρου 4, ανοίγονται ποσοστώσεις σε σχέση με τις εισαγωγές στην Ένωση ορισμένων νέων υβριδικών οχημάτων, καταγωγής τρίτων χωρών, που έχουν σχεδιαστεί κυρίως για τη μεταφορά εννέα ή λιγότερων προσώπων, συμπεριλαμβανομένου του οδηγού, τα οποία διαθέτουν συνδυασμό εμβολοφόρου κινητήρα εσωτερικής καύσης και [ενός ή περισσότερων] ηλεκτρικού/-ών κινητήρα/-ων ως κινητήρα/-ων πρόωσης (ανεξάρτητα από τον αριθμό των τροχών που τίθενται σε κίνηση), είτε μπορούν να φορτιστούν με σύνδεση με εξωτερική πηγή ηλεκτρικής ενέργειας είτε όχι, τα οποία επί του παρόντος υπάγονται στους κωδικούς ΣΟ ex 8703 40 10, ex 8703 50 00, ex 8703 60 10 και ex 8703 70 00 (κωδικοί TARIC 8703 40 10 10, 8703 40 10 90, 8703 50 00 10, 8703 60 10 10, 8703 60 10 90, 8703 70 00 10) για περίοδο 200 ημερολογιακών ημερών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού.

2. Σε περίπτωση εξάντλησης της ποσόστωσης, οι εισαγωγές του οικείου προϊόντος δεν επιτρέπεται να εισέλθουν στην Ένωση.

3. Η δήλωση των ποσοστώσεων για τη οικεία χώρα καταγωγής είναι υποχρεωτική.

4. Οι εισαγωγές στο πλαίσιο της εφαρμοστέας ποσόστωσης υπόκεινται στον δασμολογικό συντελεστή που θα εφαρμοζόταν διαφορετικά στο οικείο προϊόν, λαμβανομένης υπόψη τυχόν προτιμησιακής δασμολογικής μεταχείρισης που προβλέπεται βάσει συμφωνίας μεταξύ της Ένωσης και της χώρας καταγωγής.

5. Παρά την παράγραφο 1, οι εισαγωγές του οικείου προϊόντος που εισέρχονται στη Βόρεια Ιρλανδία από άλλο μέρος του Ηνωμένου Βασιλείου και οι οποίες πωλούνται σε τελικούς καταναλωτές στο έδαφος της Βόρειας Ιρλανδίας και καταχωρίζονται για χρήση στη Βόρεια Ιρλανδία δεν υπόκεινται σε ποσοστώσεις.

6. Το παρόν άρθρο δεν εφαρμόζεται στα προϊόντα που κατάγονται από:

α) την Ισλανδία, το Λιχτενστάιν και τη Νορβηγία·

β) την Ουκρανία·

γ) την Κένυα·

δ) αναπτυσσόμενες χώρες όπως αυτές προσδιορίζονται στο παράρτημα Ι.1, με εξαίρεση τις χώρες που προσδιορίζονται στο παράρτημα Ι.2.

Άρθρο 2

1. Η διαχείριση των ποσοστώσεων που ορίζονται στο άρθρο 1 γίνεται από την Επιτροπή και τα κράτη μέλη σύμφωνα με το σύστημα διαχείρισης των δασμολογικών ποσοστώσεων που προβλέπεται στα άρθρα 49 έως 54 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2015/2447.

2. Η διαχείριση των ποσοστώσεων πραγματοποιείται σε τριμηνιαία βάση: από την 1η Δεκεμβρίου 2026 έως τις 28 Φεβρουαρίου 2027, από την 1η Μαρτίου 2027 έως τις 31 Μαΐου 2027 και από την 1η Ιουνίου 2027 έως τις 18 Ιουνίου 2027.

3. Η κατανομή κάθε τριμηνιαίας ποσόστωσης παύει την 20ή εργάσιμη ημέρα της Επιτροπής μετά το τέλος της τριμηνιαίας περιόδου.

4. Από την 1η Δεκεμβρίου 2026 έως τις 18 Ιουνίου 2027, οι όγκοι ποσοστώσεων που δεν χρησιμοποιούνται εντός ενός τριμήνου μεταφέρονται στο επόμενο τρίμηνο εντός της ίδιας ετήσιας περιόδου εφαρμογής.

5. Οι ποσότητες που χορηγήθηκαν στο πλαίσιο ποσόστωσης μπορούν να επιστραφούν σύμφωνα με την ισχύουσα τελωνειακή νομοθεσία. Όταν οι αναλήψεις από μια τριμηνιαία ποσόστωση έχουν παύσει σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 3 του παρόντος κανονισμού, ή όταν μια ποσόστωση έχει εξαντληθεί ή έχει κλείσει η περαιτέρω πρόσβαση σε αυτή με άλλον τρόπο σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, η επιστροφή των ποσοτήτων αυτών δεν συνεπάγεται το εκ νέου άνοιγμα της εν λόγω ποσόστωσης για την υποβολή ή την αποδοχή νέων αιτήσεων ανάληψης. Οι εν λόγω επιστρεφόμενες ποσότητες λαμβάνονται υπόψη μόνο για την προσαρμογή του υπολοίπου της σχετικής ποσόστωσης. Όταν το μη χρησιμοποιηθέν υπόλοιπο τριμηνιαίας ποσόστωσης έχει ήδη μεταφερθεί στο επόμενο τρίμηνο σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 3 του παρόντος κανονισμού, οι ποσότητες που επιστρέφονται στη συνέχεια όσον αφορά το εν λόγω τρίμηνο δεν μεταφέρονται στο επόμενο τρίμηνο. Ως εκ τούτου, οι οικονομικοί φορείς δεν θα έχουν πλέον πρόσβαση στις ποσοστώσεις αυτές.

6. Κατά παρέκκλιση από το άρθρο 51 παράγραφος 5 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2015/2447, οι ποσοστώσεις που κατανέμονται με τον παρόντα κανονισμό δεν υπόκεινται σε περίοδο αναστολής.

7. Όταν οι αιτούμενες ποσότητες υπερβαίνουν το διαθέσιμο υπόλοιπο μιας ποσόστωσης, οι προς κατανομή ποσότητες καθορίζονται κατ' αναλογία και, όταν το αποτέλεσμα δεν είναι ακέραιος αριθμός, στρογγυλοποιούνται προς τα κάτω στην πλησιέστερη ακέραια μονάδα. Η ποσόστωση κλείνει από την ημερομηνία της εν λόγω κατανομής. Το υπόλοιπο που προκύπτει από τη στρογγυλοποίηση προς τα κάτω δεν είναι διαθέσιμο για περαιτέρω αναλήψεις εντός της εν λόγω περιόδου ποσόστωσης και μεταφέρεται στην επόμενη περίοδο ποσόστωσης, εκτός εάν η οικεία περίοδος ποσόστωσης είναι η τελευταία περίοδος ποσόστωσης εντός της ίδιας ετήσιας περιόδου εφαρμογής.

Άρθρο 3

1. Οι εισαγωγές των προϊόντων που απαριθμούνται στο παράρτημα ΙΙΙ του παρόντος κανονισμού υπόκεινται σε εκ των υστέρων ενωσιακή επιτήρηση, σύμφωνα με τους κανονισμούς (ΕΕ) 2015/478 και (ΕΕ) 2015/755.

2. Η κατάταξη των προϊόντων που καλύπτονται από τον παρόντα κανονισμό βασίζεται στη ΣΟ και στο TARIC.

Άρθρο 4

1. Η χώρα καταγωγής κάθε προϊόντος στο οποίο εφαρμόζεται ο παρών κανονισμός καθορίζεται σύμφωνα με τις διατάξεις που ισχύουν στην Ένωση σχετικά με τη μη προτιμησιακή καταγωγή και με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 952/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([41]).

2. Εκτός αν ορίζεται διαφορετικά, εφαρμόζονται οι οικείες διατάξεις που ισχύουν για τους τελωνειακούς δασμούς.

Άρθρο 5

1. Η υπαγωγή στις ποσοστώσεις που αναφέρονται στο άρθρο 1 για εμπορεύματα καταγωγής Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας υπόκειται στην προσκόμιση υπογεγραμμένου και σφραγισμένου πιστοποιητικού εξαγωγικής ποσόστωσης που εκδίδεται από το Εμπορικό Επιμελητήριο της Κίνας για τις Εισαγωγές και Εξαγωγές Μηχανημάτων και Ηλεκτρονικών Προϊόντων (CCCME) της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας.

2. Το πιστοποιητικό εξαγωγικής ποσόστωσης συντάσσεται σε έντυπο που αντιστοιχεί στο υπόδειγμα του παραρτήματος IV του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 6

Τα κράτη μέλη και η Επιτροπή συνεργάζονται στενά για να διασφαλίσουν τη συμμόρφωση με τον παρόντα κανονισμό.

Άρθρο 7

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την 1η Δεκεμβρίου 2026.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 23 Νοεμβρίου 2026.

Για την Επιτροπή
Η Πρόεδρος
Ursula VON DER LEYEN

([41]) Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 952/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 9ης Οκτωβρίου 2013, για τη θέσπιση του ενωσιακού τελωνειακού κώδικα (ΕΕ L 269 της 10.10.2013, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/952/oj).

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

I.1 — **Κατάλογος αναπτυσσόμενων χωρών, μελών του ΠΟΕ, Αλγερίας και Λιβάνου**

Αγία Λουκία, Άγιος Βικέντιος και Γρεναδίνες, Άγιος Χριστόφορος και Νέβις, Αίγυπτος, Αϊτή, Ακτή Ελεφαντοστού, Αλβανία, Αλγερία, Ανγκόλα, Αντίγκουα και Μπαρμπούντα, Αργεντινή, Αρμενία, Αφγανιστάν, Βανουάτου, Βενεζουέλα, Βιετνάμ, Βολιβία, Βόρεια Μακεδονία, Βραζιλία, Γεωργία, Γκάμπια, Γκαμπόν, Γκάνα, Γουατεμάλα, Γουιάνα, Γουινέα, Γουινέα Μπισάου, Γρενάδα, Δημοκρατία της Κιργιζίας, Δομινικανή Δημοκρατία, Ελ Σαλβαδόρ, Εσουατίνι, Ζάμπια, Ζιμπάμπουε, Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα, Ινδία, Ινδονησία, Ιορδανία, Ισημερινός, Καζακστάν, Καμερούν, Καμπότζη, Κατάρ, Κεντροαφρικανική Δημοκρατία, Κένυα, Κίνα, Κολομβία, Κονγκό, Κούβα, Κουβέιτ, Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό, Λαϊκή Δημοκρατία του Λάος, Λεσότο, Λίβανος, Λιβερία, Μαδαγασκάρη, Μακάο, Μαλάουι, Μαλαισία, Μαλδίβες, Μαλί, Μαρόκο, Μαυρίκιος, Μαυριτανία, Μαυροβούνιο, Μεξικό, Μιανμάρ, Μογγολία, Μοζαμβίκη, Μολδαβία, Μπανγκλαντές, Μπαρμπέιντος, Μπαχρέιν, Μπελίζ, Μπενίν, Μποτσουάνα, Μπουρκίνα Φάσο, Μπουρούντι, Μπρουνέι, Ναμίμπια, Νεπάλ, Νήσοι Σολομώντος, Νίγηρας, Νιγηρία, Νικαράγουα, Νότια Αφρική, Ντομίνικα, Ομάν, Ονδούρα, Ουγκάντα, Ουκρανία, Ουρουγουάη, Πακιστάν, Παναμάς, Παπούα-Νέα Γουινέα, Παραγουάη, Περού, Πράσινο Ακρωτήριο, Ρουάντα, Σαμόα, Σαουδική Αραβία, Σενεγάλη, Σεϋχέλλες, Σιέρα Λεόνε, Σουρινάμ, Σρι Λάνκα, Ταϊλάνδη, Τανζανία, Τατζικιστάν, Τζαμάικα, Τζιμπουτί, Τιμόρ, Τόγκο, Τόνγκα, Τουρκία, Τρίνινταντ και Τομπέγκο, Τσαντ, Τυνησία, Υεμένη, Φιλιππίνες, Φίτζι, Χιλή, Χονγκ Κονγκ.

I.2 — **Κατάλογος αναπτυσσόμενων χωρών στις οποίες εφαρμόζονται τα προσωρινά μέτρα**

Κίνα, Μαρόκο, Μεξικό και Τουρκία.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

'Όγκοι ποσοστώσεων

Προϊόν	Κωδικοί ΣΟ και TARIC	Κατανομή ανά χώρα (κατά περίπτωση)	Από 1η Δεκεμβρίου 2026 έως 28 Φεβρουαρίου 2027	Από 1η Μαρτίου 2027 έως 31 Μαΐου 2027	Από 1η Ιουνίου 2027 έως 18 Ιουνίου 2027	Αύξων αριθμός
			Όγκος ποσόστωσης (σε μονάδες)	Όγκος ποσόστωσης (σε μονάδες)	Όγκος ποσόστωσης (σε μονάδες)	
Ορισμένα νέα υβριδικά οχήματα	8703 40 10 10, 8703 40 10 90, 8703 50 00 10, 8703 60 10 10, 8703 60 10 90, 8703 70 00 10	Κίνα	86 301	88 219	17 260	090254
		Ιαπωνία	76 900	78 609	15 380	090255
		Τουρκία	56 844	58 107	11 369	090256
		Ηνωμένο Βασίλειο	47 431	48 485	9 486	090257
		Δημοκρατία της Κορέας	30 566	31 245	6 113	090258
		Μεξικό	15 640	15 987	3 128	090259
		Μαρόκο	10 779	11 019	2 156	090260
		Σερβία	8 709	8 902	1 742	090261
		Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής	8 317	8 502	1 663	090262
		Νότια Αφρική (*)	άνευ αντικειμένου	άνευ αντικειμένου	άνευ αντικειμένου	άνευ αντικειμένου
		Άλλες χώρες	370	378	74	090290

(*) Άνευ αντικειμένου, διότι η Νότια Αφρική εξαιρείται βάσει του παραρτήματος I.2.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ III

Κατάλογος προϊόντων που υπόκεινται σε εκ των υστέρων επιτήρηση

— οχήματα τα οποία έχουν σχεδιαστεί κυρίως για τη μεταφορά εννέα ή λιγότερων προσώπων, συμπεριλαμβανομένου του οδηγού, με εμβολοφόρο κινητήρα εσωτερικής καύσης, μεταχειρισμένα ή νέα, τα οποία επί του παρόντος υπάγονται στους κωδικούς ΣΟ 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·

— στην παραπάνω κατηγορία, μικροϋβριδικά ηλεκτρικά οχήματα τα οποία έχουν σχεδιαστεί κυρίως για τη μεταφορά εννέα ή λιγότερων προσώπων, συμπεριλαμβανομένου του οδηγού, με εμβολοφόρο κινητήρα εσωτερικής καύσης ως κινητήρα για την πρόωση και πηγή ηλεκτρικής ισχύος, όπως ενσωματωμένο εναλλάκτη ή εκκινητήρα (μίζα), που χρησιμοποιείται μόνο για λειτουργίες εκτός της πρόωσης, μεταχειρισμένα ή νέα, τα οποία επί του παρόντος υπάγονται στους κωδικούς TARIC 8703 21 10 10, 8703 21 90 10, 8703 22 10 10, 8703 22 90 10, 8703 23 11 10, 8703 23 19 10, 8703 23 90 10, 8703 24 10 10, 8703 24 90 10, 8703 31 10 10, 8703 31 90 10, 8703 32 11 10, 8703 32 19 10, 8703 32 90 10, 8703 33 11 20, 8703 33 19 20 και 8703 33 90 10·

— μηχανοκίνητα οχήματα για τη μεταφορά εμπορευμάτων με μεικτό βάρος που δεν υπερβαίνει τους 5 τόνους, μεταχειρισμένα ή νέα, ανεξάρτητα από το σύστημα μετάδοσης ισχύος τους, τα οποία επί του παρόντος υπάγονται στους κωδικούς ΣΟ 8704 21 31, 8704 21 39, 8704 21 91, 8704 21 99, 8704 31 31, 8704 31 39, 8704 31 91, 8704 31 99, 8704 41 31, 8704 41 39, 8704 41 91, 8704 41 99, 8704 51 31, 8704 51 39, 8704 51 91, 8704 51 99, 8704 60 00·

— μεταχειρισμένα νέα υβριδικά οχήματα, τα οποία έχουν σχεδιαστεί κυρίως για τη μεταφορά εννέα ή λιγότερων προσώπων, συμπεριλαμβανομένου του οδηγού, τα οποία διαθέτουν συνδυασμό εμβολοφόρου κινητήρα εσωτερικής καύσης και [ενός ή περισσότερων] ηλεκτρικού/-ών κινητήρα/-ων ως κινητήρα/-ων πρόωσης (ανεξάρτητα από τον αριθμό των τροχών που τίθενται σε κίνηση), είτε μπορούν να φορτιστούν με σύνδεση με εξωτερική πηγή ηλεκτρικής ενέργειας είτε όχι, τα οποία επί του παρόντος υπάγονται στους κωδικούς ΣΟ 8703 40 90, ex 8703 50 00, 8703 60 90, ex 8703 70 00 (κωδικοί TARIC 8703 50 00 90, 8703 70 00 90)·

— μεταχειρισμένα οχήματα που διαθέτουν μόνο ηλεκτρικό κινητήρα για την πρόωση και έχουν σχεδιαστεί κυρίως για τη μεταφορά εννέα ή λιγότερων προσώπων, συμπεριλαμβανομένου του οδηγού, τα οποία επί του παρόντος υπάγονται στον κωδικό 8703 80 90.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΕΞΑΓΩΓΙΚΗΣ ΠΟΣΟΣΤΩΣΗΣ

ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΤΗΣ ΚΙΝΑΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ ΚΑΙ ΕΞΑΓΩΓΕΣ ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΩΝ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ (CCCME)
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: 8th Floor, Office Tower 2, No. 18 Jianguomennei Street, 100005, Πεκίνο, ΚΙΝΑ
ΤΗΛ: 0086-10-58280982
ΦΑΞ: 0086-10-58280870

ΑΡΙΘ. ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΥ ΠΟΣΟΣΤΩΣΗΣ:	
ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΥ ΠΟΣΟΣΤΩΣΗΣ:	
ΕΠΩΝΥΜΙΑ ΠΩΛΗΤΗ:	
ΕΠΩΝΥΜΙΑ ΕΙΣΑΓΩΓΕΑ:	
ΑΡΙΘ. ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΤΙΜΟΛΟΓΙΟΥ:	
ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΤΙΜΟΛΟΓΙΟΥ:	

Α.Α.	ΚΩΔΙΚΟΣ ΣΟ/TARIC	ΜΑΡΚΑ	ΜΟΝΤΕΛΟ	ΠΟΣΟΤΗΤΑ
1				
2				
3				
4				
5				
6				
7				
8				
9				
10				
11				
12				
13				
14				
15				
16				
17				
18				
19				
… (*)				
ΣΥΝΟΛΟ				

(*) Το CCCME μπορεί να αυξήσει τον αριθμό των γραμμών του πίνακα.

ΔΗΛΩΣΗ

Ο/Η υπογράφων/-ουσα πιστοποιώ ότι το παρόν πιστοποιητικό αφορά τα υβριδικά ηλεκτρικά οχήματα τα οποία καλύπτονται από το εμπορικό τιμολόγιο που εξέδωσε ο/η [ΕΠΩΝΥΜΙΑ ΠΩΛΗΤΗ], για την εξαγωγή οχημάτων κινεζικής καταγωγής στην Ευρωπαϊκή Ένωση σύμφωνα με το καθεστώς ποσοστώσεων βάσει των μέτρων διασφάλισης της ΕΕ για τα υβριδικά ηλεκτρικά οχήματα [εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2026/2614 της Επιτροπής].

Δηλώνω ότι οι πληροφορίες που περιέχονται στο παρόν πιστοποιητικό είναι αληθείς και ακριβείς και ότι η ποσότητα των εμπορευμάτων που καλύπτονται από το παρόν πιστοποιητικό δεν υπερβαίνει την ποσόστωση που έχει κατανεμηθεί στην Κίνα βάσει των μέτρων διασφάλισης.

ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ ΥΠΑΛΛΗΛΟΥ:

ΥΠΟΓΡΑΦΗ:

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ: CCCME (ΣΦΡΑΓΙΔΑ)