Euroopa Liidu
Teataja

ET
L-seeria

2026/2614

24.11.2026

KOMISJONI RAKENDUSMÄÄRUS (EL) 2026/2614,

23. november 2026,

millega kehtestatakse ajutine kaitsemeede teatavate uute reisijateveoks ettenähtud hübriidsõidukite impordi suhtes

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. märtsi 2015. aasta määrust (EL) 2015/478 impordi ühiste eeskirjade kohta, ([1]) eriti selle artikleid 5 ja 7,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 29. aprilli 2015. aasta määrust (EL) 2015/755 teatavatest kolmandatest riikidest pärit impordi ühiste eeskirjade kohta, ([2]) eriti selle artikleid 3 ja 4,

võttes arvesse Euroopa Majanduspiirkonna lepingut, ([3]) eriti selle artikli 113 lõike 3 teist lõiku,

ning arvestades järgmist:

1. **TAUST**

(1) 30. oktoobril 2026 algatas Euroopa Komisjon (edaspidi „komisjon“) omal algatusel määruse (EL) 2015/478 artikli 5 ning määruse (EL) 2015/755 (edaspidi „alusmäärused“) artikli 3 kohase kaitsemeetmeid käsitleva uurimise seoses reisijateveoks ettenähtud uute hübriidmootorsõidukite (edaspidi „hübriidsõidukid“) impordiga liitu. Komisjon avaldas algatamisteate (edaspidi „algatamisteade“) *Euroopa Liidu Teatajas* ([4]).

(2) Uurimise algatamisele eelnes komisjonile avalikest turuteabeallikatest ja liidu tootmisharult kättesaadava teabe põhjalik analüüs. Võttes arvesse hübriidsõidukite sektori tundlikkust, selle strateegilist tähtsust liidu majanduse jaoks innovatsiooni, elektrifitseerimise ja tööhõive seisukohast ning piisavate tõendite olemasolu selle kohta, et hübriidsõidukite import ähvardab põhjustada liidu tootmisharule olulist kahju, otsustas komisjon nendel konkreetsetel asjaoludel ja kooskõlas alusmäärustega algatada uurimise, ilma et oleks saanud liikmesriigilt kirjalikku taotlust.

(3) Lisaks sellele näitas komisjonile kättesaadav teave liitu impordi kiirenevat tempot ja hindasid, mis on liidu tootmisharu hindadest märkimisväärselt madalamad. Võttes arvesse liidu tootmisharu ebakindlat olukorda, märkimisväärse üleilmse tootmisvõimsuse olemasolu ja liidu turu atraktiivsust, on impordi hüppeline kasv ajendanud komisjoni hindama, kas on olemas kriitilised asjaolud, mis nõuavad ajutiste meetmete viivitamatut võtmist, et vältida olulist kahju, mida oleks raske heastada.

(4) Viivitamatu tegutsemise vajadus nõudis, et komisjon viiks oma analüüsi läbi praeguses etapis kättesaadava teabe põhjal. See ei piira uurimise käigus saadud täiendava teabe arvessevõtmist. Eelkõige vaatab komisjon uurimise käigus nõuetekohaselt läbi liidu tootjate, importijate ja edasimüüjate vastused küsimustikule, kirjalikud esildised ja kaitseõiguse kasutamise käigus esitatud teabe. Huvitatud isikutel on ka võimalus taotleda ärakuulamist vastavalt algatamisteate punktile 3.4.

([1]) ELT L 83, 27.3.2015, lk 16, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/478/oj.
([2]) ELT L 123, 19.5.2015, lk 33, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/755/oj.
([3]) EÜT L 1, 3.1.1994, lk 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_internation/1994/1/oj.
([4]) Teade kaitsemeetmeid käsitleva uurimise algatamise kohta teatavate reisijateveoks ettenähtud uute hübriidsõidukite impordi suhtes (ELT C, C/2026/5780, 30.10.2026, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2026/5780/oj).

2. ASJAOMANE TOODE JA SAMASUGUSED VÕI OTSESELT KONKUREERIVAD TOOTED

(5) Algatamisteates määratletud asjaomane toode on teatavad uued hübriidsõidukid, mis on peamiselt ette nähtud kuni üheksa inimese (k.a juht) veoks ning millel on mehaaniliseks käitamiseks nii sisepõlemis-kolbmootor kui ka üks või mitu elektrimootorit (olenemata liikuma pandavate rataste arvust), mida saab või ei saa laadida välisest toiteallikast ja mis praegu kuuluvad CN-koodide ex 8703 40 10, ex 8703 50 00, ex 8703 60 10 ja ex 8703 70 00 (TARICi kood 8703 40 10 10, 8703 40 10 90, 8703 50 00 10, 8703 60 10 10, 8703 60 10 90, 8703 70 00 10) alla.

(6) Asjaomane toode hõlmab kahte tüüpi: uued hübriidelektrisõidukid ja uued pistikühendusega hübriidsõidukid. Pistikühendusega hübriidsõidukil on sisepõlemis-kolbmootor ja üks või mitu akutoitega elektrimootorit. Sisepõlemismootor toetab elektrimootorit ja akut laetakse välisest toiteallikast (elektrivõrguga ühendatuna). Hübriidelektrisõidukit käitab sisepõlemis-kolbmootor, kuid sellel on ka akutoitega elektrimootor, mis toetab sisepõlemismootorit. Selle jaoks toodetakse sõidukis elektrit regeneratiivpidurduse ja sisepõlemismootori abil. ([5]) Hübriidelektrisõidukite hulka kuuluvad nn kerghübriidsõidukid, mis on sõidukid, mis on varustatud akuga, mis aitab sõidukit liikumapaneval sisepõlemismootoril kütusesäästu suurendada.

(7) Uurimisest jäetakse välja sõidukid, mille elektritoiteallikat ei kasutata sõiduki liikumapanemiseks, Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) nr 168/2013 ([6]) kohased L-kategooria sõidukid ja mootorrattad.

(8) Komisjon tegi esialgu kindlaks, et liidu tootjate toodetav toode (edaspidi „samasugune toode“) on asjaomase tootega samasugune või konkureerib sellega otseselt. Liidus toodetavatel toodetel ja imporditavatel toodetel on samad põhilised füüsikalised ja tehnilised omadused. Mõlemad sisaldavad sisepõlemismootorit, elektrimootorit ja akusüsteemi. Kuigi üksikud mudelid võivad erineda tööomaduste, seadmete või konstruktsiooni poolest, ei muuda sellised erinevused nende põhiolemust hübriidelektrisõidukite või pistikühendusega hübriidsõidukitena. Nii liidus toodetavatel kui ka imporditud toodetel on sama otstarve, neid kasutatakse inimeste veoks ja seega on neil sama lõppkasutus. Lisaks sellele pakutakse mõlemaid tooteid sarnaste või identsete müügikanalite kaudu klientidele, kes võivad osta tooteid nii liidu kui ka välismaistelt tarnijatelt. Seega on asjaomase toote ja liidu tootjate toodetava toote vahel märkimisväärne konkurents.

3. LIIDU TOOTJAD

(9) Turuteabe põhjal kuuluvad samasuguse toote liidu tootjate hulka tootjad, kes tegutsevad eri kaubamärkide all. Euroopa Autotootjate Ühendus esindab mitut neist liidu tootjatest.

(10) Algatamisteates paluti liidu tootjatel teha uurimise käigus komisjoniga koostööd.

4. IMPORDI KASV

(11) Komisjon on Eurostati andmete põhjal teinud esialgse analüüsi asjaomase toote impordi arengu kohta ajavahemikul 2023–2025 ja 2026. aasta esimesel poolel. Selleks et tagada võrreldavus eelnenud täisaastatega, analüüsis komisjon ka viimatist 12 kuu pikkust perioodi (2025. aasta viimased kuus kuud ja 2026. aasta esimesed kuus kuud) (edaspidi „viimatine periood“).

(12) Impordi arengu hindamisel ei võtnud komisjon arvesse teatavatest riikidest pärit impordi mahtu, mis tuleks ajutiste meetmete kohaldamisalast välja jätta, eelkõige Euroopa Majanduspiirkonna (EMP) riikidest, Keeniast ja Ukrainast pärit impordi mahtu. Komisjon leiab, et arvestades turgude tihedat integreeritust EMP riikidega ja nendest riikidest

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

([6]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. jaanuari 2013. aasta määrus (EL) nr 168/2013 kahe-, kolme- ja neljarattaliste sõidukite kinnituse ja turujärelevalve kohta (ELT L 60, 2.3.2013, lk 52, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/168/oj).

pärit impordi väikest mahtu, tuleks Norrast, Islandilt ja Liechtensteinist pärit hindamisalused tooted käesoleva määruse kohaldamisalast välja jätta. Keeniast pärit import jäetakse välja Keeniaga sõlmitud kahepoolse lepingu alusel, ([7]) ([8]) ning Ukrainast pärit import kaitsemeetmete määruse kohaldamise peatamise alusel ([9]). Asjaomasel perioodil Keeniast pärit importi ei registreeritud ning Norrast, Islandilt, Liechtensteinist ja Ukrainast pärit import moodustas kokku vähem kui 0,01 % asjaomase toote koguimpordist liitu.

(13) Asjaomase toote koguimport arenes järgmiselt:

Tabel 1

Kogu import (tk aastas)

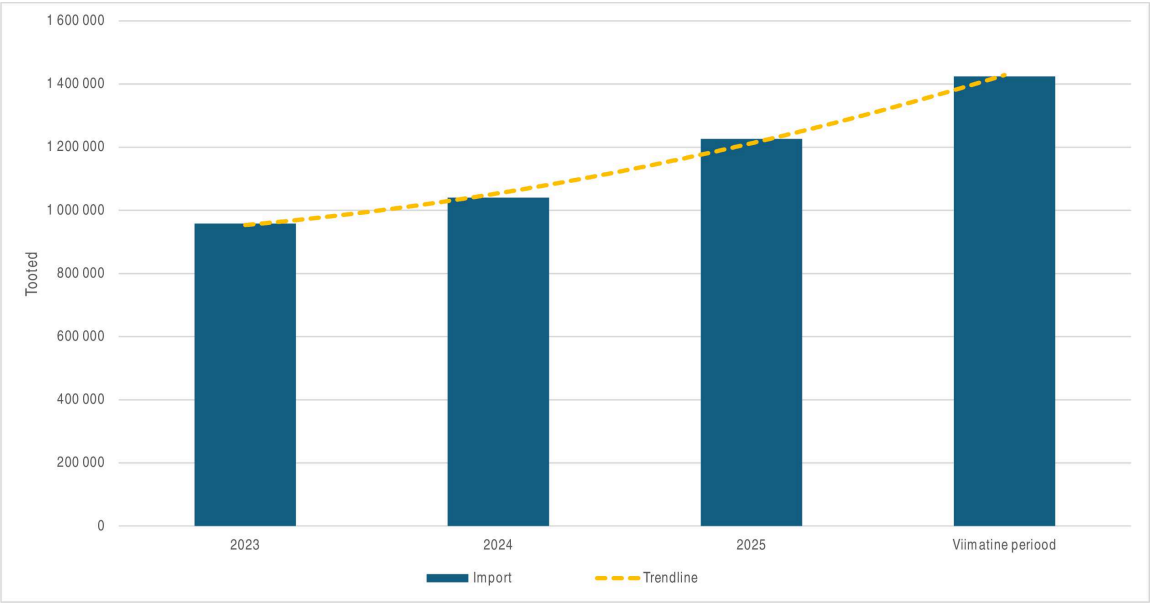
	2023	2024	2025	Viimatine periood
Import (tk)	957 965	1 040 457	1 225 813	1 423 691
Indeks (2023 = 100)	*100*	*109*	*128*	*149*

Allikas: Eurostat – Eurostati andmed CN-koodide 8703 40 10, 8703 50 00, 8703 60 10 ja 8703 70 00 põhjal.

(14) Kokkuvõttes suurenes asjaomase toote import 2024. aastal 2023. aastaga võrreldes 9 %, seejärel suurenes hüppeliselt 2025. aastal (+ 28 %) ja viimatisel perioodil (+ 49 %). 2026. aasta esimese poole andmed kinnitavad, et asjaomast toodet imporditakse oluliselt suuremates kogustes tõenäoliselt ka edaspidi. Seega imporditakse asjaomast toodet suuremates kogustes kaitsemeetmeid käsitlevate alusmääruste tähenduses.

Joonis 1

Kogu import (tk aastas)



([7]) Euroopa Majanduspiirkonna leping.
([8]) Ühelt poolt Euroopa Liidu ning teiselt poolt Ida-Aafrika Ühendusse kuuluva Keenia Vabariigi vaheline majanduspartnerlusleping (ELT L, 2024/1648, 1.7.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_internation/2024/1648/oj).
([9]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 5. juuni 2025. aasta määrus (EL) 2025/1153, millega peatatakse määruse (EL) 2015/478 teatavate sätete kohaldamine liitu imporditavate Ukraina toodete suhtes (ELT L, 2025/1153, 5.6.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2025/1153/oj).

(15) Tabelis 2 on esitatud import päritoluriikide kaupa. Hiina Rahvavabariik (edaspidi „Hiina“) on praegu suurim uute hübriidsõidukite liitu eksportija, kelle import Hiinast on alates 2024. aastast hüppeliselt suurenenud. Impordistatistika näitab, et Hiinast pärit import suurenes viimatisel perioodil 2023. aastaga võrreldes peaaegu 1 000 %. Kõige kiiremini kasvab uute hübriidsõidukite import Hiinast, Marokost ja Serbiast. Pidevalt suurenes ka import Türgist ja Mehhikost. Seevastu muudest riikidest pärit import on püsinud suhteliselt stabiilsena või vähenenud.

Tabel 2

Kogu import päritoluriikide kaupa (tk aastas)

	2023	2024	2025	Viimatine periood
Hiina	46 001	106 542	302 403	486 582
Indeks (2023 = 100)	*100*	*232*	*657*	*1 058*
Jaapan	268 611	305 240	269 459	256 898
Indeks (2023 = 100)	*100*	*114*	*100*	*96*
Türgi	177 074	185 194	199 182	207 454
Indeks (2023 = 100)	*100*	*105*	*112*	*117*
Ühendkuningriik	225 101	193 914	166 200	147 058
Indeks (2023 = 100)	*100*	*86*	*74*	*65*
Lõuna-Korea	104 668	124 741	107 104	99 081
Indeks (2023 = 100)	*100*	*119*	*102*	*95*
Mehhiko	57 264	50 973	54 802	63 980
Indeks (2023 = 100)	*100*	*89*	*96*	*112*
Maroko	18	26 815	37 771	61 259
Indeks (2023 = 100)	*100*	*148 972*	*209 839*	*340 328*
Serbia	2	17	30 515	41 537
Indeks (2023 = 100)	*100*	*850*	*1 525 750*	*2 076 850*
Lõuna-Aafrika	14 313	5 138	28 757	31 467
Indeks (2023 = 100)	*100*	*36*	*201*	*220*
Ameerika Ühendriigid	64 488	41 586	29 142	27 674
Indeks (2023 = 100)	*100*	*64*	*45*	*43*
Kõik muud	425	297	478	701
Indeks (2023 = 100)	*100*	*70*	*112*	*165*

Allikas: Eurostat.

(16) Tabelis 3 on esitatud import kvartalite kaupa alates 2025. aasta kolmandast kvartalist kuni 2026. aasta teise kvartalini. Import kasvas pidevalt igas kvartalis, mis näitab, et kasv oli viimatise perioodi jooksul järjepidev, ja iga järgmise kvartali import oli eelmisest suurem, mis osutab pigem püsivale kasvutendentsile kui ühekordsele kasvule.

Tabel 3

Kogu import (tk kvartalis)

	III KVARTAL 2025	IV KVARTAL 2025	I KVARTAL 2026	II KVARTAL 2026
Import (tk)	319 256	355 287	367 428	381 720
Indeks (III kvartal 2025 = 100)	*100*	*111*	*115*	*120*

Allikas: Eurostat.

(17) Tabelis 4 on esitatud import päritoluriikide kaupa viimatisel perioodil (alates 2025. aasta kolmandast kvartalist kuni 2026. aasta teise kvartalini). Hiinast pärit import suurenes järjepidevalt kogu viimatise perioodi jooksul, kasvades igas järgmises kvartalis. Marokost pärit import kasvas pidevalt viimatise perioodi esimese kolme kvartali jooksul, kuid neljandas kvartalis see kasvutrend ei jätkunud. Siiski oli import viimatise perioodi neljandas kvartalis 112 % suurem kui esimeses kvartalis. Türgist pärit import suurenes järsult viimatise perioodi teises kvartalis ja vähenes seejärel järgmises kvartalis, kuigi mahud jäid suuremaks kui esimeses kvartalis. Muudest riikidest pärit import püsis viimatisel perioodil suhteliselt stabiilsena või vähenes.

Tabel 4

Kogu import päritoluriikide kaupa (tk kvartalis)

	III KVARTAL 2025	IV KVARTAL 2025	I KVARTAL 2026	II KVARTAL 2026
Hiina	92 999	98 139	124 696	170 748
Indeks (III kvartal 2025 = 100)	*100*	*106*	*134*	*184*
Jaapan	65 851	69 754	61 460	59 833
Indeks (III kvartal 2025 = 100)	*100*	*106*	*93*	*91*
Türgi	38 664	69 114	50 240	49 436
Indeks (III kvartal 2025 = 100)	*100*	*179*	*130*	*128*
Ühendkuningriik	40 015	36 161	40 444	30 438
Indeks (III kvartal 2025 = 100)	*100*	*90*	*101*	*76*
Lõuna-Korea	28 136	21 320	26 620	23 005
Indeks (III kvartal 2025 = 100)	*100*	*76*	*95*	*82*
Mehhiko	16 814	15 242	15 538	16 386
Indeks (III kvartal 2025 = 100)	*100*	*91*	*92*	*97*
Maroko	6 329	14 394	27 135	13 401
Indeks (III kvartal 2025 = 100)	*100*	*227*	*429*	*212*
Serbia	10 721	16 330	9 547	4 939
Indeks (III kvartal 2025 = 100)	*100*	*152*	*89*	*46*
Lõuna-Aafrika	9 483	8 839	5 323	7 822
Indeks (III kvartal 2025 = 100)	*100*	*93*	*56*	*82*
Ameerika Ühendriigid	10 120	5 825	6 244	5 485
Indeks (III kvartal 2025 = 100)	*100*	*58*	*62*	*54*
Kõik muud	124	169	181	227
Indeks (III kvartal 2025 = 100)	*100*	*136*	*146*	*183*

Allikas: Eurostat.

(18) Tabelis 5 on esitatud kõigist kolmandatest riikidest pärit impordi muutus kuude kaupa 2025. ja 2026. aastal. Kuni 2026. aasta juulini esitatud andmed kinnitavad, et import oli igal kuul suurem kui eelmise aasta vastaval kuul. 2025. aastal import suurenes, kasvades keskmiselt 4,64 % kuus. 2026. aastal muutus see suundumus veelgi ilmsemaks: igakuine kasv oli keskmiselt 9,33 %. 2026. aasta esimese seitsme kuu impordimaht suurenes võrdluses 2025. aasta sama perioodiga 39,5 %.

Tabel 5

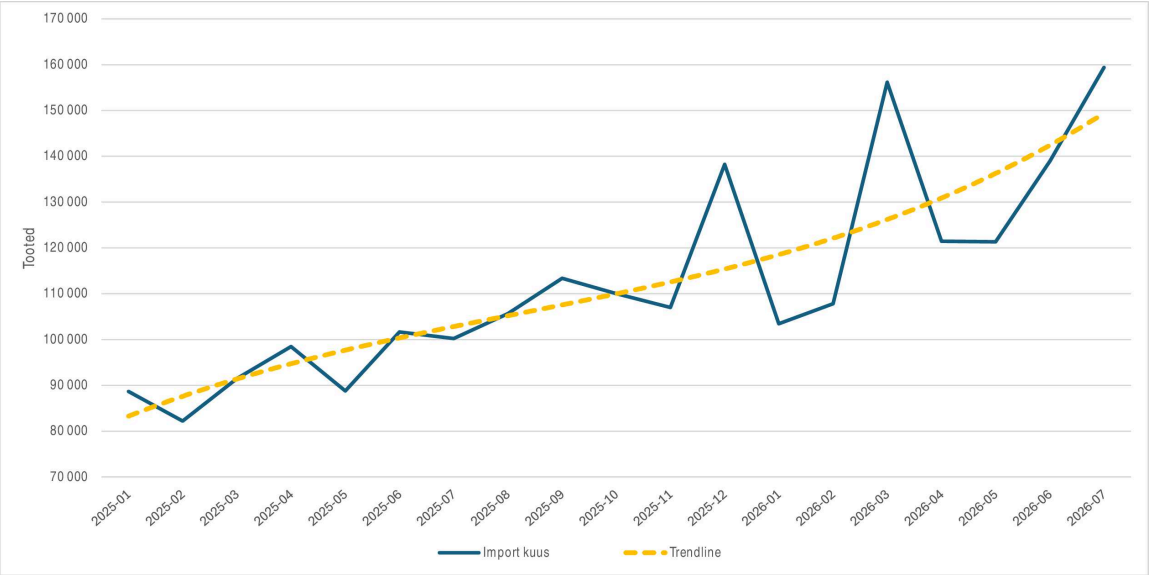
Kogu import (tk kuus)

Kuu/aasta	2025	2026
Jaanuar	88 670	103 429
Veebruar	82 225	107 816
Märts	91 489	156 183
Aprill	98 453	121 459
Mai	88 769	121 334
Juuni	101 664	138 927
Juuli	100 224	159 388
August	105 656	
September	113 376	
Oktoober	110 024	
November	107 002	
Detsember	138 261	
Allikas: Eurostat.		

(19) Nagu on näha joonisel 2, näitavad nii igakuine impordikõver kui ka vastav polünoomne trendijoon tõusu selget muutust alates 2025. aasta lõpust, muutudes oluliselt järsemaks.

Joonis 2

Impordi muutumine 2025. ja 2026. aastal kuude kaupa



5. **ETTENÄGEMATUD SÜNDMUSED**

(20) Komisjon jõudis esialgsele järeldusele, et impordi suurenemine on tingitud ettenägematutest arengutest, mis tulenevad mitmest tegurist, mis põhjustavad tasakaalustamatust asjaomase toote rahvusvahelises kaubanduses.

(21) Esiteks iseloomustab ülemaailmset autotööstust elektrisõidukite, sealhulgas asjaomase toote tootmise ja tootmisvõimsuse kiire kasv eelkõige Hiinas, kus tootmisvõimsuse kiiret kasvu toetavad tööstuspoliitika, viisaastakuplaanid ja muud valitsuse toetusprogrammid ([10]). Seda ei olnud võimalik mõistlikult ette näha asjaomaste WTO tariifiläbirääkimiste ajal ega ajal, mil EL nõustus Hiina ühinemisega WTOga ([11]). Mobility Globali prognoos Hiina, Türgi, Korea, Jaapani ja Ühendkuningriigi üldise tootmisvõimsuse kohta näitab, et aastatel 2026–2033 jätkub tootmisvõimsuse kasvutrend, mis on peamiselt tingitud tootmisvõimsuse suurenemisest Hiinas (vt tabel 16).

(22) Peamised eksporditurud ahenevad samas elektrisõidukite (ja ka asjaomase toote) kaubandust piiravate meetmete üha sagedama kasutuselevõtu tõttu. Eelkõige Ameerika Ühendriigid kohaldavad märkimisväärseid imporditõkkeid, sealhulgas paragrahvi 301 kohast 100 % tollimaksu Hiinas toodetud pistikühendusega hübriidsõidukite suhtes lisaks enamsoodustusrežiimi tollimaksule, mis on 2,5 %, ja kohaliku sisendiga seotud nõuetele, ning paragrahvi 232 kohast 25 % tollimaksu mis tahes muust riigist impordi suhtes. Ka muudel suurtel turgudel, sealhulgas Kanadas ja Türgis, kehtivad märkimisväärsed tariifsed tõkked. Kanada säilitab Hiinast pärit elektrisõidukite, sealhulgas teatavate hübriidsõidukite kvoodi 49 000 sõidukit aastas enamsoodustusrežiimi tariifiga 6,1 %. Türgi säilitab praegu Hiinast pärit sõiduautode, sealhulgas teatavate pistikühendusega hübriidsõidukite suhtes täiendava 40 % tollimaksu. Seevastu liidu turg on endiselt suhteliselt avatud (enamsoodustusrežiimi tollimaks 10 %). Neid kaubandust piiravaid meetmeid, mis muudavad liidu atraktiivseks ekspordisihtkohaks, ei olnud asjaomaste WTO tariifiläbirääkimiste ajal võimalik mõistlikult ette näha.

(23) Hiinast pärit akutoitega elektrisõidukite subsiidiumivastase uurimise järel kehtestas liit tasakaalustusmeetmete vormis täiendavad tollimaksud. Ajutised meetmed jõustusid 4. juulil 2024 ja lõplikud meetmed 30. oktoobril 2024. Tasakaalustavate tollimaksude suurus on vahemikus 17 % (BYD) kuni 35,3 % SAICi ja teiste koostööst keeldunud tootjate puhul. Selle tulemusena muutus liidu eksporditurg Hiina elektrisõidukite jaoks piiratumaks. Enne meetmete kehtestamist oli akutoitega elektrisõidukite import liitu selges ja märkimisväärses kasvutrendis ja kasvas aasta-aastalt (vt tabel 6).

Tabel 6

Hiinast pärit akutoitega elektrisõidukite import liitu

	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Akutoitega elektrisõidukite import (tk)	21 243	134 952	256 712	413 071	438 396	430 721
Indeks (2020 = 100)	*100*	*635*	*1 208*	*1 945*	*2 064*	*2 028*
Muutus võrreldes eelmise aastaga (%)		535	90	61	6	- 2

Allikas: Eurostat ja liikmesriikide tolliandmed.

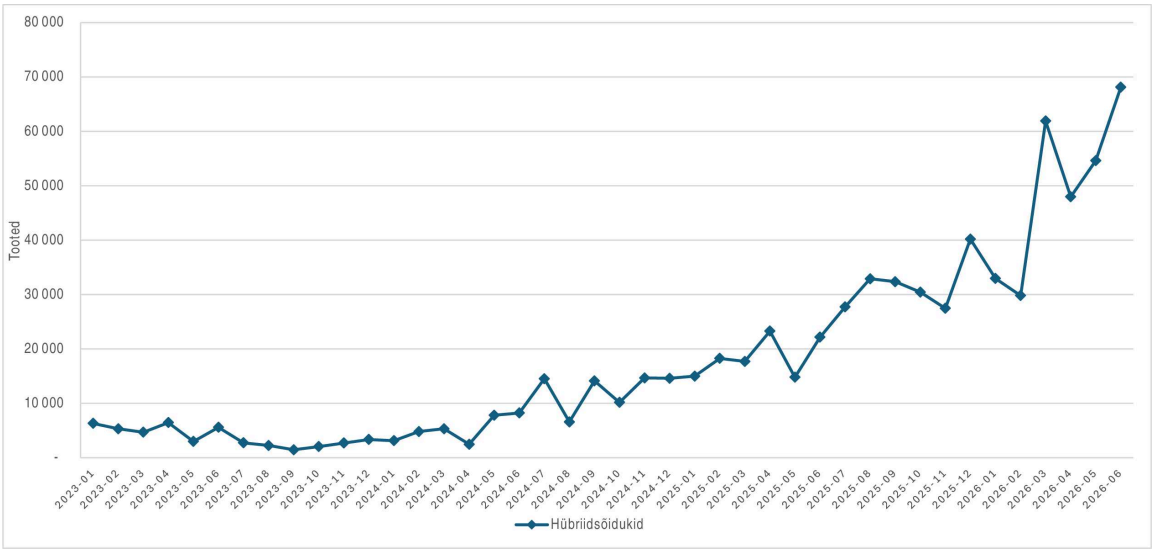
(24) Pärast meetmete jõustumist see kasvutrend peatus ja import vähenes, kuid uute hübriidsõidukite import hakkas järsult kasvama. Joonisel 3 on näha vastandlikud suundumused, mis osutavad akutoitega elektrisõidukite impordi struktuuri selgele muutusele uute hübriidsõidukite suunas.

([10]) Valitsuse poliitikat, viisaastakuplaane ja toetusprogramme seoses uute energiaallikatega sõidukitega, sealhulgas pistikühendusega hübriidsõidukitega, on põhjalikult käsitletud komisjoni 3. juuli 2024. aasta rakendusmääruse (EL) 2024/1866 (millega kehtestatakse ajutine tasakaalustav tollimaks Hiina Rahvavabariigist pärit, reisijateveoks ettenähtud, akutoitega uute elektrisõidukite impordi suhtes) (ELT L, 2024/1866, 4.7.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/1866/oj) ja komisjoni 29. oktoobri 2024. aasta rakendusmääruse (EL) 2024/2754 (millega kehtestatakse lõplik tasakaalustav tollimaks Hiina Rahvavabariigist pärit, reisijateveoks ettenähtud, akutoitega uute elektrisõidukite impordi suhtes) (ELT L, 2024/2754, 29.10.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/2754/oj) punktides 3.1 ja 3.2.

([11]) Nagu on kinnitatud vaekogu aruandes „United States – Safeguard Measure on Imports of Crystalline Silicon Photovoltaic Products – Report of the Panel".

Joonis 3

Hiinast pärit hübriidsõidukite impordi areng



(25) See kiire muutus oli võimalik tänu tootjate tootmissüsteemide suurele paindlikkusele ([12]). Paljud kasutavad tootmisliine, millega saab toota erinevaid jõuseadmeid, mis tähendab, et hübriidsõidukite tootmise laiendamiseks ei ole tingimata vaja ehitada uusi tootmisrajatisi. Selle tulemusena saavad tootjad suhteliselt lihtsalt üle minna hübriidsõidukite tootmisele. Kuigi tasakaalustusmeetmete eesmärk oli leevendada liidu tootmisharu jaoks ebaausat konkurentsi, mis tulenes Hiina valitsuse toetusprogrammidest akutoitega elektrisõidukitele, tekitasid need ka Hiina tootjatele stiimuli laiendada selliste hübriidsõidukite eksporti, mille suhtes ei kohaldu täiendavaid tollimakse.

(26) Nimetatud asjaolusid arvesse võttes jõudis komisjon esialgsele järeldusele, et need ettenägematud arengud on põhjustanud ja põhjustavad ka edaspidi hübriidsõidukite liitu suunatud impordi märkimisväärset kasvu.

6. IMPORDI KASVU PÕHJUSTANUD KOHUSTUSED

(27) Komisjon järeldas esialgu, et asjaomase toote impordi suurenemine tuleneb Euroopa Liidu poolt GATT 1994 raames võetud kohustustest, eelkõige mitmepoolsete kaubandusläbirääkimiste varasemates voorudes asjaomaste tariifiridade kohta antud kontsessioonidest.

(28) Asjaomane toode hõlmab mitut tariifirida ning Euroopa Liidul on kõigil nendel tariifiridadel väärtuseline tariifikohustus 10 %.

(29) Need kontsessioonid on praegu kantud Euroopa Liidu kontsessioonide ja kohustuste loendi I osa II jakku, mis on 1. detsembril 2016 muudetud kujul kinnitatud kui CLXXIII loend – Euroopa Liit ([13]).

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

([13]) WTO dokument WT/Let/1220.

(30) Nende GATTile lisatud ja GATT 1994 II artikli lõike 7 alusel kaasatud Euroopa Liidu kontsessioonide ja kohustuste loendisse kantud kontsessioonide tulemusena ning GATT 1994 muude sätete alusel olid Euroopa Liidul eelkõige järgmised GATT 1994 alusel tekkinud kohustused, mis tulenevad GATT 1994 XI artikli lõikest 1, millega keelatakse mittetariifsed piirangud asjaomase toote impordile, ning II artikli lõike 1 punktist a ja punkti b esimesest ja teisest lausest. Seejuures ei tohi II artikli lõike 1 punkti b esimese lause kohaselt EL kohaldatava erandi puudumise korral kehtestada kõnealusele tootele harilikke tollimakse, mis on suuremad kui ELi kontsessioonide ja kohustuste loendi vastavas osas sätestatud. Uurimise ajal kohaldas EL asjaomase toote suhtes eespool nimetatud tariifikohustuste alusel lubatud imporditariifi (mida nimetatakse ka enamsoodustusrežiimi tariifiks) maksimummäära.

(31) Asjaomast toodet imporditi GATT 1994 ([14]) alusel võetud kohustuste tulemusel suuremates kogustes, sest need kohustused koos Euroopa Liidu tariifikontsessioonidega parandasid ja tagasid uute hübriidsõidukite liidu turule importimise tingimusi. Eespool nimetatud tariifikohustused ei anna Euroopa Liidule ka võimalust tavapäraste tollimaksude tõstmiseks. See selgitab, kuidas kõnealused kohustused tõid kaasa impordi kasvu, mis ähvardab põhjustada olulist kahju.

(32) Samal ajal ei võimaldanud nimetatud GATTi kohustused ELil tõsta kõnealuse toote suhtes kohaldatavaid imporditollimakse. Euroopa Liidu GATT 1994 kohustused piirasid seega liidu suutlikkust ära hoida või heastada impordi suurenemisest tulenevat kahju. Samal ajal peatas Euroopa Liit need kohustused tulenevalt oma kaitsemeetmest.

7. OLULISE KAHJU OHT

7.1. Liidu tootjate olukord

(33) Selleks et hinnata, kas asjaomase toote liidu tootjatele on tekitatud olulist kahju või olulise kahju ohtu, uuris komisjon kooskõlas määruse (EL) 2015/478 artikliga 9 ja määruse (EL) 2015/755 artikliga 6 asjaomase toote tarbimise, tootmise, tootmisvõimsuse rakendamise, müügi, turuosa, hindade, kasumlikkuse, tööhõive ja ekspordi suundumusi 2023. aastast kuni viimatise perioodini (edaspidi „asjaomane periood“).

(34) Tootmine, tootmisvõimsus ja tootmisvõimsuse rakendamine arenesid järgmiselt.

Tabel 7

Tootmine, tootmisvõimsus ja tootmisvõimsuse rakendamine

	2023	2024	2025	Viimatine periood
Tootmine (tk)	4 065 576	4 712 178	5 562 965	5 667 859
Indeks (2023 = 100)	*100*	*116*	*137*	*139*
Tootmisvõimsus (tk)	6 420 013	7 583 462	9 000 898	9 317 209
Indeks (2023 = 100)	*100*	*118*	*140*	*145*
Tootmisvõimsuse rakendamine (%)	63	62	62	61
Indeks (2023 = 100)	*100*	*98*	*98*	*96*

Allikas: Mobility Global.

(35) Asjaomasel perioodil suurenes nii liidu tootmisharu tootmine kui ka tootmisvõimsus. Asjaomase perioodi lõpus kasvu tempo siiski aeglustus, sest viimatise perioodi kasv oli väiksem kui varasematel aastatel. Tootmisvõimsuse rakendamine püsis samas vaatamata viimastel aastatel suurenenud tootmisele madal ja oli viimase nelja aasta jooksul keskmiselt vaid ligikaudu 62 %.

([14]) GATT 1994 XI artikli lõige 1, II artikli lõike 1 punkt a ning punkti b esimene ja teine lause.

(36) Liidu tarbimine, mis põhineb Euroopa Autotootjate Ühenduse teatatud asjaomase toote registreerimiste arvul, muutus järgmiselt.

Tabel 8

Liidu tarbimine, müük liidus ja turuosa

	2023	2024	2025	Viimatine periood
Tarbimine (tk)	3 530 443	4 047 806	4 749 212	5 113 654
Indeks (2023 = 100)	*100*	*115*	*135*	*145*
Müük liidus (tk)	2 572 451	3 007 313	3 523 010	3 689 630
Indeks (2023 = 100)	*100*	*117*	*137*	*143*
ELi tootjate turuosa (%)	73	74	74	72
Indeks (2023 = 100)	*100*	*102*	*102*	*99*
Impordi turuosa (%)	27	26	26	28
Indeks (2023 = 100)	*100*	*96*	*96*	*104*

Allikas: Mobility Global ja Euroopa Autotootjate Ühendus.

(37) Liidu tarbimine suurenes asjaomasel perioodil stabiilselt, kasvades viimatisel perioodil 2023. aastaga võrreldes 45 %. See näitab, et hübriidsõidukite turg on Euroopa Liidus kiiresti kasvav turg. Samal perioodil suurenes ka liidu tootjate müük liidus. Liidu tootjad said esialgu kasu tarbimise jätkuvast kasvust, kuid see positiivne suundumus peatus viimatisel perioodil. Kuigi liidu tarbimine suurenes jätkuvalt, vähenes liidu tootjate turuosa 2025. aasta ja viimatise perioodi vahelisel ajal 2 protsendipunkti võrra. Kasvaval turul eeldatakse tavaliselt, et liidu tootjad säilitavad vähemalt oma turuosa. Turuosa vähenemine 2025. aasta ja viimatise perioodi vahel tähendab, et see vähenemine toimus 2026. aasta esimesel kuuel kuul. Kuigi andmed kogu 2026. aasta kohta ei ole veel kättesaadavad, tooks esimese kuue kuu jooksul täheldatud suundumuse jätkumine, mida näitas ka 2026. aasta juulis imporditud toodete rekordarv, kaasa turuosa vähenemise rohkem kui 2 protsendipunkti võrra kogu aasta jooksul.

(38) Komisjon jätkas üksikasjalikku analüüsimist, et hinnata imporditud uute hübriidelektrisõidukite hinnataset võrreldes ELis toodetud elektrisõidukite hindadega.

(39) Võttes arvesse liitu imporditavate uute hübriidelektrisõidukite mudelite mitmekesisust ja tagamaks, et analüüs põhineb võrreldavatel mudelitel, võrreldi nelja kategooria ([15]) hindu. Võrdluseks valitud neli kategooriat vastavad kategooriatele B, B-SUV, C-SUV ja D-SUV ning nende kogus moodustab liitu imporditud sõidukitest märkimisväärse ja representatiivse osa. Neid toodavad liidu tootjad ja neid imporditakse liitu, mis võimaldab otseselt võrrelda liidus toodetud ja imporditud mudelite hindu.

([15]) Sõiduautod võib jagada standardseteks Euroopa sõidukite klassifikatsiooni segmentideks, millesse sõiduautod ja sportlikud tarbesõidukid rühmitatakse vastavalt nende suurusele, välismõõtmetele ja kavandatud kasutusele turul. Vt ka https://alternative-fuels-observatory.ec.europa.eu/general-information/vehicle-types.

(40) Komisjon tegi hinnaanalüüsi autotööstuse portaali Marklines ([16]) andmete põhjal. Komisjon analüüsis peamiste eksportivates riikides toodetud mudeleid importivate äriühingute ja liidu tootmisharu toodetud võrreldavate mudelite hinnapakkumisi tarbijatele (välja arvatud poolte vahel kokku lepitud allahindlused). Hinnapakkumisi hinnati põhiversiooni mudelitüüpide kaupa. Kõik läbivaadatud hinnapakkumised on seotud 2026. aasta esimese poolega ja kajastavad seega kõige hilisemat perioodi.

Tabel 9

Kõikide kolmandate riikide impordihinna ja ELi hinna erinevus

Toode	Imporditud kogus (tk)	Keskmine impordi-hind (euro)	Keskmine ELi hind (euro)	Hinnaerine-vus (euro)	Hinnaerinevus kokku (euro)	Hüpoteetiline käive (euro)	Hinnaerine-vus (%)
B	30 475	19 748	24 396	4 648	141 644 318	743 473 678	19,1
B-SUV	35 165	19 282	27 065	7 784	273 710 609	951 753 459	28,8
C-SUV	100 352	30 107	39 004	8 897	892 820 758	3 914 099 859	22,8
D-SUV	37 604	46 777	48 124	1 347	50 655 362	1 809 649 582	2,8
Kokku	203 596				1 358 831 046	7 418 976 578	18,3

Allikas: Eurostat ja Marklines. Toode: 2026. aasta põhimudel.

(41) Komisjon tegi 25 imporditud mudeli ja 29 liidu tootmisharu toodetud mudeli hinnaanalüüsi kokku rohkem kui 200 000 imporditud toote kohta neljas kategoorias. Hinnavõrdlused näitasid märkimisväärset hinnaerinevust kõigi eksportivate riikide impordihindade ja liidu tootmisharu hindade vahel. Impordihinnad on ligikaudu 18 % madalamad kui liidu tootjate hinnad.

(42) Need hinnavõrdlused selgitavad, kuidas eksporditud mudelite osakaalu suurenemine liidu turul on olnud võimalik liidu tootmisharu arvelt.

(43) Kasumlikkust hinnati andmete põhjal, mis hõlmasid valdavat osa liidu hübriidsõidukite tootjatest ja mida arvestati kaalutuna müügimahtude erinevuste arvessevõtmiseks. Tabelites 10 ja 11 esitatud indekseeritud andmed näitavad liidu tootmisharu kasumlikkuse pidevat vähenemist asjaomasel perioodil.

Tabel 10

Kasumlikkuse muutumine (aasta)

	2023	2024	2025	Viimatine periood
Kasumlikkus (2023 = 100)	*100*	*51*	*41*	*43*

Allikas: liidu tootjad, müügimahtude erinevuste arvessevõtmiseks kaalutud andmed.

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

Tabel 11

Kasumlikkuse muutumine (kvartal)

	III KVARTAL 2025	IV KVARTAL 2025	I KVARTAL 2026	II KVARTAL 2026
Kasumlikkus (III kvartal 2025 = 100)	*100*	*90*	*34*	*57*

Allikas: liidu tootjad, müügimahtude erinevuste arvessevõtmiseks kaalutud andmed.

(44) 2023. aasta ja viimatise perioodi vahel vähenes kasumlikkus aasta arvestuses 57 %. Selle tulemusena saavutas liidu tootmisharu viimatisel perioodil keskmiselt vaid kaks kolmandikku minimaalsest kasumist, mida oleks tavaliselt vaja nende hübriidsõidukitega seotud äritegevuse pikaajalise rahalise elujõulisuse tagamiseks. Kvartaliandmed kinnitavad, et viimatisel perioodil see negatiivne suundumus jätkus ja süvenes. See viitab liidu tootmisharu majandustulemuste märkimisväärsele halvenemisele nii pikemas perspektiivis kui ka viimatiste kvartalite lõikes. Kuigi andmed kogu 2026. aasta kohta ei ole veel kättesaadavad, osutab esimese kuue kuu jooksul täheldatud suundumuse jätkumine kasumlikkuse edasisele vähenemisele 2026. aastal.

(45) Euroopa Autotootjate Ühenduse tööhõivenäitajad ei sisalda jaotust jõuseadmete tehnoloogia järgi. Tööhõive intensiivsuse uuringud näitavad siiski, kui palju tööjõudu on vaja eri tüüpi sõidukite tootmiseks ([17]).

(46) Syndexi analüüsi ([18]) kohaselt on kerghübriidsõidukite tootmisel 1 000 sõiduki kohta vaja ligikaudu 17,2 täistööajale taandatud töökohta ja pistikühendusega hübriidsõidukite tootmisel 17,4 täistööajale taandatud töökohta. Need hinnangud puudutavad konkreetselt Prantsusmaad ega arvesta eraldi hübriidelektrisõidukeid, kuigi kerghübriidsõidukid kuuluvad laiemasse hübriidelektrisõidukite kategooriasse.

(47) Võttes arvesse, et pistikühendusega ja kerghübriidsõidukite hinnanguline tööhõive määr on üldjoontes sarnane (vastavalt 17,2 ja 17,4 täistööajale taandatud töötajat 1 000 sõiduki kohta), kasutatakse uute hübriidsõidukite tootmisega seotud tööhõive hindamisel asendusväärtusena keskmist tööhõive määra 17,3 täistööajale taandatud töötajat 1 000 sõiduki kohta.

(48) Kuigi aluseks olevad tööhõiveprognoosid on riigipõhised, annavad need mõistliku aluse tööhõivenäitajate ekstrapoleerimiseks kogu Euroopa Liidule. Liidu autotööstus tugineb üldjoontes võrreldavatele tootmisprotsessidele ja -tehnoloogiatele.

(49) Võttes arvesse tabelis 12 esitatud hübriidsõidukite tootmiskoguseid ja nimetatud tööhõiveindeksit, saadakse uute hübriidsõidukite tootmisega seotud täistööajale taandatud töötajate arvu järgmised hinnangulised väärtused.

Tabel 12

Tööhõive

	2023	2024	2025	Viimatine periood
Tööhõive	27 837	28 474	33 622	33 816
Indeks (2023 = 100)	*100*	*102*	*121*	*121*

Allikas: Syndex.

([17]) Galgóczi, B. (toim.), *On the Way to Electromobility-a Green (er) But More Unequal Future?*, ETUI, 2023.
([18]) Vt eespool nimetatud uuringut.

(50) Eksport muutus järgmiselt.

Tabel 13

Eksport

	2023	2024	2025	Viimatine periood
Eksportmüügi maht (tk)	893 507	847 220	938 164	925 635
Indeks (2023 = 100)	*100*	*95*	*105*	*104*
Ekspordihind (EUR/tk)	35 929	35 615	36 986	34 096
Indeks (2023 = 100)	*100*	*99*	*103*	*95*

Allikas: Eurostat.

(51) Liidu tootjate eksport püsis asjaomasel perioodil suhteliselt stabiilsena, välja arvatud 2025. aastal. Ekspordihinnad langesid 2023. aastal, tõusid seejärel veidi ning viimatisel perioodil langesid taas.

7.2. **Olulise kahju oht**

(52) Komisjon tegi esialgse järelduse, et liidu tootmisharu olukord ei osuta praegu veel suureneva impordi põhjustatud olulise kahju olemasolule. Siiski leidis komisjon, et tootmisharu on ebakindlas olukorras ja on olemas olulise kahju oht, võttes arvesse punktis 7.1 esitatud halvenevaid majandusnäitajaid, madala hinnaga impordi märkimisväärset ja kiirenevat kasvu, liidu tootmisharus kavandatud ümberkorraldusi ning märkimisväärset olemasolevat üleilmset tootmisvõimsust.

Halvenevad majandusnäitajad

(53) Eelnev analüüs näitas, et viimasel perioodil sattusid liidu tootjad turuosa, tootmisvõimsuse rakendamise, kasumlikkuse ja hindade osas kasvava surve alla. Kuigi liidu tarbimine suurenes märkimisväärselt, vähenes liidu tootjate turuosa 2025. aasta ja viimatise perioodi vahelisel ajal 2 protsendipunkti ([19]) võrra ning tootmisvõimsuse rakendamine püsis kogu asjaomasel perioodil püsivalt madalal tasemel, jäädes vahemikku 61–63 %. Tehaste madal kasutusmäär tähendas liidu tootjate jaoks suuremaid püsikulusid olukorras, kus liidu tootjad eeldasid põhjendatult, et nad suurendavad toodangut ja vähendavad tootmise püsikulusid. Turuosa kaotus on eriti murettekitav ajal, mil liidu tootjad peavad elektrifitseerimisele ülemineku raames tegema märkimisväärseid investeeringuid uute mudelite ja tehnoloogiate arendamisse.

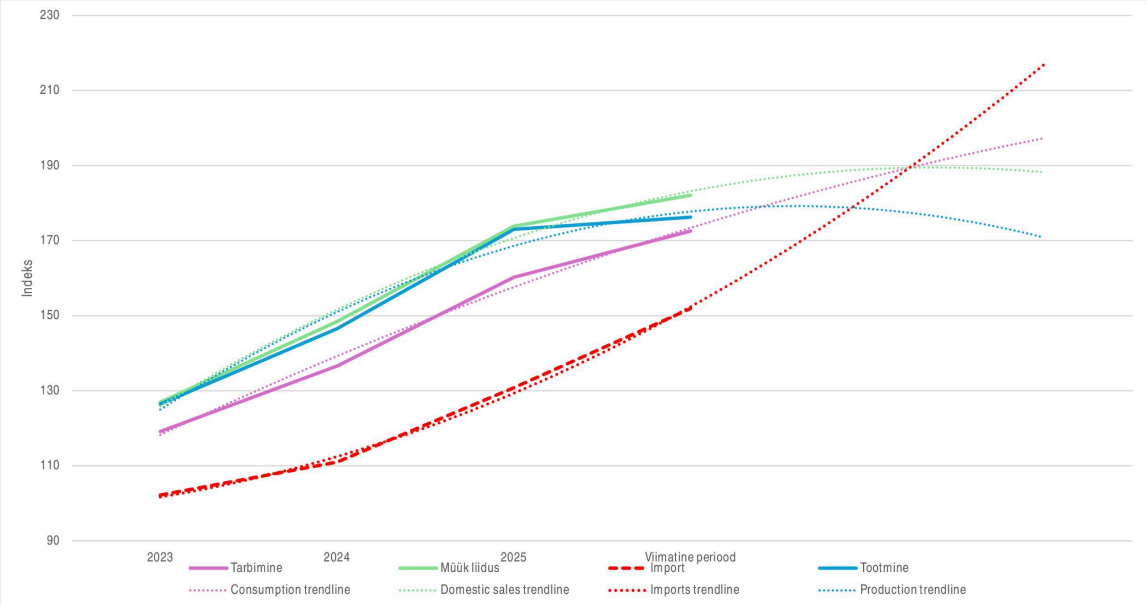
(54) Import suurenes samas järsult, kusjuures impordihinnad olid keskmiselt 18 % madalamad kui liidu tootmisharu hinnad ja liidu tootmisharu kasumlikkus vähenes asjaomasel perioodil pidevalt. Need kumulatiivsed tõendid näitavad, et liidu tootmisharu ei saanud turu kasvust kasu, sest madala hinnaga import kattis agressiivselt lisanõudluse ja see kahjustas otseselt liidu tootjate majandustulemusi.

(55) Järgmisel joonisel on esitatud liidu tootmisharu tulemusnäitajate arengu ja impordi suurenemise võrdlus. Igas näitajas sisaldub järgmise kahe aasta trendi prognoos, mis kajastab majandusnäitajate kasvu aeglustumist 2025. aasta ja viimatise perioodi vahel, samas kui import jätkus samas tempos.

([19]) Kuigi andmed kogu 2026. aasta kohta ei ole veel kättesaadavad, tooks esimese kuue kuu jooksul täheldatud suundumuse jätkumine, mida näitas ka 2026. aasta juulis imporditud toodete rekordarv, kaasa turuosa vähenemise rohkem kui 2 protsendipunkti võrra kõigest ühe aasta jooksul.

Joonis 4

Ülevaade tarbimise, tootmise, müügi ja impordi suundumustest



(56) See oli eriti murettekitav olukorras, kus liidu tootmisharu peaks saavutama suure müügimahu ja kestliku tootmisvõimsuse rakendamise suure määra, ([20]) sest seda turgu iseloomustavad kõrged püsikulud ja märkimisväärsed investeerimisvajadused konkurentsivõime säilitamiseks. Kokkuvõttes osutavad need näitajad liidu tootmisharu majandusliku olukorra halvenemisele lähitulevikus. Koos impordi kasvumääraga, nagu on täpsemalt kirjeldatud allpool, võivad need arengud meetmete puudumise korral asetada tootmisharu üha haavatavamasse olukorda.

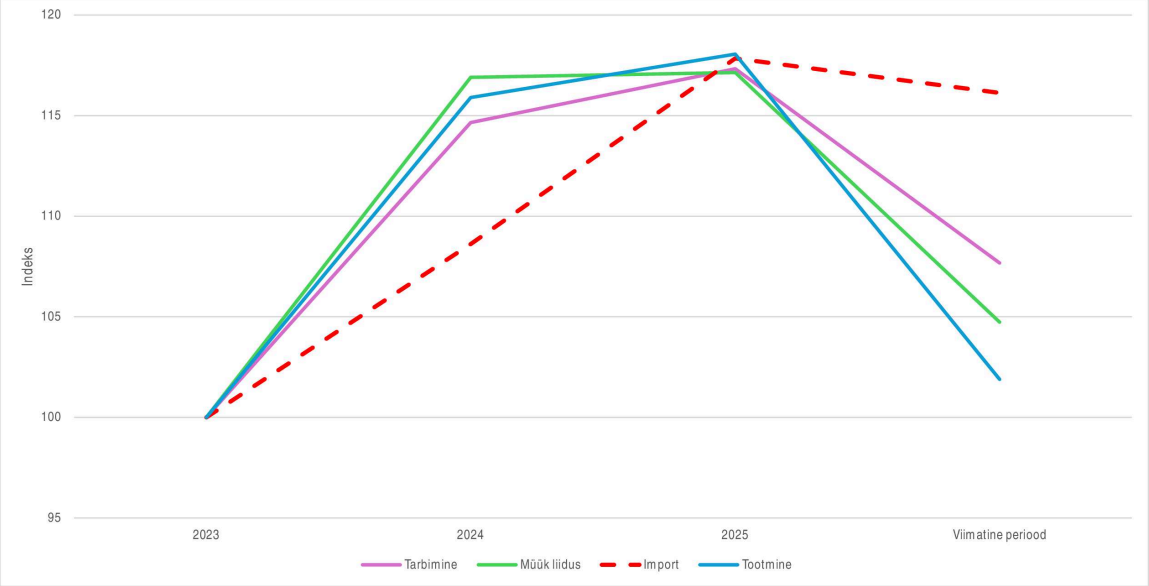
Madala hinnaga impordi kasvu määr on märkimisväärne

(57) Impordimahtude muutumine (tabel 1) asjaomasel perioodil näitas, et import nii suurenes kui ka kiirenes. Kuigi liidu tarbimine suurenes 2025. aasta ja viimatise perioodi vahel märkimisväärselt (364 442 sõiduki võrra), kattis üle poole sellest täiendavast nõudlusest (täpsemalt 54 %) kolmandatest riikidest pärit import. Arvestades, et need kolmandad riigid moodustasid 28 % liidu turuosast, on ilmne, et turu viimatise tarbimiskasvuga seotud nõudlust rahuldavad peamiselt imporditud tooted, mitte liidu tootmisharu. Lisaks sisenesid imporditud tooted viimatisel perioodil turule hindadega, mis olid liidu tootjate hindadest märkimisväärselt madalamad. Lisaks asjaolule, et punktis 7.1 nimetatud hinnaerinevus avaldas märkimisväärset survet liidu tootmisharu majanduslikule olukorrale, mille kasumlikkus on juba niigi ebakindel, suurendab see hinnaerinevus tõenäoliselt ka nõudlust täiendava impordi järele.

([20]) Mitu liidu tootjat on teatanud restruktureerimisprogrammidest, mille eesmärk on vähendada tootmisvõimsust, et saavutada kestlikum tootmisvõimsuse rakendamise määr. Vt ka ptk „Kavandatud ümberkorraldused“.

Joonis 5

Teatavate näitajate kasvumäär aastas



(58) Eelmisel joonisel on näidatud tarbimise, tootmise, liidus müügi ja impordi aastase kasvumäära indeksid. Esimese kolme aasta jooksul kasvasid tarbimine, tootmine ja liidus müük keskmiselt veidi alla 20 %. Viimatisel perioodil langes kasv siiski järsult ühekohalisele väärtusele. Import kasvas esialgu palju aeglasemalt, kuid 2025. aastaks oli see jõudnud muude näitajatega samale tasemele. Viimatisel perioodil ületas impordi kasvumäär muude näitajate kasvumäära.

(59) Impordistatistika päritoluriikide kaupa (tabel 2) näitas, et see järsk kasv oli tingitud eelkõige, kuid mitte ainult, Hiinast pärit impordist. Andmed varasema impordi osakaalu kohta näitasid, et esialgu suurenes Hiina impordi turuosa muude kolmandate riikide arvelt. Viimatisel perioodil hakkas Hiina impordi turuosa kasvama aga liidu tootmisharu arvelt. Eeldatakse selle suundumuse jätkumist ja madala hinnaga impordi edasist suurenemist. Mobility Globali andmetel tootis Hiina 2025. aastal ligikaudu 7 miljonit hübriidsõidukit ja riigi tootmisvõimsus on hinnanguliselt kaks korda suurem kui toodang. Nagu on näidatud tabelis 14, eeldatakse tootmise jätkuvat suurenemist.

Tabel 14

Hübriidsõidukite tootmine Hiinas

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

Allikas: Mobility Global. 2025. aasta ja 2026. aasta esimese poolaasta kohta esitatud väärtused kajastavad tegelikku tootmist, vahemiku 2026. aasta teine poolaasta kuni 2030 kohta esitatud väärtused kajastavad Mobility Globali prognoosi.

(60) See kasv toimub olenemata omamaise nõudluse vähenemisest, kusjuures teatatud sõidukite müük on aastast aastasse vähenenud ligikaudu 20 %, sealhulgas pistikühendusega hübriidsõidukite müük on vähenenud 26 %. ([21]) Väheneva nõudluse, liigse tootmisvõimsuse ja tiheda omamaise konkurentsi tõttu sõltuvad Hiina tootjad üha enam eksporditurgudest. Nagu on näidatud tabelis 15, oli Hiina eksport 2025. aastal peaaegu 500 % suurem kui 2022. aastal. Hiina eksportis ligikaudu 1 125 miljonit hübriidsõidukit, millest 27 % oli suunatud liitu. See on 7 protsendipunkti suurune kasv võrreldes 2024. aastaga, mil Hiina hübriidsõidukite ekspordist oli liitu suunatud 20 %.

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

Tabel 15

Hiinast pärit hübriidsõidukite import maailmas kokku

	2023	2024	2025
Hiinast pärit import kogu maailmas (tk)	191 912	526 312	1 124 177
Indeks (2023 = 100)	*100*	*274*	*586*

Allikas: GTA.

(61) Nagu on selgitatud punktis 5, näib alternatiivsete ekspordisihtkohtade kättesaadavus olevat piiratud. Seevastu jäi liidu turg suhteliselt avatuks ning oli ja on seega atraktiivne ekspordisihtkoht Hiina eksportijate jaoks, kes seisavad silmitsi nõrga omamaise nõudluse ja liigse tootmisvõimsusega.

(62) Võttes arvesse märkimisväärset ja kiiresti kasvavat importi liitu, selle impordi hinnaerinevust ja suuri imporditõkkeid muudel asjaomastel eksporditurgudel, on tõenäoline, et import liitu suureneb märkimisväärselt. Madala hinnaga impordi jätkuv kasv avaldab tõenäoliselt täiendavat survet liidu tootjate hindadele ning vähendab nende müüki, turuosa, kasumlikkust ja investeeringute tasuvust. See omakorda nõrgendaks liidu tootmisharu suutlikkust säilitada tootmist ja töökohti ning rahastada olulisi investeeringuid, mida on vaja innovatsiooniks ja elektrifitseerimisele üleminekuks. Kättesaadavad tõendid toetasid seega järeldust, et madala hinnaga impordi mahu suurenemine ähvardas tekitada liidu tootmisharule olulist kahju.

Kavandatud ümberkorraldused

(63) Euroopa ümberstruktureerimise jälgimise keskuse (ERM) ([22]) esialgse analüüsi ning äriühingute aruannete ja meediakajastuse põhjal näib, et alates 2024. aastast on liidu autotootjate restruktureerimistegevus intensiivistunud. Alljärgnevas analüüsis keskendutakse liidu suurimatele autotootjatele.

(64) 2024. aasta detsembris võttis üks liidu tootja kohustuse vähendada 2030. aastaks töötajate arvu oma Saksamaa tootmisüksustes rohkem kui 35 000 töötaja võrra. ([23]) Hiljem, 2026. aasta märtsis korrigeeriti seda arvu ülespoole ning äriühing eeldab, et 2030. aastaks kaotatakse kogu kontsernis ELis ligikaudu 50 000 töökohta. ([24])

(65) 2026. aasta septembris kiitis liidu tootja heaks kava koondada kogu maailmas veel 50 000 töökohta. See tähendab, et tootja kavatseb 2030. aastaks kaotada kokku ligikaudu 100 000 töökohta, mis hõlmab ligikaudu 50 000 kinnitatud töökohta kogu liidus ja veel 50 000 töökohta kogu maailmas, millest ligikaudu pooled asuvad Saksamaal. ([25]) Kuigi see töökohtade kaotamine on ulatuslik ega ole konkreetselt suunatud hübriidelektrisõidukite või pistikühendusega hübriidsõidukite tootmisele, on hübriidsõidukite tulevane tootmine tootmisvõimsuse vähendamiseks välja kuulutatud ulatuslike ümberkorralduste tõttu üha suurema surve all. Näiteks märgiti 2026. aasta septembri teates, et praeguse seisuga ei suuda liidu tootja kasvavat impordikonkurentsi arvestades pärast 2030. aastat tagada Hannoveri (12 900 töötajat), Emdeni (7 700 töötajat), Zwickau (8 000 töötajat) ja Audi Neckarsulmi (15 500 töötajat) tehaste tulevast tootmist ([26]). Nii Hannoveri kui ka Neckarsulmi tehas tegelevad uute

([22]) Euroopa ümberstruktureerimise jälgimise keskus (ERM) jälgib kogu Euroopa Liidu autotootjate ulatuslikke töökohtade vahetusi ja restruktureerimisteateid, registreerides teatatud restruktureerimisjuhtumid, mis mõjutavad suuremates ettevõtetes vähemalt 100 töökohta või 10 % tööhõivest.

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

hübriidsõidukite tootmisega, mis toob esile ohu tööhõivele seoses uute hübriidsõidukite tootmisega nendes tehastes. Lisaks sellele on mitu liidu tootmisliini piisavalt paindlikud, et toota eri jõuseadmetega sõidukeid, mis tähendab, et iga sellise tehase sulgemine mõjutab hübriidelektrisõidukite ja pistikühendusega hübriidsõidukite võimalikku tootmist tulevikus.

(66) Komisjon täheldas, et veel ühe liidu hübriidsõidukite tootja eesmärk on parandada 2030. aastaks tootmisvõimsuse rakendamist 80 %-ni, korraldades tootmist ümber ja vähendades Euroopa tootmisvõimsust 800 000 ühiku võrra ([27]). Selle ümberkorraldamise raames kavatseb liidu tootja kõige varem 2028. aasta lõpuks lõpetada sõidukite tootmise Poissys (Prantsusmaa). See hõlmab hübriidsõidukite tootmist. Selle asemel on kavas anda tegevuskohale uus kasutusotstarve, mis hõlmab sõidukiosade tootmist, sõidukite korrastamist, ringlussevõttu, 3D-printimist ja muud tööstustegevust.

(67) See näitab, et kuigi nõudlus elektrisõidukite järele kasvab, mõjutavad turu kasvu peamiselt imporditud hübriidsõidukid ning liidu tootjad kavatsevad tootmisvõimsust vähendada, selle asemel et turu kasvust täit kasu saada. Madala hinnaga impordi järsu kasvu eeldatav jätkumine suurendab veelgi survet liidu tootjatele.

(68) Komisjon täheldas täiendavaid teateid ulatuslike ümberkorralduste kohta, mis on otseselt seotud suurenenud ülemaailmse surve ja agressiivse hinnakujundusega autotööstuses ning tõenäoliselt mõjutavad hübriidsõidukite tootmist tulevikus. Näiteks teatas üks teine autotootja ulatuslikust uuest pikaajalisest strateegiast ja restruktureerimisest, mille eesmärk on toime tulla tiheda ülemaailmse konkurentsi, arenduskulude ja kiiresti arenevate Hiina tootjate avaldatava kasvava survega. ([28]) See liidu tootja kavatseb elektrisõidukite arenduskulude vähendamiseks koondada 15–20 % oma ülemaailmsest insener-tehnilisest tööjõust ([29]), vähendades kogu maailmas tehnika-, teadus- ja arendustegevuse ning haldussüsteemide valdkonna inseneride ametikohtade arvu, mis mõjutab märkimisväärselt tootja äritegevust Prantsusmaal ja Hispaanias.

(69) Lisaks sellele võttis komisjon teadmiseks ühe teise liidu hübriidsõidukite tootja teated, mille kohaselt kavandatakse 2027. aastani tööjõu vähendamist ülemaailmselt ligi 8 000 töötaja võrra, ([30]) kusjuures enamik koondamistest toimub Saksamaal. Äriühing tõi ümberkorralduste peamiste ajenditena välja kasumlikkuse vähenemise ja tõsised turul valitsevad takistused.

(70) Peale selle on üks teine liidu tootja rakendanud kasumlikkuse säilitamiseks struktuurilisi kärpeid ja kulude piiramise strateegiaid. Kuna Hiinas väheneb nõudlus tipptasemel sõidukite järele ja valitseb tugev hinnasurve, on sellest tulenev surve ülemaailmsetele tuludele tinginud vajaduse vähendada tegevust ja tootmiseesmärke ning hinnata põhjalikult ümber äriühingu kulustruktuur. ([31])

Märkimisväärne olemasolev ülemaailmne tootmisvõimsus

(71) Tabelis 16 on esitatud Mobility Globali prognoos üldise tootmisvõimsuse kohta peamistel ülemaailmsetel turgudel, nimelt Hiinas, Türgis, Koreas, Jaapanis ja Ühendkuningriigis. Prognoosi kohaselt peaks tootmisvõimsuse kasvutrend jätkuma aastatel 2025–2033, mis on peamiselt tingitud tootmisvõimsuse suurenemisest Hiinas. Nende tehaste tootmisvõimsuse rakendusaste langeb pärast 2025. aastat hinnanguliselt alla 50 %, mis näitab märkimisväärset ja murettekitavat vaba tootmisvõimsuse määra. Seda tõukab tagant eelkõige Hiina, kus tootmisvõimsuse rakendusaste on hinnanguliselt ainult 43 %. Selle tulemusena võib hinnanguline tootmisvõimsuse ülejääk nendel ülemaailmsetel turgudel ulatuda kuni 50 miljoni sõidukini, mis on samaväärne praeguse tootmismahuga. Kuigi need arvud ei puuduta konkreetselt hübriidsõidukeid, annavad need asjakohase konteksti hübriidsõidukite segmendi tegevustingimuste hindamiseks. See on eriti oluline, arvestades autotööstuse tootmise paindlikkust, kus tootjad suudavad samadel tootmisliinidel toota erinevate jõuseadmetega sõidukeid. Seetõttu on autotööstuse üldises tootmises ja tootmisvõimsuses toimuvad muutused olulised, et hinnata hübriidsõidukite segmendi tootmisvõimsuse olukorda.

([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/.

Tabel 16

Prognoos üldise tootmisvõimsuse kohta peamistel ülemaailmsetel turgudel

Hiina, Jaapan, Korea, Türgi, Ühendkuningriik											
Näitaja/aasta	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Kogutoodang (tuhandetes)	43 988	44 022	47 112	45 297	45 172	45 093	45 455	45 996	46 261	46 839	47 124
Indeks	*100*	*100*	*107*	*103*	*103*	*103*	*103*	*105*	*105*	*106*	*107*
Kogumaht (tuhandetes)	83 884	88 072	92 077	94 684	95 179	94 847	95 624	95 283	95 447	95 626	96 127
Indeks	*100*	*105*	*110*	*113*	*113*	*113*	*114*	*114*	*114*	*114*	*115*
Tootmisvõimsuse rakendamine (%)	52	50	51	48	47	48	48	48	48	49	49

Allikas: Mobility Global.

(72) Seega, tuginedes autotööstuse maailmaturu esialgsele analüüsile, on edasist laienemist kavandatavatel eksportijatel piisavalt vaba tootmisvõimsust, mis uute hübriidsõidukite madalaid impordihindu ja liidu turu atraktiivsust arvesse võttes suunatakse tõenäoliselt üha enam liidu turule.

Laovarud

(73) Hübriidsõidukite laovarude tase liidus on oluline näitaja imporditud toodete poolt tulevikus liidu tootmisharule avaldatava surve kohta, kuna need kogused on ette nähtud müügiks liidu turul.

(74) Praeguses etapis keskendutakse analüüsis eelkõige Hiinale, sest näib, et impordi järsk kasv on tingitud eelkõige, kuid mitte ainult, Hiinast pärit impordist. Selleks et hinnata asjaomase toote varude taset liidus, uuriti ajavahemikul 2023–2025 Hiinast liitu suunatud ekspordi statistikat. Hiina teatatud ekspordi ja liidu registreeritud impordi erinevust võib lugeda liidus tollivormistust ootavateks sõidukiteks. Arvestades, et sõidukite vedu Hiinast liitu võib kesta mitu kuud, ei ole jooksva aasta andmeid arvesse võetud.

Tabel 17

Hiina ekspordistatistika ja ELi impordistatistika võrdlus

	2023	2024	2025
Hiina eksport ELi (tk)	47 644	114 197	356 037
ELi import Hiinast (tk)	46 001	106 542	302 403
Erinevus (tk)	1 643	7 655	53 634

Allikas: Hiina ekspordistatistika ja Eurostat.

(75) Ekspordi ja impordi vahe oli 2023. aastal tühine, kuid suurenes 2024. aastal veidi ja suurenes 2025. aastal märkimisväärselt, jõudes ligikaudu 53 000 sõidukini. Kuigi mõned neist sõidukitest võisid olla 2026. aastal tollivormistuse läbinud, on 2025. aastal täheldatud erinevus siiski märkimisväärselt suurem kui kolmel eelneval aastal. See näitab, et laovarud üha kasvavad ja suurendavad seega survet, mida import avaldab liidu tootmisharule.

7.3. **Kokkuvõte**

(76) Eespool esitatut arvesse võttes tegi komisjon esialgse järelduse, et liidu tootjad on haavatavas olukorras ja neid ähvardab olulise kahju oht, mida tõendavad punktis 7.1 esitatud halvenevad majandusnäitajad, madala hinnaga impordi märkimisväärne ja kiirenev kasv, liidu tootmisharus kavandatud ümberkorraldused, märkimisväärne olemasolev ülemaailmne tootmisvõimsus ja üha suuremad laovarud liidu turul.

8. **PÕHJUSLIK SEOS**

(77) Komisjon uuris, kas suurenenud import tekitas liidu tootjatele olulise kahju ohtu. Lisaks sellele uuris komisjon, kas liidu tootjatele olulise kahju tekkimise ohule võisid samal ajal kaasa aidata muud teadaolevad tegurid, et seada kahtluse alla põhjusliku seose olemasolu liidu tootmisharule olulise kahju tekkimise ohu ja suurenenud impordi vahel.

8.1. **Suurenenud import**

(78) Komisjon jõudus esialgsele järeldusele, et asjaomase toote suurenenud impordi ja liidu tootjatele olulise kahju tekkimise ohu vahel on põhjuslik seos. Põhjuslikku seost impordi järsu kasvu ja liidu tootmisharu ebakindla majandusliku olukorra vahel näitasid viimatisel perioodil täheldatud arengud.

(79) Kuigi liidu tarbimine ja müük asjaomasel perioodil suurenesid, paistab viimatine periood silma kui esimene periood, mil turu kasvu kajastas peamiselt import, mitte liidu tootmisharu. Kuna import laiendas sel perioodil agressiivselt oma kohalolekut liidu turul, kaasnes sellega liidu tootmisharu majandusnäitajate halvenemine, sealhulgas turuosa vähenemine, märkimisväärne hinnasurve, üha väiksem kasumlikkus ja vajadus edasiste ümberkorralduste järele.

(80) Viimatise perioodi igakuised andmed näitavad, et import siseneb liidu turule üha kiiremas tempos. Lisaks sellele on eksportijatel piisavalt vaba tootmisvõimsust, mida kavatsetakse veelgi laiendada. Võttes arvesse liidu hübriidsõidukite turu atraktiivsust hinna poolest, eeldatakse, et viimatisel perioodil täheldatud impordisuundumus jätkub ja kiireneb veelgi.

(81) Võttes arvesse liidu tootmisharu niigi väikest kasumlikkust koos kõrgete püsikulude ja märkimisväärsete investeeringutega, mida on vaja sellel turul konkurentsivõime säilitamiseks, halvendab impordi jätkuv kiirenemine kahtlemata veelgi tootmisharu majanduslikku olukorda (nagu see juhtus ka viimatisel perioodil) ja põhjustab tõenäoliselt lähitulevikus liidu tootjatele tõsist kahju.

(82) Seepärast tegi komisjon esialgse järelduse, et impordi suurenemise ja liidu tootjatele olulise kahju tekkimise ohu vahel on põhjuslik seos.

8.2. **Muud teadaolevad tegurid**

(83) Veendumaks, et olulise kahju oht ei ole tingitud muudest teguritest kui suurenenud import, tegi komisjon esialgse analüüsi, et selgitada välja, kas liidu tootjatele olulise kahju tekkimise ohule võisid kaasa aidata ka muud tegurid, ning eristas nende tegurite mõju suurenenud impordi mõjust, et teha kindlaks tõelise ja olulise põhjusliku seose olemasolu.

(84) Kuigi kõrged energiahinnad on hübriidsõidukite tootmisel oluline tegur, tuleneb tõsise kahju tegelik oht survest, mida avaldab ELi hindadele madala hinnaga impordi järsk kasv. Energiahinnad on liidus tõepoolest üldiselt kõrgemad kui mõnes muus maailma piirkonnas. Tavapärastes turutingimustes saavad tootjad kajastada kulude suurenemist oma müügihindades, et säilitada mõistlik kasum. Asjaomane toode aga siseneb liidu turule liidu hindadest keskmiselt 18 % madalamate hindadega ja avaldab survet, mis ei võimaldanud liidu tootjatel tõsta energiahinna katmiseks oma müügihinda. Seega ei põhjusta olulise kahju ohtu mitte suurenevad energiakulud, vaid suurenenud impordist tingitud liidu tootjate suutmatus seda kulude kasvu täpselt oma müügihindadesse üle kanda.

(85) Liidu tootjate eksporditegevus on asjaomasel perioodil olnud üldjoontes stabiilne, välja arvatud 2024. aastal, mil eksport vähenes. Seda stabiilsust arvesse võttes jõudis komisjon esialgsele järeldusele, et eksporditegevus ei aidanud kaasa olulise kahju tekkimisele.

(86) Mis puudutab tarbijate nõudlust, siis on hübriidsõidukite registreerimine ELis alates 2023. aastast pidevalt kasvanud. Global Mobility andmetel peaks registreerimiste arv kuni 2029. aastani jätkuvalt suurenema.

Tabel 18

Muutused uute hübriidsõidukite registreerimises ELis (prognoosiga)

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

Allikas: Mobility Global ja ACEA. Aastate 2026–2030 arvnäitajad kajastavad Mobility Globali prognoosi.

(87) Lisaks registreerimiste arvu suurenemisele on hübriidsõidukite osakaal kõigist registreerimistest kasvanud 33 %-lt 2023. aastal 46 %-le viimatisel perioodil.

Tabel 19

Uute hübriidsõidukite osakaal ELis registreeritud sõidukite koguarvus

	2023	2024	2025	Viimatine periood
Hübriidsõidukite osakaal kõigist ELis registreeritud sõidukitest (%)	33	38	44	46
Indeks (2023 = 100)	*100*	*115*	*133*	*139*

Allikas: Mobility Global ja ACEA.

(88) Seepärast tegi komisjon esialgu kindlaks, et liidu nõudlus hübriidsõidukite järele kasvab ega aita seega kaasa olulise kahju tekkimisele.

(89) Mis puudutab CO_2 heite vähendamisega seotud regulatiivset keskkonda, siis seda ei saa pidada tõsise kahju ohu põhjuseks. Vastupidi, kohaldatavad ja kavandatud regulatiivsed suundumused on parandanud hübriidsõidukite tootjate väljavaateid. Kuigi liit on seadnud uutele sõiduautodele ja kaubikutele ambitsioonikad CO_2 heite vähendamise eesmärgid, ei tähenda need meetmed hübriidtehnoloogiate viivitamatut keelustamist. Pigem on üleminekuraamistik aja jooksul välja kujunenud ja seda on hiljuti muudetud viisil, mis on hübriidsõidukite tootjate jaoks varem eeldatust vähem piirav. Eelkõige on muutunud poliitikasuund: varasemad ootused, et 2030. aastaks toimub kiire täielik üleminek akutoitel elektrisõidukitele, on asendunud järkjärgulisema läheneviisiga aastani 2035 ning ettepanek kehtestada muude kui akutoitega elektrisõidukite täieliku keelustamise asemel 90 % CO_2 heite vähendamise sihttase jätab ruumi hübriidsõidukite jätkuvale kasutamisele. Sellest tulenevalt leiab komisjon, et regulatiivset keskkonda ei saa praegu pidada selliseks, mis ähvardab tekitada liidu hübriidsõidukite tootjatele olulist kahju.

(90) Sellest tulenevalt ei ole komisjon esialgu kindlaks teinud muid tegureid, mis nõrgendaksid põhjuslikku seost impordi suurenemise ja liidu tootjatele olulise kahju tekitamise ohu vahel.

8.3. **Kokkuvõte**

(91) Ülaltoodud põhjustel tegi komisjon esialgse järelduse, et impordi olulise kasvu ja liidu tootmisharule olulise kahju tekkimise ohu vahel on põhjuslik seos. Muud tegurid võisid liidu tootjatele olulise kahju tekkimise ohule kaasa aidata, kuid need tegurid ei nõrgendanud põhjuslikku seost.

9. **LIIDU HUVID**

(92) Komisjon uuris, kas ajutiste meetmete vastuvõtmine oleks liidu huvides. Liidu huvide analüüs põhines kõigi erinevate asjaomaste huvide, sealhulgas liidu tootjate, importijate ja kasutajate huvide hindamisel.

(93) Kliimaneutraalsuse eesmärk on Euroopa rohelise kokkuleppe keskne element ja see on Euroopa kliimamääruses sätestatud õiguslikult siduv eesmärk. Selleks et saavutada 2050. aastaks kliimaneutraalsuse eesmärk, ([32]) võtab EL meetmeid autode heitkoguste vähendamiseks, kuna maanteetransport tekitab ühe viiendiku ELi CO_2 heitest. ([33]) ELi eesmärk on vähendada 2030. aastaks autode heitkoguseid 55 % ja kaubikute heitkoguseid 50 % võrreldes 2021. aastaga, et saavutada 2035. aastaks uute sõiduautode ja kaubikute nullheite eesmärk. ([34]) Seepärast on uute bensiini- või diiselmootoriga autode müük alates 2035. aastast (praegu) keelatud. ([35])

(94) Praegusel üleminekuperioodil sisepõlemismootoriga autodelt täiselektrilistele autodele on hübriidautod tarbijate seas laialt kasutatav ja populaarne alternatiiv, kuna need aitavad juba kaasa heitkoguste vähendamisele, samas kui nende sõiduulatus ei ole väiksem, mis on puuduseks paljude täiselektriliste autode puhul.

(95) Sama kehtib autotootjate kohta, kes kasutavad hübriidautosid üleminekumudelitena sisepõlemismootoriga autode ja täiselektriliste autode vahel, et hajutada kulusid, ning teadusuuringute ja innovatsiooni laborina, et sillutada teed tipptasemel täiselektrilistele autodele.

(96) Seepärast jätaks hübriidsõidukite tootmise kaotamine liidus tarbijatele vähe valikuvõimalusi, kuna Hiina impordi turuosa on juba niigi kahandamas teiste tarnijate, näiteks Jaapani või Korea turuosa ning viimatise perioodi jooksul hakkas Hiina import turuosa suurendama liidu tootmisharu arvelt.

(97) Lisaks iseloomustavad seda turgu kõrged püsikulud ja märkimisväärsed investeerimisvajadused konkurentsivõime säilitamiseks. Elujõuline ja kasumlik autotööstus liidus on oluline, et tagada vajalikud investeeringud teadus- ja arendustegevusse, et toota liidus 2035. aastaks täiselektrilisi autosid. Liidu huvides ei oleks lasta ELi rohepöördel toimuda üksnes välismaiste osalejate juhtimisel.

(98) Lisaks sellele leiab komisjon, et allpool 12. jaos kirjeldatud kujul ajutine kaitsemeede tagaks sobiva tasakaalu liidu tootjate ja tootmisahela järgmise etapi kasutajate huvide vahel. Võttes arvesse hübriidsõidukite sektori tähtsust liidu majanduse jaoks, eelkõige innovatsiooni, elektrisõidukite arendamise ja tööhõive seisukohast, oli komisjoni esialgne hinnang, et hübriidsõidukite suhtes meetmete kehtestamine oleks liidu huvides.

10. **OLULISED ASJAOLUD**

(99) Kooskõlas määruse (EL) 2015/478 artikli 7 lõike 1 punktiga a uuris komisjon, kas esines olulisi asjaolusid, mille puhul viivitamine võiks põhjustada raskesti heastatavat kahju. Selleks hindas komisjon liidu tootjate olukorda, impordi arengut viimatisel perioodil ja tõenäosust, et import lähitulevikus veelgi suureneb.

(100) Nagu on selgitatud 7. jaos, kaotasid liidu tootjad hoolimata liidu tarbimise märkimisväärsest kasvust viimatisel perioodil turuosa, samal ajal kui nende kasumlikkus vähenes märkimisväärselt, ulatudes vaid ligikaudu kahe kolmandikuni minimaalsest kasumist, mida oleks tavaliselt vaja nende hübriidsõidukitega seotud äritegevuse pikaajalise rahalise elujõulisuse tagamiseks. Samal ajal sisenes import liitu keskmiselt 18 % madalamate hindadega kui liidu tootmisharu hinnad. Seetõttu seisid liidu tootjad silmitsi kasvava konkurentsisurvega ajal, mil nende suutlikkus tulla toime majandusliku olukorra edasise halvenemisega on juba niigi piiratud.

([32]) CO_2 heite vähendamine: ELi eesmärgid ja meetmed | Teemad | Euroopa Parlament.
([33]) Autode CO_2 heide: faktid ja arvud (infograafikud) | Teemad | Euroopa Parlament.
([34]) Sõiduautode heitkoguste vähendamine: selgitus autode ja kaubikute uute CO_2 sihttasemete kohta | Teemad | Euroopa Parlament.
([35]) 2025. aasta detsembris esitas komisjon siiski ettepaneku sõiduautode ja kaubikute CO2 heite normide läbivaatamiseks. Ettepaneku kohaselt peavad autotootjad alates 2035. aastast 100 % vähendamise asemel täitma summutitoru heitgaasi 90 % vähendamise eesmärki, samas kui ülejäänud 10 % heidet tuleb kompenseerida liidus toodetud vähese CO_2 heitega terase või sünteetiliste kütuste ja biokütuste kasutamisega. See võimaldab jätta pärast 2035. aastat lisaks täiselektrisõidukitele kasutusse ka pistikühendusega hübriidsõidukid, pikendatud sõiduulatusega elektrisõidukid, kerghübriidsõidukid ja sisepõlemismootoriga sõidukid. Vt ka https://climate.ec.europa.eu/areas-action/transport-decarbonisation/road-transport/cars-and-vans_en.

(101) Igakuised andmed kinnitasid, et madala hinnaga impordi hüppeline kasv jätkus, eelkõige (kuid mitte ainult) Hiinast pärit impordi puhul. Hiina import on sisenenud liitu üha kiiremas tempos, eelkõige viimatise perioodi teisel poolel, ning selle turuosa on suurenenud liidu tootmisharu ja muude tavapäraste liidu turule tarnijate arvelt. Samal ajal väheneb aasta-aastalt Hiina sisenõudlus, samas kui tootmise kasv Hiinas tõenäoliselt jätkub, kuigi tootmisvõimsuse rakendamise tase on hinnanguliselt ainult 43 %. Selline liigse tootmisvõimsuse, väheneva sisenõudluse ja tiheda omamaise konkurentsi kombinatsioon loob Hiina tootjatele tugeva stiimuli otsida lähitulevikus eksporditurge. Kaubandust piiravate meetmete üha sagedasem kasutamine muudel turgudel suurendab veelgi ohtu, et kõnealune eksport suunatakse liitu, mis on endiselt suhteliselt avatud ja atraktiivne turg. Seetõttu ähvardab liitu impordi peatne edasine suurenemine ajal, mil liidu tootmisharu on juba niigi ebakindlas olukorras.

(102) Komisjon leidis, et liidu tootjate juba niigi ebakindel majanduslik olukord, impordi jätkuv kasv, sellest impordist tulenev märkimisväärne hinnasurve ja impordi edasise suurenemise tõenäosus lähitulevikus loovad olukorra, kus ajutiste kaitsemeetmete vastuvõtmisega viivitamine põhjustaks raskesti heastatavat kahju. Õigeaegsete meetmete puudumisel seisaks liidu tootmisharu enne uurimise lõpetamist silmitsi impordimahtude edasise suurenemise ja jätkuva hinnasurvega.

(103) Seepärast tegi komisjon esialgse järelduse, et on olemas kriitilised tingimused määruse (EL) 2015/478 artikli 7 lõike 1 punkti a tähenduses ning et ajutised kaitsemeetmed tuleks vastu võtta viivitamata.

11. TEATAVATE RIIKIDE AJUTISTE MEETMETE KOHALDAMISALAST VÄLJA JÄTMINE

(104) Vastavalt määruse (EL) 2015/478 artiklile 18 ei tohi ajutisi meetmeid kohaldada ühegi WTOsse kuuluvast arenguriigist, Alžeeriast ([36]) ja Liibanonist ([37]) pärit toote suhtes, kui selle riigi osa kõnealuse toote impordist liitu ei ületa 3 %, tingimusel et alla 3 % impordi osakaaluga WTO liikmetest arenguriikide arvele ei jää tervikuna käsitledes rohkem kui 9 % asjaomase toote koguimpordist liitu.

(105) I lisa punktis 1 on loetletud WTOsse kuuluvad arenguriigid, samuti Alžeeria ja Liibanon, kelle suhtes võib ülaltoodud põhjenduses sätestatud tingimustel kohaldada kaitsemeetmetest erandit.

(106) Arenguriikide impordi osakaalu kindlaksmääramiseks kasutatud metoodika põhines asjaomase toote koguimpordil liitu 2025. aastal. Igast I lisa punktis 1 nimetatud arenguriigist pärit impordi osakaal arvutati protsendina koguimpordist. Ukrainast, Keeniast, Islandilt, Liechtensteinist ja Norrast pärit import jäeti koguimpordi arvutusest välja.

(107) I lisa punktis 2 („Ajutiste meetmete kohaldamisalasse kuuluvate arenguriikide loetelu“) on esitatud selle arvutuse tulemus ja täpsustatud arenguriigid, kelle suhtes kohaldatakse ajutisi kaitsemeetmeid, kuna nende osakaal on üle 3 %. Kõikide alla 3 % impordi osakaaluga WTO liikmetest arenguriikide arvele ei jäänud 2025. aastal kokku üle 9 % asjaomase toote koguimpordist liitu.

(108) Lisaks sellele, nagu on märgitud 4. jaos, tuleks ajutiste meetmete kohaldamisalast välja jätta ka Ukraina, Euroopa Majanduspiirkond (EMP) ja Keenia.

(109) Võttes arvesse Suurbritannia ja Põhja-Iiri Ühendkuningriigi Euroopa Liidust ja Euroopa Aatomienergiaühendusest väljaastumise lepingu (edaspidi „väljaastumisleping“), mille lahutamatu osa on Windsori raamistik, ning Euroopa

([36]) Nõukogu 18. juuli 2005. aasta otsus 2005/690/EÜ Euroopa – Vahemere piirkonna kokkuleppe sõlmimise kohta, millega kehtestatakse ühelt poolt Euroopa Ühenduse ja selle liikmesriikide ning teiselt poolt Alžeeria Demokraatliku Rahvavabariigi vaheline assotsiatsioon (ELT L 265, 10.10.2005, lk 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2005/690/oj).

([37]) Nõukogu 14. veebruari 2006. aasta otsus 2006/356/EÜ Euroopa-Vahemere piirkonna lepingu, millega luuakse assotsiatsioon ühelt poolt Euroopa Ühenduse ja selle liikmesriikide ning teiselt poolt Liibanoni Vabariigi vahel, sõlmimise kohta (ELT L 143, 30.5.2006, lk 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2006/356/oj).

Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2020/2170 ([38]) nõudeid ning selleks, et võimaldada asjaomastel toodetel jätkuvalt siseneda Põhja-Iirimaa turule, ei tohiks kõnealuste toodete suhtes kohaldada kvoote, kui need on toodud Ühendkuningriigi muust osast ja müüdud lõpptarbijatele Põhja-Iirimaa territooriumil ning registreeritud kasutamiseks Põhja-Iirimaal. Kättesaadavate tõendite põhjal ei leia komisjon, et see võiks kujutada endast märkimisväärset ohtu meetme tõhususele. Komisjon jälgib siiski tähelepanelikult asjaomaste toodete kaubavooge Põhja-Iirimaale Ühendkuningriigi muudest osadest ning järgnevaid kaubavooge Põhja-Iirimaalt mujale liitu ning võib käesolevat määrust vajaduse korral muuta.

12. JÄRELDUSED JA AJUTISTE MEETMETE VASTUVÕTMINE

12.1. Ajutiste meetmete vastuvõtmine

(110) Komisjon tegi esialgse järelduse, et liidu tootjaid ähvardab olulise kahju oht. Punktis 10 selgitatud kriitilisi tingimusi arvesse võttes leitakse, et tuleks võtta ajutisi kaitsemeetmeid, et vältida liidu tootmisharule tekitatavat edasist kahju, mida oleks enne käesoleva uurimise lõpetamist raske heastada.

12.2. Ajutise meetme vorm, tase ja kestus

(111) Ajutise kaitsemeetme kõige sobivama vormi kindlaksmääramisel võttis komisjon arvesse mitut asjaolu.

(112) Esiteks kaalus komisjon, millised meetmed on asjakohased, et kõrvaldada liidu tootjatele tekitatava olulise kahju oht, mis ilmnes viimatisel perioodil.

(113) Teiseks võttis komisjon arvesse oma praktikat varasemates kaitsemeetmeid käsitlevates uurimistes ja kohaldatavaid rahvusvahelisi kohustusi, mille kohaselt tuleks tavapäraseid kaubavooge säilitada niivõrd, kuivõrd need ei suurenda kindlakstehtud olulise kahju ohtu.

(114) Kolmandaks võttis komisjon arvesse liitu siseneva impordi hinnataset, konkreetset turuolukorda ja eksportivate tootjate suutlikkust tulla toime väga kõrgete täiendavate tollimaksudega ([39]). Meede peaks pakkuma liidu tootjatele tõhusat kaitset suurenenud impordi eest, mis põhjustab olulise kahju ohtu.

(115) Eespool esitatud kaalutlusi, eelkõige viivitamatut tegutsemist nõudvaid kriitilisi asjaolusid arvesse võttes leidis komisjon, et tariifimeede ei võimaldaks tõhusalt reageerida olulise kahju ohule, kuna see ei takistaks piisavalt suurenenud impordi toimumist. Seepärast peeti liidu tootjatele tõhusa kaitse tagamiseks vajalikuks kehtestada impordikvootide kujul koguseline piirang, millega kehtestatakse asjaomase toote maksimaalne kogus, mida võib ajutise kaitsemeetme kohaldamise ajal liitu importida. Kvoodiväline import ei tohiks olla lubatud. Kui mainitakse importi, tuleks seda käsitada vabasse ringlusse lubamise tollideklaratsioonina.

(116) Komisjon on kandnud hoolt selle eest, et kõnealune meede oleks kooskõlas liidu kohustustega, mis tulenevad kolmandate riikidega sõlmitud kahepoolsetest või piirkondlikest kaubanduslepingutest. Komisjon otsustas kehtestada meetme kvootide kujul. Komisjon leidis, et selline meede häirib kõige vähem kahepoolse kaubanduse jätkumist liidu vabakaubanduspartneritega ja on tekkinud probleemide lahendamiseks hädavajalik.

([38]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. detsembri 2020. aasta määrus (EL) 2020/2170, mis käsitleb liidu tariifikvootide ja muude impordikvootide kohaldamist (ELT L 432, 21.12.2020, lk 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2020/2170/oj).

([39]) Sellega seoses võttis komisjon arvesse eksportivatele tootjatele kättesaadavat märkimisväärset vaba tootmisvõimsust, siseturgude piiratud suutlikkust seda tootmisvõimsust vastu võtta ning kaubandust piiravate meetmete üha sagedasemat kasutamist muudel turgudel, mis muudab liidu turu ülemäärase tootmise turuna eriti atraktiivseks.

(117) Tuginedes liidu huvidega seotud kaalutlustele ja selleks, et tagada kvoodimahtude optimaalne kasutamine, leidis komisjon, et kvoodid tuleks eraldada ühelt poolt konkreetselt riikidele, kellel on oluline huvi tarnida asjaomast toodet (nn riigipõhised kvoodid), ja teiselt poolt mis tahes muud päritolu impordile. Käesoleva määruse kohaldamisel leitakse, et riikidel, kelle osakaal impordist oli 2025. aastal üle 2 %, on oluline tarnehuvi ja nad peaksid saama riigipõhise kvoodi. Kõigile teistele tarneriikidele tuleks eraldada jääkkvoot (edaspidi „muude riikide kvoot“).

(118) Komisjon pidas asjakohaseks kehtestada riigipõhiste kvootide mahud iga riigi 2025. aastal registreeritud impordimahu tasemel, mida on suurendatud veidi üle 15 %. Selle lähenemisviisi puhul võeti arvesse liidu uute hübriidsõidukite turu märkimisväärset kasvu, mis on viimase kolme aasta jooksul olnud keskmiselt 15 %. Komisjon leidis, et kvootide kehtestamine üksnes varasemate kaubandusmahtude alusel ei kajastaks piisavalt turu arengut ega liidu kasutajate huve. Võrdlusaastaks valiti esialgu 2025. aasta, kuna see oli viimane täisaasta, mille kohta olid andmed kättesaadavad. Lisaks sellele registreeriti 2025. aastal suurim impordimaht.

(119) Arvestades, et muudest riikidest, välja arvatud need riigid, kellel on oluline huvi tarnida asjaomast toodet (edaspidi „riigipõhise kvoodi omanikud“), imporditavate sõidukite arv on piiratud ning et vältida nende liidu turule juurdepääsu põhjendamatut piiramist, kehtestati teiste riikide aastakvoodiks 1 500 sõidukit, selle asemel, et seda arvutada põhjenduses 118 kirjeldatud metoodika kohaselt.

(120) Kvoodid on sätestatud käesoleva määruse II lisas. Kvoote tuleks hallata kvartalipõhiselt ning kasutamata kvoodimaht tuleks kanda üle järgmisse kvartalisse (1. detsember 2026 kuni 28. veebruar 2027, 1. märts 2027 kuni 31. mai 2027 ja 1. juuni 2027 kuni 18. juuni 2027) ajutise kaitsemeetme kohaldamisaja jooksul.

(121) Muude riikide kvoodid tuleks täita nende kuupäevade kronoloogilises järjekorras, millal vabasse ringlusse lubamise deklaratsioonid on heaks kiidetud, nagu on sätestatud komisjoni rakendusmääruses (EL) 2015/2447 ([40]). Niisugune haldamismeetod nõuab tihedat koostööd liikmesriikide ja komisjoni vahel.

(122) Kohaldatava kvoodi raames toimuva impordi suhtes kohaldatakse tollimaksumäära, mida muidu kohaldataks asjaomase toote suhtes, võttes arvesse liidu ja päritoluriigi vahelises lepingus sätestatud tariifset sooduskohtlemist.

(123) Võimalus arenguriikidest pärit importkaupade suhtes kvoote mitte kohaldada sõltub nende kaupade päritolust. Seepärast tuleks kohaldada praegu liidus kehtivaid mittesooduspäritolu kindlakstegemise kriteeriume.

(124) Kohaldatavat kvooti ületav import ei tohiks olla lubatud.

(125) Kuna kvoodid on väljendatud sõidukite arvuna, saab eraldada üksnes täisühikuid. Kui kvoodimaht arvutatakse *pro rata temporis* põhimõttel või kui saadaolevat kogust ületavad kvoodi eraldustaotlused jaotatakse proportsionaalselt, ümardatakse tulemus allapoole lähima täisühikuni, nii et kvooti ei ületata kunagi. Selleks et kogu kvoodimaht ei väheneks, ei tohiks allapoole ümardamisest tulenevat jääki jooksval kvoodiperioodil jagamiseks kasutada, vaid see tuleks üle kanda järgmisse perioodi, välja arvatud viimase kvoodiperioodi puhul.

(126) Ajutised meetmed peaksid kehtima 200 kalendripäeva (kuni 18. juunini 2027) alates käesoleva määruse jõustumise kuupäevast. Selleks et neid eeskirju saaks rakendada võimalikult kiiresti, tuleks neid kohaldada alates käesoleva määruse jõustumisest, ilma igasuguse ooteajata.

([40]) Komisjoni 24. novembri 2015. aasta rakendusmäärus (EL) 2015/2447, millega nähakse ette Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) nr 952/2013 (millega kehtestatakse liidu tolliseadustik) teatavate sätete üksikasjalikud rakenduseeskirjad (ELT L 343, 29.12.2015, lk 558, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2015/2447/oj).

(127) Uuritav toode on esitatud põhjenduses 5. Tootmisprotsesse ja turutingimusi autotööstuses tervikuna iseloomustab aga suur keerukus. Eelkõige võib kõnealust toodet toota tootmisrajatistes, kus toodetakse ka sõidukeid, mis ei kuulu uuritava toote määratluse alla, sealhulgas samade komponentide kasutamise kaudu. Lisaks sellele on autotööstuse oluliseks tunnusjooneks kasutatud sõidukite müük. Seepärast jälgib komisjon impordisuundumusi, pidades eelkõige silmas järgmisi sõidukeid:

— kasutatud või uued sõidukid, mis on peamiselt ette nähtud kuni üheksa inimese veoks (k.a juht) ja millel on sisepõlemis-kolbmootor ning mis praegu kuuluvad CN-koodide 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 alla;

— eespool nimetatud kategooriasse kuuluvad kasutatud või uued mikrohübriidsõidukid, mis on peamiselt ette nähtud kuni üheksa inimese veoks (k.a juht) ning millel on mehaaniliseks käitamiseks sisepõlemis-kolbmootor ja elektritoiteallikas, näiteks integreeritud vahelduvvoolugeneraator või starter, mida ei kasutata sõiduki liikumapanemiseks, ning mis praegu kuuluvad järgmiste TARICi koodide alla: 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 ja 8703 33 90 10;

— kaubaveoks ettenähtud kasutatud või uued, mis tahes jõuseadmega mootorsõidukid, mille brutomass ei ületa 5 tonni ja mis praegu kuuluvad CN-koodide 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 alla;

— kasutatud hübriidsõidukid, mis on peamiselt ette nähtud kuni üheksa inimese (k.a juht) veoks ning millel on mehaaniliseks käitamiseks nii sisepõlemis-kolbmootor kui ka üks või mitu elektrimootorit (olenemata liikuma pandavate rataste arvust), mida saab või ei saa laadida ühendades välise elektritoiteallikaga ja mis praegu kuuluvad CN-koodide 8703 40 90, ex 8703 50 00, 8703 60 90, ex 8703 70 00 (TARICi koodid 8703 50 00 90; 8703 70 00 90) alla;

— üksnes elektrimootoriga käitatavad kasutatud sõidukid, mis on peamiselt ette nähtud kuni üheksa inimese veoks (k.a juht) ja mis praegu kuuluvad koodi 8703 80 90 alla.

(128) Eespool nimetatud sõidukikategooriate jälgimine võimaldab komisjonil hinnata nende sõidukite impordi arengut ja otsustada, kas impordistruktuuri muutused võivad mõjutada selle meetme tõhusust.

(129) Komisjon on konsulteerinud vastavalt määruse (EL) 2015/478 artikli 3 lõike 3 ja määruse (EL) 2015/755 artikli 22 lõike 3 alusel loodud kaitsemeetmete komiteega,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

1. Vastavalt artiklile 4 avatakse 200 kalendripäevaks alates käesoleva määruse jõustumisest kvoodid kolmandatest riikidest pärit teatavate selliste uute hübriidsõidukite liitu importimiseks, mis on peamiselt ette nähtud kuni üheksa inimese (k.a juht) veoks ning millel on mehaaniliseks käitamiseks nii sisepõlemis-kolbmootor kui ka üks või mitu elektrimootorit (olenemata liikuma pandavate rataste arvust) ja mida saab või ei saa laadida ühendades välise elektritoiteallikaga ning mis praegu kuuluvad CN-koodide ex 8703 40 10, ex 8703 50 00, ex 8703 60 10 ja ex 8703 70 00 (TARICi koodid 8703 40 10 10, 8703 40 10 90, 8703 50 00 10, 8703 60 10 10, 8703 60 10 90, 8703 70 00 10) alla.

2. Kui kvoot on ammendatud, ei lubata asjaomase toote importi liitu.

3. Asjaomaste päritolukvootide deklareerimine on kohustuslik.

4. Kohaldatava kvoodi raames toimuva impordi suhtes kohaldatakse tollimaksumäära, mida muidu kohaldataks asjaomase toote suhtes, võttes arvesse liidu ja päritoluriigi vahelises lepingus sätestatud tariifset sooduskohtlemist.

5. Olenemata esimesest lõigust ei kohaldata kvoote sellise asjaomase toote impordi suhtes, mis tuuakse Põhja-Iirimaale Ühendkuningriigi muust osast, müüakse Põhja-Iirimaa territooriumil asuvatele lõpptarbijatele ning registreeritakse kasutamiseks Põhja-Iirimaal.

6. Käesolevat artiklit ei kohaldata toodete suhtes, mis on pärit:

a) Islandilt, Liechtensteinist või Norrast;

b) Ukrainast;

c) Keeniast;

d) I lisa punktis 1 nimetatud arenguriikidest, välja arvatud I lisa punktis 2 nimetatud riigid.

Artikkel 2

1. Artiklis 1 sätestatud kvoote haldavad komisjon ja liikmesriigid vastavalt rakendusmääruse (EL) 2015/2447 artiklites 49–54 sätestatud tariifikvootide haldamise süsteemile.

2. Kvoote hallatakse kvartalipõhiselt: 1. detsember 2026 kuni 28. veebruar 2027, 1. märts 2027 kuni 31. mai 2027 ja 1. juuni 2027 kuni 18. juuni 2027.

3. Iga kvartali kvoodi kasutamise aeg lõppeb 20. komisjoni tööpäeval pärast kvartali lõppu.

4. Alates 1. detsembrist 2026 kuni 18. juunini 2027 kantakse ühe kvartali jooksul kasutamata kvoodimaht üle sama aastase kohaldamisaja järgmisse kvartalisse.

5. Kvoodi alusel eraldatud koguseid võib tagastada kooskõlas kohaldatavate tollialaste õigusaktidega. Kui kvartali kvoodi jagamine on peatatud vastavalt käesoleva määruse artikli 2 lõikele 3 või kui kvoot on ammendatud või muul viisil käesoleva määruse kohaseks täiendavaks juurdepääsuks suletud, ei too selliste koguste tagastamine kaasa kõnealuse kvoodi taasavamist uute eraldustaotluste esitamiseks või vastuvõtmiseks. Selliseid tagastatud koguseid võetakse arvesse üksnes asjaomase kvoodi järelejäänud osa korrigeerimisel. Kui kvartali kvoodi kasutamata jääk on juba käesoleva määruse artikli 2 lõike 3 kohaselt järgmisesse kvartalisse üle kantud, ei kanta asjaomase kvartali koguseid, mis tagastatakse pärast seda, üle järgmisse kvartalisse. Seepärast ei ole need kvoodid enam ettevõtjatele kättesaadavad.

6. Erandina rakendusmääruse (EL) 2015/2447 artikli 51 lõikest 5 ei kohaldata käesoleva määrusega eraldatud kvootide suhtes ooteaega.

7. Kui taotletud kogused ületavad allesjäänud saadaoleva kvoodi, määratakse eraldatavad kogused kindlaks proportsionaalselt ning ümardatakse allapoole lähima täisühikuni, kui tulemus ei ole täisarv. Kvoot suletakse alates selle eraldamise kuupäevast. Ümardamise tulemusel allesjäänud kogust ei saa asjaomase kvoodiperioodi jooksul edasiseks jagamiseks kasutada ja see kantakse üle järgmisse kvoodiperioodi, välja arvatud juhul, kui asjaomane kvoodiperiood on sama aastase kohaldamisperioodi viimane kvoodiperiood.

Artikkel 3

1. Käesoleva määruse III lisas loetletud toodete impordi suhtes kohaldatakse liidu tagasiulatuvat järelevalvet kooskõlas määrustega (EL) 2015/478 ja (EL) 2015/755.

2. Käesoleva määrusega hõlmatud toodete klassifikatsiooni aluseks on CN ja TARIC.

Artikkel 4

1. Käesoleva määruse kohaldamisalasse kuuluvate toodete päritolu määratakse kindlaks kooskõlas liidus kehtivate mittesooduspäritolu käsitlevate sätetega ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) nr 952/2013 ([41]).

2. Kui ei ole sätestatud teisiti, kohaldatakse asjakohaseid kehtivaid tollimaksusätteid.

Artikkel 5

1. Artiklis 1 osutatud kvootide kasutamiseks Hiina Rahvavabariigist pärit kaupade puhul tuleb esitada Hiina Rahvavabariigi masinate ja elektroonikatoodete impordi ja ekspordi kaubanduskoja (China Chamber of Commerce for Import and Export of Machinery and Electronic Products, CCCME) allkirjastatud ja tempiga kinnitatud ekspordikvoodi sertifikaat.

2. Ekspordikvoodi sertifikaat koostatakse käesoleva määruse IV lisas esitatud näidisele vastaval vormil.

Artikkel 6

Liikmesriigid ja komisjon teevad tihedat koostööd, et tagada käesoleva määruse täitmine.

Artikkel 7

Käesolev määrus jõustub 1. detsembril 2026.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel, 23. november 2026

Komisjoni nimel
president
Ursula VON DER LEYEN

([41]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 9. oktoobri 2013. aasta määrus (EL) nr 952/2013, millega kehtestatakse liidu tolliseadustik (ELT L 269, 10.10.2013, lk 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/952/oj).

I LISA

I.1 — **Arenguriikide loetelu, WTO liikmed, Alžeeria ja Liibanon**

Afganistan, Albaania, Alžeeria, Angola, Antigua ja Barbuda, Argentina, Armeenia, Bahrein, Bangladesh, Barbados, Belize, Benin, Boliivia, Botswana, Brasiilia, Brunei Darussalam, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Kambodža, Kamerun, Kesk-Aafrika Vabariik, Tšaad, Tšiili, Hiina, Colombia, Kongo, Costa Rica, Côte d'Ivoire, Kuuba, Kongo Demokraatlik Vabariik, Djibouti, Dominica, Dominikaani Vabariik, Ecuador, Egiptus, El Salvador, Eswatini, Fidži, Gabon, Gambia, Gruusia, Ghana, Grenada, Guatemala, Guinea, Guinea-Bissau, Guyana, Haiti, Honduras, Hongkong, India, Indoneesia, Jamaica, Jordaania, Kasahstan, Keenia, Kuveit, Kirgiisi Vabariik, Laose Demokraatlik Rahvavabariik, Liibanon, Lesotho, Libeeria, Macau, Madagaskar, Malawi, Malaisia, Maldiivid, Mali, Mauritaania, Mauritius, Mehhiko, Moldova, Mongoolia, Montenegro, Maroko, Mosambiik, Myanmar, Namiibia, Nepal, Nicaragua, Niger, Nigeeria, Omaan, Pakistan, Panama, Paapua Uus-Guinea, Paraguay, Peruu, Filipiinid, Katar, Ruanda, Saint Kitts ja Nevis, Saint Lucia, Saint Vincent ja Grenadiinid, Samoa, Saudi Araabia, Senegal, Seišellid, Sierra Leone, Saalomoni Saared, Lõuna-Aafrika Vabariik, Sri Lanka, Suriname, Tadžikistan, Tansaania, Tai, Endine Jugoslaavia Makedoonia Vabariik, Togo, Tonga, Trinidad ja Tobago, Tuneesia, Türgi, Uganda, Ukraina, Araabia Ühendemiraadid, Uruguay, Vanuatu, Venezuela, Vietnam, Jeemen, Sambia, Zimbabwe.

I.2 – **Nende arenguriikide loetelu, kelle suhtes kohaldatakse ajutisi meetmeid**

Hiina, Türgi, Mehhiko ja Maroko.

II LISA

Kvoodimahud

Toode	CN- ja TARICi koodid	Jaotus riigiti (vajaduse korral)	1. detsember 2026 – 28. veebruar 2027	1. märts 2027 – 31. mai 2027	1. juuni 2027 – 18. juuni 2027	Jrk-nr
			Kvoodimaht (ühikutes)	Kvoodimaht (ühikutes)	Kvoodimaht (ühikutes)	
Teatavad uued hübriidsõidukid	8703 40 10 10, 8703 40 10 90, 8703 50 00 10, 8703 60 10 10, 8703 60 10 90, 8703 70 00 10	Hiina	86 301	88 219	17 260	090254
		Jaapan	76 900	78 609	15 380	090255
		Türgi	56 844	58 107	11 369	090256
		Ühendkuningriik	47 431	48 485	9 486	090257
		Korea Vabariik	30 566	31 245	6 113	090258
		Mehhiko	15 640	15 987	3 128	090259
		Maroko	10 779	11 019	2 156	090260
		Serbia	8 709	8 902	1 742	090261
		Ameerika Ühendriigid	8 317	8 502	1 663	090262
		Lõuna-Aafrika (*)	ei kohaldata	ei kohaldata	ei kohaldata	ei kohaldata
		Muud riigid	370	378	74	090290

(*) Ei kohaldata, sest Lõuna-Aafrika suhtes kohaldatakse erandit I lisa punkti 2 alusel.

III LISA

Loetelu toodetest, mille suhtes kohaldatakse tagasiulatuvat järelevalvet

— Kasutatud või uued sõidukid, mis on peamiselt ette nähtud kuni üheksa inimese veoks (k.a juht) ja millel on sisepõlemis-kolbmootor ning mis praegu kuuluvad CN-koodide 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 alla;

— eespool nimetatud kategooriasse kuuluvad kasutatud või uued mikrohübriidsõidukid, mis on peamiselt ette nähtud kuni üheksa inimese veoks (k.a juht) ning millel on mehaaniliseks käitamiseks sisepõlemis-kolbmootor ja elektritoiteallikas, näiteks integreeritud vahelduvvoolugeneraator või starter, mida ei kasutata sõiduki liikumapanemiseks, ning mis praegu kuuluvad järgmiste TARICi koodide alla: 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 ja 8703 33 90 10;

— kaubaveoks ettenähtud kasutatud või uued, mis tahes jõuseadmega mootorsõidukid, mille brutomass ei ületa 5 tonni ja mis praegu kuuluvad CN-koodide 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 alla;

— kasutatud hübriidsõidukid, mis on peamiselt ette nähtud kuni üheksa inimese (k.a juht) veoks ning millel on mehaaniliseks käitamiseks nii sisepõlemis-kolbmootor kui ka üks või mitu elektrimootorit (olenemata liikuma pandavate rataste arvust), mida saab või ei saa laadida ühendades välise elektritoiteallikaga ja mis praegu kuuluvad CN-koodide 8703 40 90, ex 8703 50 00, 8703 60 90, ex 8703 70 00 (TARICi koodid 8703 50 00 90; 8703 70 00 90) alla;

— üksnes elektrimootoriga käitatavad kasutatud sõidukid, mis on peamiselt ette nähtud kuni üheksa inimese veoks (k.a juht) ja mis praegu kuuluvad koodi 8703 80 90 alla.

IV LISA

EKSPORDIKVOODI SERTIFIKAAT

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

KVOODISERTIFIKAADI NR:	
KVOODISERTIFIKAADI KUUPÄEV:	
MÜÜJA NIMI:	
IMPORTIJA NIMI:	
FAKTUURARVE NR:	
FAKTUURARVE KUUPÄEV:	

S/N	CN-/TARICi kood	MARK	MUDEL	KOGUS
1				
2				
3				
4				
5				
6				
7				
8				
9				
10				
11				
12				
13				
14				
15				
16				
17				
18				
19				
…(*)				
KOKKU				

(*) CCCME võib tabeli ridade arvu suurendada.

DEKLARATSIOON

Mina, allakirjutanu, kinnitan, et käesolev sertifikaat käsitleb Hiinast pärit hübriidelektrisõidukeid, mis on hõlmatud müüja [MÜÜJA NIMI] esitatud faktuurarvega ja mida eksporditakse Euroopa Liitu ELi hübriidelektrisõidukite kaitsemeetmete kvoodisüsteemi alusel (komisjoni rakendusmäärus (EL) 2026/2614).
Kinnitan, et käesolevas sertifikaadis esitatud teave on tõene ja täpne ning et käesoleva sertifikaadiga hõlmatud kaupade kogus ei ületa Hiinale kaitsemeetmete alusel eraldatud kvooti.

AMETNIKU NIMI:

ALLKIRI:

KUUPÄEV: CCCME (PITSER)