2026/2614

24.11.2026

KOMISSION TÄYTÄNTÖÖNPANOASETUS (EU) 2026/2614,

annettu 23 päivänä marraskuuta 2026,

väliaikaisen suojatoimenpiteen käyttöönotosta tiettyjen uusien henkilökuljetukseen tarkoitettujen hybridiajoneuvojen tuonnissa

EUROOPAN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen,

ottaa huomioon tuontiin sovellettavasta yhteisestä järjestelmästä 11 päivänä maaliskuuta 2015 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2015/478 ([1]) ja erityisesti sen 5 ja 7 artiklan,

ottaa huomioon tiettyjen kolmansien maiden tuontiin sovellettavasta yhteisestä menettelystä 29 päivänä huhtikuuta 2015 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2015/755 ([2]) ja erityisesti sen 3 ja 4 artiklan,

ottaa huomioon Euroopan talousalueesta tehdyn sopimuksen ([3]) ja erityisesti sen 113 artiklan 3 kohdan toisen alakohdan,

sekä katsoo seuraavaa:

1. TAUSTA

(1) Euroopan komissio, jäljempänä ’komissio’, pani 30 päivänä lokakuuta 2026 omasta aloitteestaan vireille uusien henkilökuljetukseen tarkoitettujen hybridiajoneuvojen, jäljempänä ’hybridiajoneuvot’, unioniin tuontia koskevan suojatoimenpidetutkimuksen asetuksen (EU) 2015/478 5 artiklan ja asetuksen (EU) 2015/755 3 artiklan nojalla, jäljempänä ’perusasetukset’. Se julkaisi *Euroopan unionin virallisessa lehdessä* menettelyn vireillepanoa koskevan ilmoituksen ([4]), jäljempänä ’vireillepanoilmoitus’.

(2) Tutkimus pantiin vireille komission analysoitua perusteellisesti käytettävissään olevat julkisista markkinatietolähteistä ja unionin tuotannonalalta saadut tiedot. Kun otetaan huomioon hybridiajoneuvoalan arkaluonteisuus, sen strateginen merkitys unionin taloudelle innovoinnin, sähköistämisen ja työllisyyden kannalta sekä riittävä näyttö, joka osoittaa, että hybridiajoneuvojen tuonti uhkaa aiheuttaa vakavaa vahinkoa unionin tuotannonalalle, komissio päätti näissä erityisolosuhteissa ja perusasetusten mukaisesti panna tutkimuksen vireille ilman jäsenvaltion kirjallista pyyntöä.

(3) Komission käytettävissä olevat tiedot osoittivat lisäksi, että tuonti unioniin tapahtui kiihtyvällä vauhdilla ja hinnoilla, jotka alittivat merkittävästi unionin tuotannonalan hinnat. Kun otetaan huomioon unionin tuotannonalan epävakaa tilanne, merkittävä maailmanlaajuinen tuotantokapasiteetti ja unionin markkinoiden houkuttelevuus, komissio on tuonnin voimakkaan kasvun vuoksi arvioinut, ovatko kyseessä kriittiset olosuhteet, jotka edellyttäisivät väliaikaisten toimenpiteiden välitöntä käyttöönottoa, jotta voidaan estää vaikeasti korjattavissa oleva vakava vahinko.

(4) Koska on tarpeen toimia viipymättä, komission on tehtävä analyysinsa tässä vaiheessa käytettävissä olevien tietojen perusteella. Tämä ei estä tutkimuksen aikana saatavien uusien tietojen tarkastelua. Komissio tarkastelee tutkimuksen aikana asianmukaisesti erityisesti unionin tuottajien, tuojien ja jälleenmyyjien kyselyvastauksia, kirjallisia huomautuksia ja puolustautumisoikeuksien käytön yhteydessä toimitettuja tietoja. Asianomaisilla osapuolilla on myös mahdollisuus pyytää kuulemista vireillepanoilmoituksen 3.4 kohdan mukaisesti.

([1]) EUVL L 83, 27.3.2015, s. 16, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/478/oj.
([2]) EUVL L 123, 19.5.2015, s. 33, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/755/oj.
([3]) EYVL L 1, 3.1.1994, s. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_internation/1994/1/oj).
([4]) Ilmoitus tiettyjen uusien henkilökuljetukseen tarkoitettujen hybridiajoneuvojen tuontia koskevan suojatoimenpidetutkimuksen vireillepanosta (EUVL C, C/2026/5780, 30.10.2026, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2026/5780/oj).

2. TARKASTELTAVANA OLEVA TUOTE JA SAMANKALTAISET TAI SUORAAN KILPAILEVAT TUOTTEET

(5) Tarkasteltavana olevat tuotteet, sellaisina kuin ne määritellään vireillepanoilmoituksessa, ovat tietyt uudet hybridiajoneuvot, jotka on suunniteltu pääasiassa enintään yhdeksän henkilön, kuljettaja mukaan lukien, kuljettamiseen ja joissa on käyttövoimamoottoreina sekä mäntämoottori että yksi tai useampi sähkömoottori, vetävien pyörien lukumäärästä riippumatta, myös sellaiset, jotka voidaan ladata kytkemällä ulkoiseen sähkövoimanlähteeseen, ja jotka luokitellaan tällä hetkellä CN-koodeihin 8703 40 10, ex 8703 50 00, 8703 60 10 ja ex 8703 70 00 (Taric-koodit 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) Tarkasteltavana olevaa tuotetta on kahta tyyppiä: uudet sähkökäyttöiset hybridiajoneuvot (HEV) ja uudet ladattavat sähkökäyttöiset hybridiajoneuvot (PHEV). PHEV-ajoneuvoissa on mäntämoottori ja yksi tai useampi akkukäyttöinen sähkömoottori. Polttomoottori tukee sähkömoottoria, ja akku ladataan ulkopuolelta kytkemällä se verkkoon. HEV-ajoneuvojen voimanlähteenä on mäntämoottori, mutta niissä on myös akkukäyttöinen sähkömoottori, joka täydentää perinteistä moottoria. Niiden sähkö tuotetaan sisäisesti hyötyjarrutuksella ja polttomoottorilla ([5]). HEV-ajoneuvoihin kuuluvat ns. kevythybridiajoneuvot (MHEV), jotka on varustettu akulla, joka avustaa polttomoottoria ajoneuvon polttoainetehokkuuden parantamiseksi.

(7) Tutkimuksen piiriin eivät kuulu sähköisellä voimanlähteellä varustetut ajoneuvot, joita käytetään ainoastaan muihin kuin käyttövoimatoimintoihin, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 168/2013 ([6]) mukaiset luokan L ajoneuvot ja moottoripyörät.

(8) Komissio totesi alustavasti, että unionin tuottajien tuottama tuote, jäljempänä 'samankaltainen tuote', on samankaltainen kuin tarkasteltavana oleva tuote tai kilpailee suoraan sen kanssa. Sekä kotimaisella että maahantuodulla tuotteella on samat fyysiset ja tekniset perusominaisuudet. Molemmissa on polttomoottori yhdistettynä sähkömoottoriin ja akkujärjestelmään. Yksittäiset mallit voivat poiketa toisistaan suorituskyvyn, varustuksen tai suunnittelun osalta, mutta tällaiset erot eivät muuta niiden perusluonnetta HEV- tai PHEV-ajoneuvoina. Sekä kotimaisia että maahantuotuja tuotteita käytetään henkilökuljetuksiin, ja niillä on siten sama käyttötarkoitus. Lisäksi niitä tarjotaan samanlaisten tai samojen myyntikanavien kautta asiakkaille, jotka voivat hankkia niitä sekä kotimaisilta että ulkomaisilta toimittajilta. Näin ollen tarkasteltavana olevan tuotteen ja unionin tuottajien tuottaman tuotteen välillä on merkittävää kilpailua.

3. UNIONIN TUOTTAJAT

(9) Markkinatietojen perusteella samankaltaisen tuotteen unionin tuottajiin kuuluu valmistajia, jotka toimivat eri tuotemerkeillä. Euroopan autonvalmistajien järjestö ACEA (European Automobile Manufacturers' Association) edustaa useita näistä unionin tuottajista.

(10) Vireillepanoilmoituksessa unionin tuottajia pyydettiin toimimaan yhteistyössä komission kanssa tutkimuksessa.

4. TUONNIN LISÄÄNTYMINEN

(11) Komissio on tehnyt Eurostatin tietojen perusteella alustavan analyysin tarkasteltavana olevan tuotteen tuonnin kehityksestä vuosina 2023–2025 ja vuoden 2026 alkupuoliskolla. Jotta voidaan varmistaa vertailukelpoisuus suhteessa aiempiin koko vuoden kattaviin kausiin, komissio analysoi myös viimeisintä 12 kuukauden ajanjaksoa, johon sisältyvät vuoden 2025 kuusi viimeistä kuukautta ja vuoden 2026 kuusi ensimmäistä kuukautta, jäljempänä 'viimeisin ajanjakso'.

(12) Arvioidessaan tuonnin kehitystä komissio ei ottanut huomioon tuontimääriä tietyistä maista, jotka olisi jätettävä väliaikaisten toimenpiteiden soveltamisalan ulkopuolelle, erityisesti seuraavista: Euroopan talousalueen (ETA) maat, Kenia ja Ukraina. Kun otetaan huomioon markkinoiden tiivis yhdentyminen ETA-maiden markkinoiden kanssa ja vähäiset tuontimäärät näistä maista, komissio katsoo, että Norjasta, Islannista ja Liechtensteinista peräisin olevat

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

([6]) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 168/2013, annettu 15 päivänä tammikuuta 2013, kaksi- ja kolmipyöräisten ajoneuvojen ja nelipyörien hyväksynnästä ja markkinavalvonnasta (EUVL L 60, 2.3.2013, s. 52, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/168/oj).

arvioitavana olevat tuotteet olisi jätettävä tämän asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle. Tuonti Keniasta jätetään huomiotta kahdenvälisen sopimuksen ([7]), ([8]) perusteella ja tuonti Ukrainasta suojatoimenpiteitä koskevan perusasetuksen ([9]) soveltamisen keskeyttämisen perusteella. Tarkastelujaksolla Keniasta ei ilmoitettu tuontia, ja Norjasta, Islannista, Liechtensteinista ja Ukrainasta tulevan tuonnin osuus tarkasteltavana olevan tuotteen kokonaistuonnista EU:hun oli yhteensä alle 0,01 prosenttia.

(13) Tarkasteltavana olevan tuotteen kokonaistuonti kehittyi seuraavasti:

Taulukko 1

Kokonaistuonti kappaleina (vuosittain)

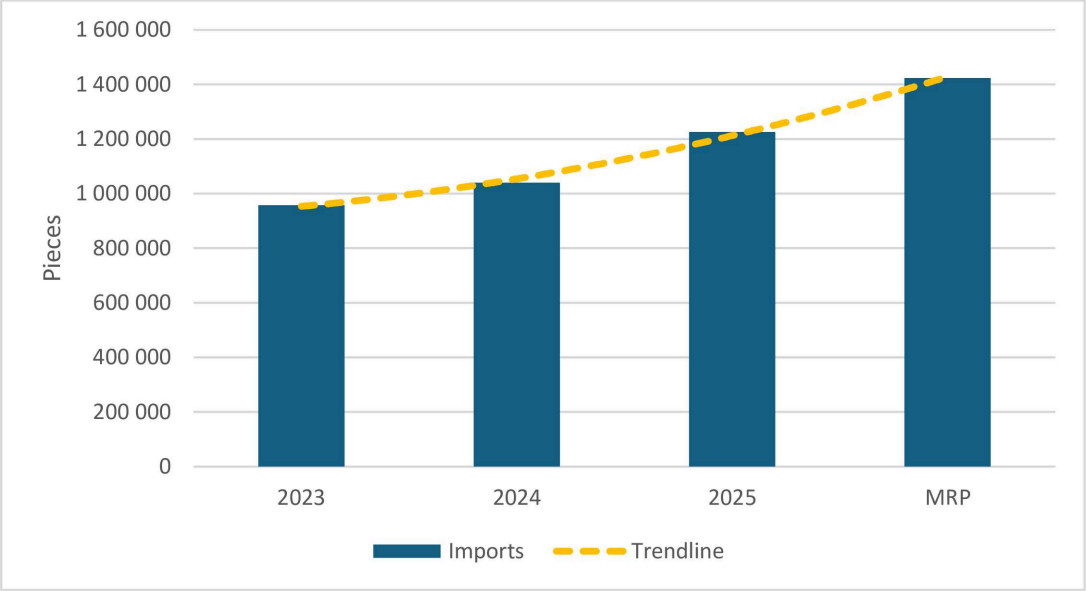
	2023	2024	2025	Viimeisin ajanjakso
Tuonti (kappaletta)	957 965	1 040 457	1 225 813	1 423 691
Indeksi (2023 = 100)	*100*	*109*	*128*	*149*

Lähde: Eurostat – Eurostatin tiedot on saatu CN-koodeista 8703 40 10, 8703 50 00, 8703 60 10 ja 8703 70 00.

(14) Kaiken kaikkiaan tarkasteltavana olevan tuotteen tuonti kasvoi vuosien 2023 ja 2024 välillä 9 prosenttia, minkä jälkeen kasvu oli räjähdysmäistä vuonna 2025 (+ 28 %) ja viimeisimmällä ajanjaksolla (+ 49 %). Vuoden 2026 alkupuoliskoa koskevat tiedot vahvistavat, että tarkasteltavana olevan tuotteen tuontimäärät todennäköisesti kasvavat huomattavasti edelleen. Tarkasteltavana olevaa tuotetta tuodaan näin ollen suurempia määriä suojatoimenpiteitä koskevissa perusasetuksissa tarkoitetulla tavalla.

Kaavio 1

Kokonaistuonti kappaleina (vuosittain)



([7]) Sopimus Euroopan talousalueesta (ETA).
([8]) Euroopan unionin ja Itä-Afrikan yhteisön jäsenen Kenian tasavallan välinen talouskumppanuussopimus (EUVL L, 2024/1648, 1.7.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_internation/2024/1648/oj).
([9]) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2025/1153, annettu 5 päivänä kesäkuuta 2025, asetuksen (EU) 2015/478 tiettyjen säännösten soveltamisen keskeyttämisestä ukrainalaisten tuotteiden tuonnissa unioniin (EUVL L, 2025/1153, 5.6.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2025/1153/oj).

(15) Taulukossa 2 eritellään tuonti alkuperämaittain. Kiinan kansantasavalta, jäljempänä 'Kiina', on tällä hetkellä suurin uusien hybridiajoneuvojen viejä unioniin, ja tuonti Kiinasta on lisääntynyt voimakkaasti vuodesta 2024 alkaen. Tuontitilastot osoittavat, että tuonti Kiinasta lisääntyi viimeisimmällä ajanjaksolla lähes 1 000 prosenttia vuoteen 2023 verrattuna. Kiina sekä Marokko ja Serbia ovat nopeimmin kasvavia uusien hybridiajoneuvojen tuontilähteitä. Tuonti myös Turkista ja Meksikosta on lisääntynyt tasaisesti. Sitä vastoin tuonti muista lähteistä on joko pysynyt suhteellisen vakaana tai vähentynyt.

Taulukko 2

Kokonaistuonti kappaleina alkuperämaittain (vuosittain)

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

Lähde: Eurostat.

(16) Taulukossa 3 esitetään tuonti neljännesvuosittain vuoden 2025 kolmannelta neljännekseltä vuoden 2026 toiselle neljännekselle. Tuonti kasvoi tasaisesti jokaisella vuosineljänneksellä, mikä viittaa siihen, että kasvu oli johdonmukaista koko viimeisimmän ajanjakson ajan ja tuonti kasvoi kunakin peräkkäisenä vuosineljänneksenä, mikä viittaa pikemminkin jatkuvaan noususuuntaukseen kuin kertaluonteiseen kasvuun.

Taulukko 3

Kokonaistuonti kappaleina (neljännesvuosittain)

	2025 Q3	2025 Q4	2026 Q1	2026 Q2
Tuonti (kappaletta)	319 256	355 287	367 428	381 720
Indeksi (2025 Q3=100)	*100*	*111*	*115*	*120*

Lähde: Eurostat.

(17) Taulukossa 4 esitetään tuonti alkuperämaittain ja neljännesvuosittain viimeisimmällä ajanjaksolla (vuoden 2025 kolmannelta neljännekseltä vuoden 2026 toiselle neljännekselle). Tuonti Kiinasta lisääntyi jatkuvasti koko viimeisimmän ajanjakson ajan kullakin peräkkäisellä vuosineljänneksellä. Marokosta tuleva tuonti kasvoi tasaisesti viimeisimmän ajanjakson kolmen ensimmäisen neljänneksen aikana, mutta kasvusuuntaus ei jatkunut viimeisellä neljänneksellä. Tuonti pysyi kuitenkin viimeisellä neljänneksellä 112 prosenttia korkeammalla tasolla kuin viimeisimmän ajanjakson ensimmäisellä neljänneksellä. Tuonti Turkista lisääntyi jyrkästi viimeisimmän ajanjakson toisella neljänneksellä mutta väheni seuraavalla neljänneksellä, vaikkakin määrät pysyivät suurempina kuin ensimmäisellä neljänneksellä. Tuonti muista lähteistä joko pysyi suhteellisen vakaana tai väheni viimeisimmällä ajanjaksolla.

Taulukko 4

Kokonaistuonti kappaleina alkuperämaittain (neljännesvuosittain)

	2025 Q3	2025 Q4	2026 Q1	2026 Q2
Kiina	92 999	98 139	124 696	170 748
Indeksi (2025 Q3=100)	*100*	*106*	*134*	*184*
Japani	65 851	69 754	61 460	59 833
Indeksi (2025 Q3=100)	*100*	*106*	*93*	*91*
Turkki	38 664	69 114	50 240	49 436
Indeksi (2025 Q3=100)	*100*	*179*	*130*	*128*
Yhdistynyt kuningaskunta	40 015	36 161	40 444	30 438
Indeksi (2025 Q3=100)	*100*	*90*	*101*	*76*
Etelä-Korea	28 136	21 320	26 620	23 005
Indeksi (2025 Q3=100)	*100*	*76*	*95*	*82*
Meksiko	16 814	15 242	15 538	16 386
Indeksi (2025 Q3=100)	*100*	*91*	*92*	*97*
Marokko	6 329	14 394	27 135	13 401
Indeksi (2025 Q3=100)	*100*	*227*	*429*	*212*
Serbia	10 721	16 330	9 547	4 939
Indeksi (2025 Q3=100)	*100*	*152*	*89*	*46*
Etelä-Afrikka	9 483	8 839	5 323	7 822
Indeksi (2025 Q3=100)	*100*	*93*	*56*	*82*
Yhdysvallat	10 120	5 825	6 244	5 485
Indeksi (2025 Q3=100)	*100*	*58*	*62*	*54*
Kaikki muut	124	169	181	227
Indeksi (2025 Q3=100)	*100*	*136*	*146*	*183*

Lähde: Eurostat.

(18) Taulukossa 5 esitetään kaikista kolmansista maista tulevan tuonnin kuukausittainen kehitys vuosina 2025 ja 2026. Heinäkuuhun 2026 ulottuvat tiedot vahvistavat, että tuontia tuli kunakin kuukautena enemmän kuin edellisen vuoden vastaavana kuukautena. Vuonna 2025 tuonnin suuntaus oli kasvava, ja se lisääntyi keskimäärin 4,64 prosenttia joka kuukausi. Vuonna 2026 tämä suuntaus vahvistui, ja keskimääräinen kuukausittainen kasvu oli 9,33 prosenttia. Kun verrataan vuoden 2025 seitsemän ensimmäisen kuukauden tuontimäärää samaan ajanjaksoon vuonna 2026, tuonti lisääntyi 39,5 prosenttia.

Taulukko 5

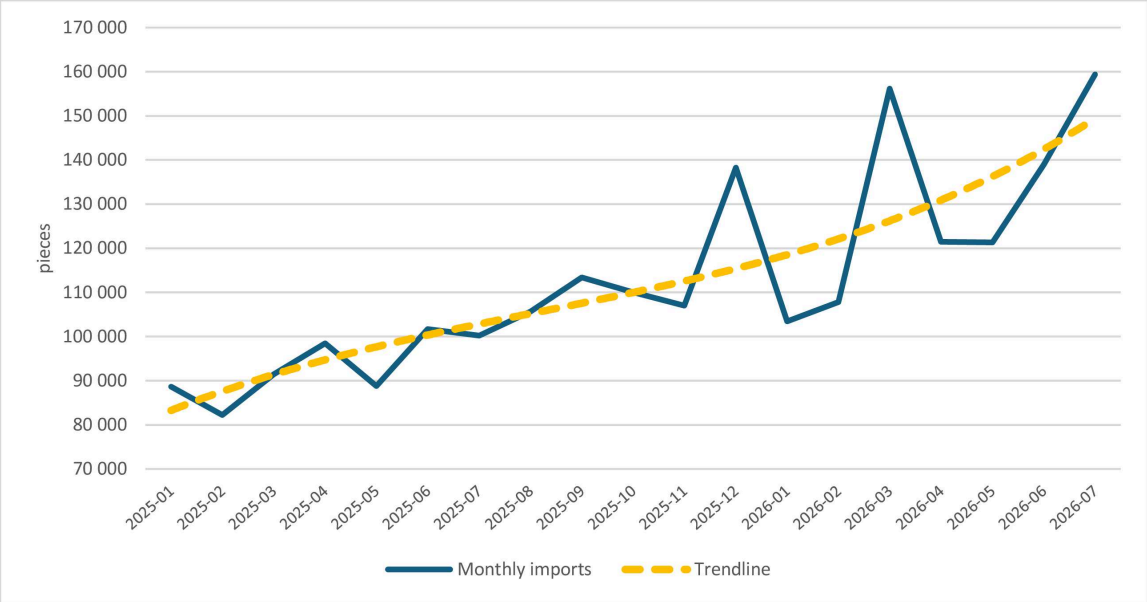
Kokonaistuonti kappaleina (kuukausittain)

Kuukausi / Vuosi	2025	2026
Tammikuu	88 670	103 429
Helmikuu	82 225	107 816
Maaliskuu	91 489	156 183
Huhtikuu	98 453	121 459
Toukokuu	88 769	121 334
Kesäkuu	101 664	138 927
Heinäkuu	100 224	159 388
Elokuu	105 656	
Syyskuu	113 376	
Lokakuu	110 024	
Marraskuu	107 002	
Joulukuu	138 261	
Lähde: Eurostat.		

(19) Kuten kaaviosta 2 käy ilmi, sekä kuukausittainen tuontikäyrä että vastaava polynominen trendiviiva osoittavat selkeän muutoksen kaltevuudessa eli huomattavan jyrkkenemisen vuoden 2025 lopusta alkaen.

Kaavio 2

Tuonnin kehittyminen kuukausittain vuosina 2025 ja 2026



5. ENNAKOIMATTOMAT KEHITYSSUUNTAUKSET

(20) Komissio päätteli alustavasti, että tuonnin kasvu johtuu ennakoimattomasta kehityksestä, jonka taustalla on useita tekijöitä, jotka aiheuttavat epätasapainoa tarkasteltavana olevan tuotteen kansainvälisessä kaupassa.

(21) Ensinnäkin maailmanlaajuiselle autoteollisuudelle on ollut ominaista nopeasti kasvava sähköajoneuvojen, mukaan lukien tarkasteltavana oleva tuote, tuotanto ja valmistuskapasiteetti erityisesti Kiinassa, jossa nopeaa kapasiteetin kasvua on tuettu teollisuuspolitiikalla, viisivuotissuunnitelmilla ja muilla valtion tukiohjelmilla ([10]). Tätä ei voitu kohtuudella ennakoida asianomaisten WTO:n tariffineuvottelujen aikana tai silloin, kun EU hyväksyi Kiinan liittymisen WTO:hon ([11]). Kiinan, Turkin, Korean, Japanin ja Yhdistyneen kuningaskunnan yleistä tuotantokapasiteettia koskevassa Mobility Globalin ennusteessa arvioidaan, että kapasiteetin kasvusuuntaus jatkuu vuosina 2026–2033, mikä johtuu pääasiassa Kiinan kapasiteetin kasvusta (taulukko 16).

(22) Samaan aikaan suuret vientimarkkinat ovat sulkeutumassa, kun sähköajoneuvojen, myös tarkasteltavana olevan tuotteen, kauppaa rajoittavat käytännöt lisääntyvät. Yhdysvallat soveltaa merkittäviä tuonnin esteitä, mukaan lukien 301 §:n mukaiset 100 prosentin tullit Kiinassa valmistetuille PHEV-ajoneuvoille 2,5 prosentin suosituimmuustullin lisäksi, sekä kotimaisuusasteeseen liittyviä vaatimuksia ja 232 §:n mukaisia 25 prosentin tulleja kaikista muista alkuperämaista peräisin olevassa tuonnissa. Myös muilla merkittävillä markkinoilla, kuten Kanadassa ja Turkissa, on voimassa merkittäviä tulliesteitä. Kanadassa on käytössä Kiinasta peräisin olevien sähkökäyttöisten henkilöautojen, myös tiettyjen hybridiajoneuvojen, tuonnissa kiintiö, joka on 49 000 ajoneuvoa vuodessa ja johon sovelletaan 6,1 prosentin suosituimmuustullia. Turkki soveltaa tällä hetkellä 40 prosentin lisätullia Kiinasta peräisin oleviin henkilöautoihin, myös tiettyihin PHEV-ajoneuvoihin. Unionin markkinat sen sijaan ovat edelleen suhteellisen avoimet (10 prosentin suosituimmuustulli). Näitä kauppaa rajoittavia toimenpiteitä, jotka tekevät unionista houkuttelevan vientikohteen, ei voitu kohtuudella ennakoida asiaa koskevien WTO:n tariffineuvottelujen aikana.

(23) Kiinasta peräisin olevia akkukäyttöisiä sähköajoneuvoja koskevan tukien vastaisen tutkimuksen seurauksena unioni otti käyttöön lisätulleja tasoitustoimenpiteiden muodossa. Väliaikaiset toimenpiteet tulivat voimaan 4 päivänä heinäkuuta 2024 ja lopulliset toimenpiteet 30 päivänä lokakuuta 2024. Tasoitustullit vaihtelevat BYD:n 17 prosentista SAIC:n ja muiden yhteistyöstä kieltäytyneiden tuottajien 35,3 prosenttiin. Tämän seurauksena kiinalaisten sähköajoneuvojen viennistä unionin markkinoille tuli rajoitetumpaa. Ennen toimenpiteiden käyttöönottoa akkukäyttöisten sähköajoneuvojen unioniin tuonnin suuntaus oli selvästi ja merkittävästi kasvussa vuosi vuodelta (ks. taulukko 6).

Taulukko 6

Kiinasta peräisin olevien akkukäyttöisten sähköajoneuvojen tuonti unioniin

	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Akkukäyttöisten sähköajoneuvojen tuonti (kappaletta)	21 243	134 952	256 712	413 071	438 396	430 721
Indeksi (2020=100)	*100*	*635*	*1 208*	*1 945*	*2 064*	*2 028*
Δ% verrattuna edelliseen vuoteen		535 %	90 %	61 %	6 %	- 2 %

Lähde: Eurostat ja jäsenvaltioiden tullitiedot.

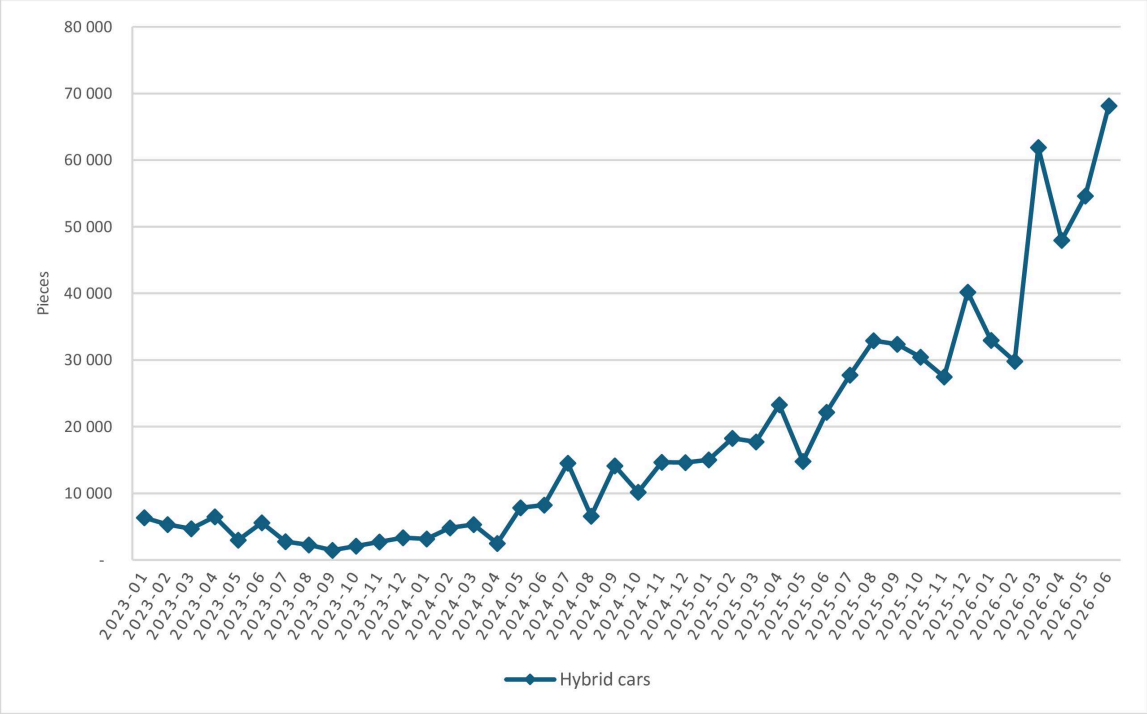
(24) Toimenpiteiden voimaantulon jälkeen tämä kasvusuuntaus pysähtyi ja tuonti tasaantui, mutta uusien hybridiajoneuvojen tuonti alkoi lisääntyä. Vastakkaiset suuntaukset näkyvät kaaviossa 3, josta käy ilmi tuontirakenteen selvä muutos ja siirtyminen akkukäyttöisten sähköajoneuvojen tuonnista uusien hybridiajoneuvojen tuontiin.

([10]) Valtion politiikkaa, viisivuotissuunnitelmia ja tukiohjelmia, jotka koskevat uusia energialähteitä hyödyntäviä ajoneuvoja, mukaan lukien PHEV-ajoneuvot, käsitellään laajasti väliaikaisen tasoitustullin käyttöön ottamisesta Kiinan kansantasavallasta peräisin olevien uusien henkilökuljetukseen tarkoitettujen akkukäyttöisten sähköajoneuvojen tuonnissa 3 päivänä heinäkuuta 2024 annetun komission täytäntöönpanoasetuksen 2024/1866 (EUVL L, 2024/1866, 4.7.2024, ELI: : http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/1866/oj) 3.1 ja 3.2 jaksossa ja lopullisen tasoitustullin käyttöön ottamisesta Kiinan kansantasavallasta peräisin olevien uusien henkilökuljetukseen tarkoitettujen akkukäyttöisten sähköajoneuvojen tuonnissa 29 päivänä lokakuuta 2024 annetussa komission täytäntöönpanoasetuksessa (EU) 2024/2754 (EUVL L, 2024/2754, 29.10.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/2754/oj).

([11]) Kuten paneeli on vahvistanut asiassa ”United States – Safeguard Measure on Imports of Crystalline Silicon Photovoltaic Products”, paneelin raportti.

Kaavio 3

Kiinasta peräisin olevien hybridiajoneuvojen tuonnin kehitys



(25) Tämä nopea muutos oli mahdollinen, koska valmistajien tuotantojärjestelmät ovat erittäin joustavat ([12]). Monilla on käytössä tuotantolinjoja, joilla voidaan tuottaa erilaisia voimalaitteita, eli hybridiajoneuvojen tuotannon laajentaminen ei välttämättä edellytä uusien tuotantolaitosten kehittämistä. Tämän ansiosta valmistajat voivat siirtyä hybridiajoneuvojen tuotantoon suhteellisen helposti. Tasoitustoimenpiteiden tarkoituksena oli helpottaa unionin tuotannonalan tilannetta epäreilussa kilpailutilanteessa, joka johtui akkusähköajoneuvoja koskevista valtion tukiohjelmista Kiinassa, mutta ne myös kannustivat kiinalaisia valmistajia lisäämään sellaisten hybridiajoneuvojen vientiä, joihin ei sovelleta lisätulleja.

(26) Nämä olosuhteet huomioon ottaen komissio päätteli alustavasti, että tämä ennakoimaton kehitys on paitsi johtanut hybridiajoneuvojen unioniin suuntautuvan tuonnin merkittävään kasvuun myös edistää sitä edelleen.

6. VELVOITTEET, JOIDEN VAIKUTUKSESTA TUONTI LISÄÄNTYI

(27) Komissio päätteli alustavasti, että tarkasteltavana olevan tuotteen tuonnin kasvu johtuu velvoitteista, joihin Euroopan unioni on sitoutunut GATT 1994 -sopimuksen nojalla, erityisesti tullimyönnytyksistä, jotka on myönnetty asianomaisille tullinimikkeille monenvälisten kauppaneuvottelujen aiemmilla kierroksilla.

(28) Tarkasteltavana oleva tuote käsittää useita tullinimikkeitä, ja Euroopan unionilla on kaikissa näissä tullinimikkeissä 10 prosentin arvotullin suuruiset tullisitoumukset.

(29) Nämä myönnytykset kirjataan tällä hetkellä Euroopan unionin sidonta- ja myönnytysluettelon, joka on vahvistettu 1. joulukuuta 2016 luetteloksi ”Schedule EU CLXXIII – European Union” ([13]), I osan II jaksoon, sellaisena kuin se on muutettuna.

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

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

(30) Näiden GATT-sopimukseen liitettyyn ja siihen GATT 1994 -sopimuksen II artiklan 7 kohdan mukaisesti sisällytettyyn Euroopan unionin sidonta- ja myönnytysluetteloon kirjattujen myönnytysten ja muiden GATT 1994 -sopimuksen osien seurauksena Euroopan unionilla on seuraavat GATT 1994 -sopimuksesta johtuvat velvoitteet: XI artiklan 1 kohta, jossa kielletään tullien ulkopuolisten rajoitusten asettaminen tarkasteltavana olevan tuotteen tuonnille, sekä varsinkin GATT 1994 -sopimuksen II artiklan 1 kohdan a alakohta ja II artiklan 1 kohdan b alakohdan ensimmäinen ja toinen virke. GATT 1994 -sopimuksen II artiklan 1 kohdan b alakohdan ensimmäisen virkkeen nojalla EU ei voi ilman poikkeusta ottaa käyttöön tarkasteltavana olevan tuotteen osalta tulleja, jotka ovat suuremmat kuin EU:n sitoumus- ja myönnytysluettelon asianomaisessa osassa. Lisäksi tarkasteltavana olevaan tuotteeseen sovelletut EU:n tuontitariffit eli suosituimmuustullit olivat tutkimuksen ajankohtana edellä mainittujen tullisitoumusten sallimilla enimmäistasoilla

(31) Tarkasteltavana olevan tuotteen tuontimäärät kasvoivat edellä mainittujen GATT 1994 -sopimuksen ([14]) mukaisten velvoitteiden seurauksena, koska nämä velvoitteet yhdessä Euroopan unionin tariffimyönnytysten kanssa ovat parantaneet uusien hybridiajoneuvojen unionin markkinoille pääsyn edellytyksiä ja taanneet ne. Edellä mainitut tullisitoumukset eivät myöskään anna Euroopan unionille liikkumavaraa nostaa tavanomaisia tulleja. Tämä selittää samalla, miten kyseiset velvoitteet lisäsivät tuontia, joka uhkaa aiheuttaa vakavan vahingon.

(32) Mainitut GATT-sopimuksen velvoitteet estivät samalla EU:ta korottamasta kyseessä olevaan tuotteeseen sovellettavia tuontitulleja. Nämä olivat siis ne GATT 1994 -sopimuksesta johtuvat Euroopan unionin velvoitteet, jotka rajoittivat sen kykyä estää tai korjata tuonnin lisääntymisestä aiheutuva vahinko. Samanaikaisesti Euroopan unioni keskeytti kyseisten velvoitteiden soveltamisen suojatoimenpiteensä käyttöönoton seurauksena.

7. VAKAVAN VAHINGON UHKA

7.1 Unionin tuottajien tilanne

(33) Voidakseen arvioida, aiheutuuko tarkasteltavana olevan tuotteen unionin tuottajille vakavaa vahinkoa tai uhkaako niille aiheutua vakavaa vahinkoa, komissio on asetuksen (EU) 2015/478 9 artiklan ja asetuksen (EU) 2015/755 6 artiklan mukaisesti tutkinut tarkasteltavana olevaan tuotteeseen liittyvän kulutuksen, tuotannon, kapasiteetin käytön, myynnin, markkinaosuuden, hintojen, kannattavuuden, työllisyyden ja viennin suuntaukset vuoden 2023 ja viimeisimmän ajanjakson väliseltä ajalta, jäljempänä 'tarkastelujakso'.

(34) Tuotanto, tuotantokapasiteetti ja kapasiteetin käyttöaste kehittyivät seuraavasti:

Taulukko 7

Tuotanto, tuotantokapasiteetti ja kapasiteetin käyttöaste

	2023	2024	2025	Viimeisin ajanjakso
Tuotanto (kpl)	4 065 576	4 712 178	5 562 965	5 667 859
Indeksi (2023 = 100)	*100*	*116*	*137*	*139*
Tuotantokapasiteetti (kpl)	6 420 013	7 583 462	9 000 898	9 317 209
Indeksi (2023 = 100)	*100*	*118*	*140*	*145*
Kapasiteetin käyttöaste (%)	63	62	62	61
Indeksi (2023 = 100)	*100*	*98*	*98*	*96*

Lähde: Mobility Global.

(35) Unionin tuotannonalan tuotanto ja tuotantokapasiteetti kasvoivat tarkastelujaksolla. Kasvu kuitenkin hidastui tarkastelujakson loppua kohti, sillä kasvu viimeisimmällä ajanjaksolla oli vähäisempää kuin aiempina vuosina. Viime vuosina tapahtuneesta tuotannon kasvusta huolimatta kapasiteetin käyttöaste pysyi alhaisena ja oli keskimäärin vain noin 62 prosenttia neljän viime vuoden aikana.

([14]) GATT 1994 -sopimuksen XI artiklan 1 kohta, II artiklan 1 kohdan a alakohta ja II artiklan 1 kohdan b alakohdan ensimmäinen ja toinen virke.

(36) Unionin kulutus, joka perustuu Euroopan autonvalmistajien järjestön (European Automobile Manufacturers' Association), jäljempänä 'ACEA', ilmoittamaan tarkasteltavana olevan tuotteen rekisteröintien määrään, kehittyi seuraavasti:

Taulukko 8

Unionin kulutus, kotimarkkinamyynti ja markkinaosuus

	2023	2024	2025	Viimeisin ajanjakso
Kulutus (kpl)	3 530 443	4 047 806	4 749 212	5 113 654
Indeksi (2023=100)	*100*	*115*	*135*	*145*
Kotimarkkinamyynti (kpl)	2 572 451	3 007 313	3 523 010	3 689 630
Indeksi (2023=100)	*100*	*117*	*137*	*143*
EU:n tuottajien markkinaosuus (%)	73	74	74	72
Indeksi (2023=100)	*100*	*102*	*102*	*99*
Tuonnin markkinaosuus (%)	27	26	26	28
Indeksi (2023=100)	*100*	*96*	*96*	*104*

Lähde: Mobility Global ja ACEA

(37) Unionin kulutus kasvoi tarkastelujaksolla tasaisesti, 45 prosenttia viimeisimmän ajanjakson aikana vuoteen 2023 verrattuna. Tämä osoittaa, että hybridiajoneuvojen markkinat kasvavat nopeasti Euroopan unionissa. Myös unionin tuottajien kotimarkkinamyynti kasvoi samalla kaudella. Unionin tuottajat hyötyivät aluksi kulutuksen jatkuvasta kasvusta, mutta tämä myönteinen suuntaus pysähtyi viimeisimmällä ajanjaksolla. Vaikka unionin kulutus jatkoi kasvuaan, unionin tuottajien markkinaosuus pieneni 2 prosenttiyksikköä vuoden 2025 ja viimeisimmän ajanjakson välillä. Kasvavilla markkinoilla unionin tuottajien odotettaisiin yleensä vähintäänkin säilyttävän markkinaosuutensa. Markkinaosuuden supistuminen vuoden 2025 ja viimeisimmän ajanjakson välillä tarkoitti, että tämä supistuminen tapahtui vuoden 2026 kuuden ensimmäisen kuukauden aikana. Koko vuotta 2026 koskevia tietoja ei ole vielä saatavilla, mutta kuuden ensimmäisen kuukauden aikana havaitun suuntauksen jatkuminen, mikä voitiin havaita jo heinäkuussa 2026 tuotujen yksikköjen ennätyksellisessä määrässä, johtaisi markkinaosuuden supistumiseen yli 2 prosenttiyksikköä koko vuoden aikana.

(38) Komissio jatkoi yksityiskohtaisen analyysin tekemistä arvioidakseen tuotujen uusien hybridiajoneuvojen hintatasoa verrattuna EU:ssa tuotettujen ajoneuvojen hintoihin.

(39) Koska unioniin tuotavien uusien hybridiajoneuvojen malleja on monenlaisia, hintoja verrattiin neljässä ajoneuvoluokassa ([15]), jotta voitiin varmistaa, että analyysi perustuu vertailukelpoisiin malleihin. Vertailuun valitut neljä luokkaa vastaavat luokkia B, B-SUV, C-SUV ja D-SUV, ja niiden osuus unioniin tuotujen ajoneuvojen määristä on merkittävä ja edustava. Näitä malleja sekä tuotetaan unionissa että tuodaan unioniin, minkä ansiosta unionissa tuotettujen ja unioniin tuotujen mallien hintoja voidaan verrata suoraan.

([15]) Henkilöautot voidaan jakaa eurooppalaisiin ajoneuvoluokkien standardisegmentteihin, joissa henkilöautot ja kaupunkimaasturit (SUV) ryhmitellään koon, ulkomittojen ja käyttötarkoituksen mukaan. Ks. myös https://alternative-fuels-observatory.ec.europa.eu/general-information/vehicle-types.

(40) Komissio teki hinta-analyysin autoteollisuuden portaalin Marklinesin ([16]) tietojen perusteella. Komissio analysoi suurimpien tuojayritysten kuluttajille tarjoamia hintoja (ilman osapuolten sopimia alennuksia) viejämaissa tuotettujen mallien sekä unionin tuotannonalan valmistamien vertailukelpoisten mallien osalta. Perusversion hintatarjoukset arvioitiin mallityypeittäin. Kaikki tarkastellut hintatarjoukset koskevat vuoden 2026 ensimmäistä puoliskoa, joten ne kuvastavat viimeisintä ajanjaksoa.

Taulukko 9

Kaikista kolmansista maista tulevan tuonnin hintojen ja EU:n hintojen ero

Tuote	Tuodut määrät (yksikköä)	Keskimääräinen tuontihinta (euroa)	Keskimääräinen EU:n hinta (euroa)	Hintaero (euroa)	Kokonaishintaero (euroa)	Hypoteettinen liikevaihto (euroa)	Hintaero (%)
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
Yhteensä	203 596				1 358 831 046	7 418 976 578	18,3

Lähde: Eurostat ja Marklines, Tuote: vuoden 2026 perusmalli.

(41) Komissio analysoi 25 tuodun mallin ja unionin tuotannonalan valmistaman 29 mallin hintoja neljässä luokassa, jotka kattoivat yli 200 000 tuotua kappaletta. Hintavertailut osoittivat, että kaikista viejämaista tulevan tuonnin hintojen ja unionin tuotannonalan hintojen välillä oli merkittävä ero. Tuontihinnat ovat noin 18 prosenttia alemmat kuin unionin tuottajien hinnat.

(42) Nämä hintavertailut antavat selityksen sille, miten vietyjen mallien lisääntyminen unionin markkinoilla on ollut mahdollista unionin tuotannonalan kustannuksella.

(43) Kannattavuutta arvioitiin sellaisten tietojen perusteella, jotka kattoivat suurimman osan hybridiajoneuvojen unionin tuottajista ja jotka painotettiin myyntimäärien erojen huomioon ottamiseksi. Taulukoissa 10 ja 11 esitetyt indeksoidut tiedot osoittavat unionin tuotannonalan kannattavuuden heikentyneen jatkuvasti tarkastelujaksolla.

Taulukko 10

Kannattavuuden kehitys (vuosittain)

	2023	2024	2025	Viimeisin ajanjakso
Kannattavuus (2023 = 100)	*100*	*51*	*41*	*43*

Lähde: Unionin tuottajat, tiedot painotettu myyntimäärien erojen huomioon ottamiseksi.

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

Taulukko 11

Kannattavuuden kehitys (neljännesvuosittain)

	2025 Q3	2025 Q4	2026 Q1	2026 Q2
Kannattavuus (2025 Q3 = 100)	*100*	*90*	*34*	*57*

Lähde: Unionin tuottajat, tiedot painotettu myyntimäärien erojen huomioon ottamiseksi.

(44) Vuositasolla kannattavuus heikkeni 57 prosenttia vuoden 2023 ja viimeisimmän ajanjakson välillä. Tämän seurauksena unionin tuotannonala saavutti viimeisimmällä ajanjaksolla keskimäärin vain kaksi kolmasosaa vähimmäisvoitosta, joka tavallisesti tarvittaisiin, jotta voitaisiin varmistaa hybridiajoneuvojen liiketoiminnan pitkän aikavälin taloudellinen elinkelpoisuus. Neljännesvuosittaiset tiedot vahvistavat, että tämä negatiivinen suuntaus jatkui ja voimistui viimeisimmällä ajanjaksolla. Tämä viittaa unionin tuotannonalan taloudellisen tuloksen merkittävään heikkenemiseen sekä pitkällä aikavälillä että viimeisimmällä vuosineljänneksillä. Vaikka koko vuotta 2026 koskevia tietoja ei ole vielä saatavilla, kuuden ensimmäisen kuukauden aikana havaitun suuntauksen jatkuminen viittaa siihen, että kannattavuus heikkenee edelleen vuoden 2026 aikana.

(45) ACEAn työllisyyslukuja ei ole eritelty voimalaiteteknologian mukaan. Työvoimavaltaisuutta koskevat tutkimukset antavat kuitenkin viitteitä erityyppisten ajoneuvojen valmistukseen tarvittavasta työvoimasta ([17]).

(46) Syndexin analyysissa ([18]) arvioidaan, että kevythybridiajoneuvon tuotantoon tarvitaan noin 17,2 kokoaikavastaavaa työpaikkaa tuhatta ajoneuvoa kohti, ja ladattavan hybridiajoneuvon tuotantoon 17,4. Nämä arviot koskevat erityisesti Ranskaa, eikä niissä oteta erikseen huomioon HEV-ajoneuvoja, vaikkakin MHEV-ajoneuvot sisältyvät laajempaan HEV-ajoneuvojen luokkaan.

(47) Arvioitu työllisyysintensiteetti on suurin piirtein sama MHEV-ajoneuvojen (17,2 kokoaikavastaavaa tuhatta ajoneuvoa kohti) ja PHEV-ajoneuvojen (17,4 kokoaikavastaavaa tuhatta ajoneuvoa kohti) osalta, joten uusien hybridiajoneuvojen tuotantoon liittyvän työllisyyden arvioinnissa käytetään keskimääräistä työllisyysintensiteettiä (17,3 kokoaikavastaavaa tuhatta ajoneuvoa kohti).

(48) Perustana olevat työllisyysarviot ovat maakohtaisia, mutta ne tarjoavat kohtuullisen perustan työllisyyslukujen ekstrapoloinnille koko Euroopan unionissa. Unionin autoteollisuudessa käytetään pitkälti vertailukelpoisia valmistusprosesseja ja -teknologioita.

(49) Kun tätä työllisyysindeksiä sovelletaan *taulukossa* 12 esitettyihin hybridiajoneuvojen tuotantolukuihin, saadaan seuraavat uusien hybridiajoneuvojen tuotantoon liittyvät arvioidut kokoaikavastaavuudet:

Taulukko 12

Työllisyys

	2023	2024	2025	Viimeisin ajanjakso
Työllisyys	27 837	28 474	33 622	33 816
Indeksi (2023 = 100)	*100*	*102*	*121*	*121*

Lähde: Syndex.

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

(50) Vienti kehittyi seuraavasti:

Taulukko 13

Vienti

	2023	2024	2025	Viimeisin ajanjakso
Vientimyynnin määrä (kpl)	893 507	847 220	938 164	925 635
Indeksi (2023 = 100)	*100*	*95*	*105*	*104*
Vientihinta (euroa/kpl)	35 929	35 615	36 986	34 096
Indeksi (2023 = 100)	*100*	*99*	*103*	*95*

Lähde: Eurostat.

(51) Unionin tuottajien vienti pysyi suhteellisen vakaana tarkastelujaksolla vuotta 2025 lukuun ottamatta. Vientihinnat laskivat vuonna 2023 ja nousivat sen jälkeen hieman, minkä jälkeen ne laskivat jälleen viimeisimmän ajanjakson aikana.

7.2 **Vakavan vahingon uhka**

(52) Komissio päätteli alustavasti, että unionin tuotannonalan tilanne ei vielä viittaa lisääntyneen tuonnin aiheuttamaan vakavaan vahinkoon. Kun otetaan huomioon 7.1 jaksossa esitetyt heikkenevät taloudelliset indikaattorit, halpatuonnin merkittävä ja kiihtyvä kasvu, unionin tuotannonalan suunnitellut rakenneuudistukset ja käytettävissä oleva merkittävä maailmanlaajuinen tuotantokapasiteetti, komissio kuitenkin katsoi, että tuotannonalan tilanne on epävakaa ja että vakavan vahingon uhka on olemassa.

Heikkenevät taloudelliset indikaattorit

(53) Aiempi analyysi osoitti, että viimeisimmällä ajanjaksolla unionin tuottajien markkinaosuuteen, kapasiteetin käyttöasteeseen, kannattavuuteen ja hintoihin kohdistui kasvavaa painetta. Unionin kulutuksen merkittävästä kasvusta huolimatta unionin tuottajien markkinaosuus supistui 2 prosenttiyksikköä ([19]) vuoden 2025 ja viimeisimmän ajanjakson välillä ja kapasiteetin käyttöaste pysyi jatkuvasti alhaisena eli 61–63 prosentissa koko tarkastelujakson ajan. Tuotantolaitosten alhaiset käyttöasteet näkyivät unionin tuottajien korkeampina kiinteinä kustannuksina tilanteessa, jossa unionin tuottajat kohtuudella odottivat tuotannon kasvavan ja kiinteiden tuotantokustannusten laskevan. Markkinaosuuden menetys on erityisen huolestuttavaa aikana, jona unionin valmistajien on tehtävä merkittäviä investointeja uusien mallien ja teknologioiden kehittämiseen osana siirtymistä sähköistämiseen.

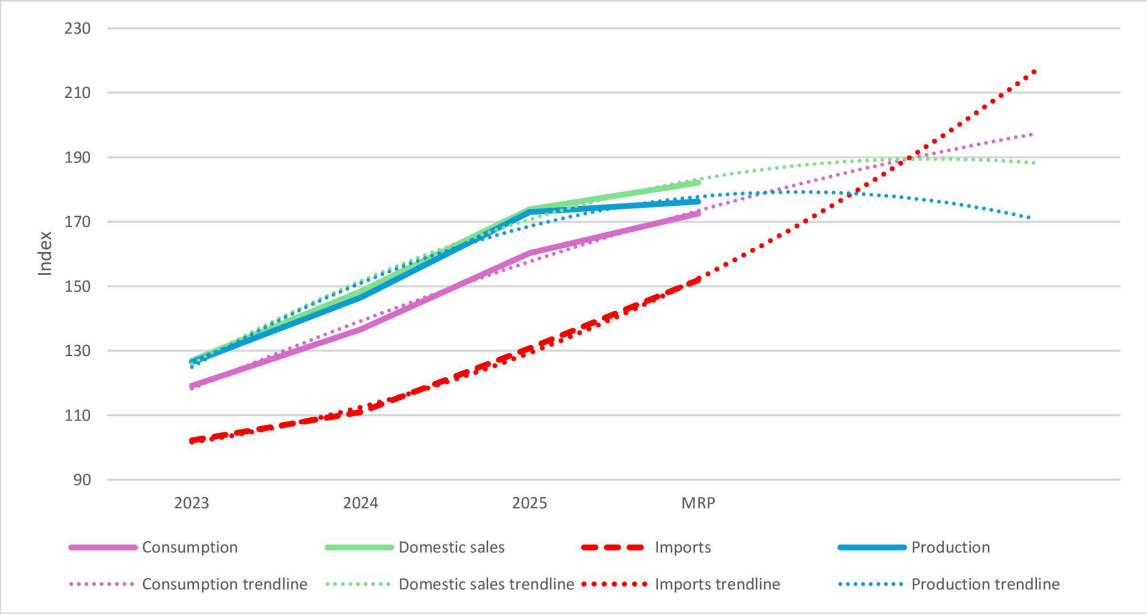
(54) Samaan aikaan tuonti kasvoi voimakkaasti, tuontihinnat olivat keskimäärin 18 prosenttia alemmat kuin unionin tuotannonalan hinnat, ja unionin tuotannonalan kannattavuus heikkeni jatkuvasti tarkastelujaksolla. Tämä kumulatiivinen näyttö korostaa sitä, että unionin tuotannonala ei pystynyt hyötymään markkinoiden kasvusta, koska halpatuonti pystyi aggressiivisesti valtaamaan kasvavaa kysyntää, mikä haittasi suoraan kotimaisten tuottajien taloudellista tulosta.

(55) Jäljempänä olevassa kaaviossa unionin tuotannonalan tulosindikaattoreiden kehitystä verrattiin tuonnin kasvuun. Kuhunkin indikaattoriin sisältyi myös seuraavien kahden vuoden ennustettu suuntaus, joka osoitti taloudellisten indikaattoreiden kasvun hidastuneen vuoden 2025 ja viimeisimmän ajanjakson välillä, kun taas tuonnin kasvu pysyi samana.

([19]) Koko vuotta 2026 koskevia tietoja ei ole vielä saatavilla, mutta kuuden ensimmäisen kuukauden aikana havaitun suuntauksen jatkuminen, mikä voitiin havaita jo heinäkuussa 2026 tuotujen yksikköjen ennätyksellisessä määrässä, johtaisi markkinaosuuden supistumiseen yli 2 prosenttiyksikköä vain yhden vuoden aikana.

Kaavio 4

Katsaus kulutus-, tuotanto-, myynti- ja tuontisuuntauksiin



(56) Tämä oli erityisen huolestuttavaa tilanteessa, jossa unionin tuotannonalan olisi saavutettava suuret myyntimäärät ja kestävä kapasiteetin käyttöaste ([20]), koska näille markkinoille ovat ominaisia korkeat kiinteät kustannukset ja merkittävät investointitarpeet kilpailukyvyn säilyttämiseksi. Yhdessä nämä indikaattorit viittaavat unionin tuotannonalan taloudellisen tilanteen heikkenemiseen lähitulevaisuudessa. Yhdessä jäljempänä selostetun tuonnin kasvuvauhdin kanssa tämä kehitys saattaa asettaa tuotannonalan yhä riskialttiimpaan asemaan, jos toimenpiteitä ei oteta käyttöön.

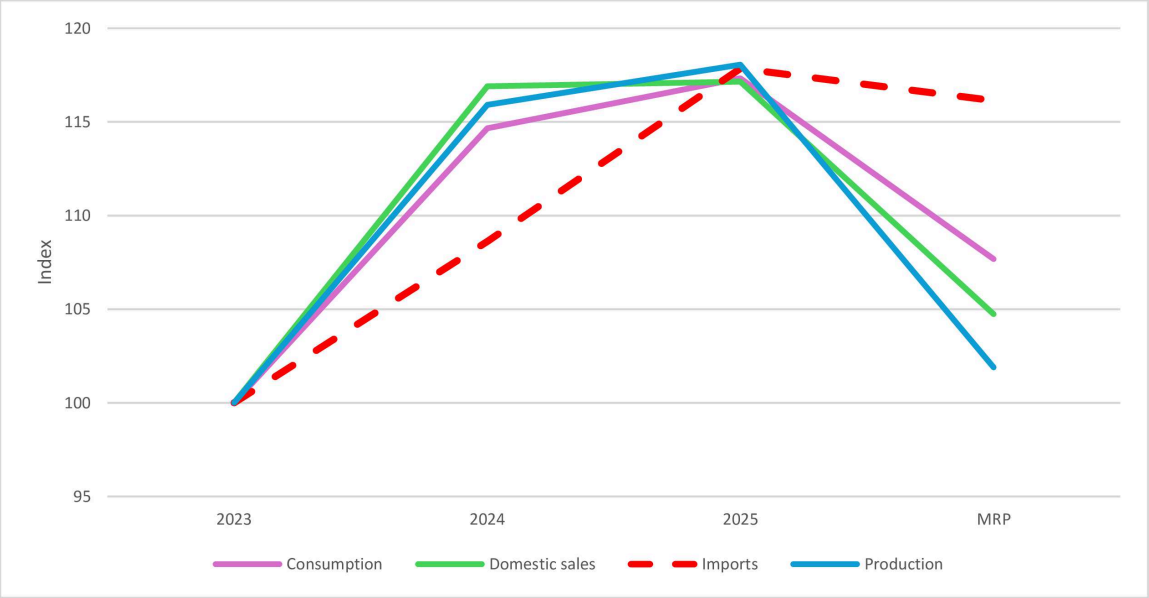
Merkittävä halpatuonnin kasvuvauhti

(57) Tuontimäärien kehitys (taulukko 1) tarkastelujaksolla paljasti, että tuonti ei pelkästään lisääntynyt vaan myös sen vauhti kiihtyi. Unionin kulutus kasvoi merkittävästi vuoden 2025 ja viimeisimmän ajanjakson välillä 364 442 ajoneuvolla, mutta tästä kasvaneesta kysynnästä yli puolet eli 54 prosenttia katettiin kolmansista maista peräisin olevalla tuonnilla. Kun otetaan huomioon, että näiden kolmansien maiden osuus unionin markkinoista oli 28 prosenttia, oli ilmiselvää, että markkinoiden kulutuksen hiljattaisen kasvun ovat ottaneet haltuunsa ja siihen ovat vastanneet pääasiassa maahantuodut tuotteet eikä kotimainen tuotannonala. Lisäksi viimeisimmällä ajanjaksolla tuonti tuli markkinoille hinnoilla, jotka alittivat merkittävästi unionin tuottajien hinnat. Sen lisäksi, että 7.1 jaksossa yksilöity hintaero aiheutti merkittävää painetta unionin tuotannonalan taloudelliseen tilanteeseen, koska sen voittojen tilanne on jo nyt heikko, tämä hintaero todennäköisesti vielä lisää tuonnin kysyntää.

([20]) Useat unionin tuottajat ovat ilmoittaneet rakenneuudistusohjelmista, joilla pyritään vähentämään kapasiteettia kestävämmän kapasiteetin käyttöasteen saavuttamiseksi. Ks. myös jakso ”Suunnitellut rakenneuudistukset”.

Kaavio 5

Tiettyjen indikaattoreiden vuotuinen kasvu



(58) Edellä olevassa kaaviossa esitetään kulutuksen, tuotannon, kotimarkkinamyynnin ja tuonnin vuotuiset kasvuindeksit. Kolmen ensimmäisen vuoden aikana kulutus, tuotanto ja kotimarkkinamyynti kasvoivat keskimäärin hieman alle 20 prosenttia. Viimeisimmän ajanjakson aikana kasvu kuitenkin hidastui jyrkästi yksinumeroiselle tasolle. Tuonti kasvoi aluksi paljon hitaammin, mutta vuoteen 2025 mennessä se oli saavuttanut muut indikaattorit. Viimeisimmällä ajanjaksolla tuonti kasvoi nopeammin kuin muut indikaattorit.

(59) Tuontitilastot alkuperän mukaan (taulukko 2) osoittivat, että kasvu johtui erityisesti – joskaan ei yksinomaan – Kiinasta peräisin olevasta tuonnista. Aiempia tuontiosuuksia koskevat tiedot osoittivat, että Kiinasta tulevan tuonnin markkinaosuus kasvoi aluksi muiden kolmansien maiden kustannuksella. Viimeisimmällä ajanjaksolla Kiinasta tuleva tuonti kuitenkin kasvatti markkinaosuuttaan unionin tuotannonalan kustannuksella. Tämän suuntauksen odotetaan jatkuvan ja halpatuonnin kasvavan edelleen. Mobility Globalin mukaan Kiinassa tuotettiin vuonna 2025 noin 7 miljoonaa hybridiajoneuvoa, ja sen tuotantokapasiteetin arvioidaan olevan kaksinkertainen sen tuotantoon nähden. Kuten taulukosta 14 käy ilmi, tuotannon odotetaan kasvavan edelleen.

Taulukko 14

Kiinan hybridiajoneuvojen tuotanto

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

Lähde: Mobility Global Vuoden 2025 ja vuoden 2026 alkupuoliskon luvut kuvaavat todellista tuotantoa ja vuoden 2026 jälkipuoliskolta vuoteen 2030 ulottuvat luvut ovat Mobility Globalin ennusteita.

(60) Tuotanto kasvaa kotimaisen kysynnän heikkenemisestä huolimatta, sillä ajoneuvojen myynti väheni noin 20 prosenttia edellisvuoteen verrattuna, esimerkiksi PHEV-ajoneuvojen myynti väheni 26 prosenttia ([21]). Heikkenevän kysynnän, ylikapasiteetin ja intensiivisen kotimaisen kilpailun vuoksi kiinalaiset tuottajat suuntautuvat yhä enenevässä määrin vientimarkkinoille. Kuten taulukosta 15 käy ilmi, vuonna 2025 Kiinan vienti kasvoi lähes 500 prosenttia vuoteen 2022 verrattuna. Kiinasta vietiin noin 1,125 miljoonaa hybridihenkilöautoa, joista 27 prosenttia oli tarkoitettu unioniin. Tämä oli 7 prosenttiyksikköä enemmän kuin vuonna 2024, jolloin 20 prosenttia Kiinan hybridihenkilöautojen viennistä suuntautui unioniin.

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

Taulukko 15

Hybridiajoneuvojen maailmanlaajuinen kokonaistuonti Kiinasta

	2023	2024	2025
Maailmanlaajuinen tuonti Kiinasta (kappaletta)	191 912	526 312	1 124 177
Indeksi (2023 = 100)	*100*	*274*	*586*

Lähde: GTA.

(61) Samaan aikaan vaihtoehtoisia vientikohteita vaikutti olevan rajallisesti, kuten 5 jaksossa selitetään. Unionin markkinat sen sijaan pysyivät verrattain avoimina, ja ne olivat ja ovat houkutteleva vientikohde kiinalaisten viejien näkökulmasta heikon kotimaisen kysynnän ja ylikapasiteetin vuoksi.

(62) Kun otetaan huomioon unioniin suuntautuva merkittävä ja nopeasti lisääntyvä tuonti, tämän tuonnin hintaero sekä suuret tuonnin esteet muilla merkityksellisillä vientimarkkinoilla, on todennäköistä, että tuonti unioniin lisääntyy merkittävästi. Halpatuonnin jatkuva kasvu todennäköisesti aiheuttaa lisäpainetta unionin tuottajien hintoihin ja heikentää niiden myyntiä, markkinaosuutta, kannattavuutta ja investointien tuottoa. Tämä puolestaan heikentäisi unionin tuotannonalan kykyä ylläpitää tuotantoa, säilyttää työpaikkoja ja rahoittaa merkittäviä investointeja, joita tarvitaan innovointia ja sähköistämiseen siirtymistä varten. Näin ollen käytettävissä oleva näyttö tuki päätelmää, jonka mukaan halpatuonnin kasvava määrä uhkaa aiheuttaa vakavaa vahinkoa unionin tuotannonalalle.

Suunnitellut rakenneuudistukset

(63) Euroopan rakenneuudistuksen seurantavälineen (ERM) ([22]) alustavan analyysin ja sitä täydentävän yritys- ja mediaraportoinnin perusteella näyttää siltä, että unionin autoteollisuuden tuottajien rakenneuudistustoiminta on tehostunut vuodesta 2024. Jäljempänä olevassa analyysissä keskitytään unionin autoteollisuuden suurimpiin tuottajiin.

(64) Joulukuussa 2024 eräs unionin tuottaja ilmoitti vähentävänsä työvoimaansa yli 35 000 työntekijällä Saksan toimipaikoissaan vuoteen 2030 mennessä ([23]). Tätä lukua tarkistettiin ylöspäin maaliskuussa 2026, jolloin yritys ilmoitti odottavansa noin 50 000 työpaikan poistuvan yritysryhmästä EU:ssa vuoteen 2030 mennessä ([24]).

(65) Syyskuussa 2026 kyseinen unionin tuottaja hyväksyi suunnitelmat vielä 50 000 työpaikan vähentämisestä maailmanlaajuisesti. Näin ollen tuottajan suunnittelemat työpaikkojen vähennykset vuoteen 2030 mennessä ovat yhteensä noin 100 000, johon sisältyvät noin 50 000 työpaikkaa unionissa ja toiset 50 000 työpaikkaa maailmanlaajuisesti (niistä noin puolet Saksassa) ([25]). Nämä työpaikkojen vähennykset ovat laaja-alaisia eikä niitä kohdenneta erityisesti HEV- tai PHEV-ajoneuvojen tuotantoon, mutta hybridiajoneuvojen tulevaan tuotantoon kohdistuu joka tapauksessa kasvavaa painetta näistä ilmoitetuista laajoista rakenneuudistuksista, joiden tarkoituksena on varmistaa kapasiteetin vähentäminen. Esimerkiksi syyskuussa 2026 annetussa ilmoituksessa todettiin, että kyseinen unionin tuottaja ei voi tällä hetkellä taata Hannoverin (12 900 työntekijää), Emdenin (7 700 työntekijää), Zwickaun (8 000 työntekijää) ja Audi Neckarsulmin (15 500 työntekijää) tehtaiden tulevia

([22]) Euroopan rakenneuudistuksen seurantavälineen (ERM) avulla seurataan autoteollisuuden laajamittaisia työpaikkojen muutoksia ja rakenneuudistusilmoituksia kaikkialla Euroopan unionissa ja kirjataan ilmoitetut rakenneuudistustapaukset, jotka koskevat vähintään 100:aa työpaikkaa tai 10:tä prosenttia suurempien yritysten työpaikoista.

([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.

tuotantokiintiöitä vuoden 2030 jälkeen tuontikilpailun kiristyessä ([26]). Sekä Hannoverin että Neckarsulmin tehtailla tuotetaan uusia hybridiajoneuvoja, joten uusien hybridiajoneuvojen tuotantoon liittyvä työllisyys on uhattuna näissä tehtaissa. Lisäksi useat tuotantolinjat unionissa ovat riittävän joustavia valmistamaan ajoneuvoja, joissa on erilaiset voimalaitteet, eli tällaisten laitosten sulkeminen vaikuttaa HEV- ja PHEV-ajoneuvojen tulevaan mahdolliseen tuotantoon.

(66) Komissio totesi, että eräs toinen hybridiajoneuvojen unionin tuottaja pyrkii nostamaan kapasiteetin käyttöasteen 80 prosenttiin vuoteen 2030 mennessä toteuttamalla rakenneuudistuksia ja vähentämällä Euroopan tuotantokapasiteettia 800 000 yksiköllä ([27]). Osana tätä rakenneuudistusta kyseinen unionin tuottaja aikoo lopettaa ajoneuvojen tuotannon Poissyssa (Ranska) aikaisintaan vuoden 2028 loppuun mennessä. Tähän sisältyy hybridiajoneuvojen tuotanto. Tuotantolaitoksen käyttötarkoitusta on tarkoitus muuttaa muun muassa osien tuotantoon, ajoneuvojen kunnostukseen, kierrätykseen, 3D-tulostukseen ja muuhun teolliseen toimintaan.

(67) Tämä viittaa siihen, että vaikka sähkökäyttöisten ajoneuvojen kysyntä on kasvussa, markkinoiden kasvusta hyötyvät pääasiassa tuodut hybridiajoneuvot, ja unionin tuottajat suunnittelevat tuotantokapasiteetin vähentämistä sen sijaan, että ne voisivat hyötyä markkinoiden kasvusta. Halpatuonnin kasvun odotettu jatkuminen pahentaa entisestään unionin tuottajiin kohdistuvaa painetta.

(68) Komissio totesi, että on ilmoitettu uusista laajamittaisista rakenneuudistuksista, jotka liittyvät suoraan maailmanlaajuiseen paineen kasvuun ja autoteollisuuden aggressiiviseen hinnoitteluun ja jotka todennäköisesti vaikuttavat hybridiajoneuvojen tulevaan tuotantoon. Esimerkiksi eräs autoteollisuuden tuottaja ilmoitti kattavasta uudesta pitkän aikavälin strategiasta ja rakenneuudistuksesta, joilla puututaan voimakkaaseen maailmanlaajuiseen kilpailuun, kehittämiskustannuksiin ja nopealiikkeisten kiinalaisten valmistajien aiheuttamiin kasvaviin paineisiin ([28]). Kyseinen unionin tuottaja suunnittelee vähentävänsä 15–20 prosenttia maailmanlaajuisesta teknisestä työvoimastaan ([29]) ja kohdentaa vähennykset teknisiin sekä tutkimukseen ja tekniseen hallintoon liittyviin työpaikkoihin maailmanlaajuisesti mutta niin, että ne vaikuttavat merkittävästi toimintaan Ranskassa ja Espanjassa, alentaakseen sähköajoneuvon kehittämiskustannuksia.

(69) Lisäksi komissio totesi, että eräs toinen hybridiajoneuvojen unionin tuottaja ilmoitti maailmanlaajuisesta työvoiman vähentämisestä lähes 8 000 työntekijällä vuoden 2027 aikana ([30]), ja suurin osa leikkauksista keskittyy Saksaan. Yritys totesi kannattavuuden heikkenemisen ja markkinoiden voimakkaan vastatuulen olevan rakenneuudistuksen keskeisiä syitä.

(70) Lisäksi yksi unionin tuottaja on toteuttanut rakenteellisia henkilöstösupistuksiin ja kustannusten hillitsemiseen liittyviä strategioita kannattavuuden säilyttämiseksi. Kalliin hintaluokan ajoneuvojen kysynnän vähenemisestä ja Kiinan voimakkaista hinnoittelupaineista aiheutuva paine maailmanlaajuisiin tuloihin on edellyttänyt toiminnan supistamista, tuotantotavoitteiden alentamista ja yrityksen kustannusrakenteen kattavaa uudelleenarviointia ([31]).

Maailmanlaajuisesti käytettävissä oleva merkittävä kapasiteetti

(71) Taulukossa 16 esitetään Mobility Globalin ennuste tuotantolaitosten yleisestä kapasiteetista tärkeimmillä maailmanmarkkinoilla eli Kiinassa, Turkissa, Koreassa, Japanissa ja Yhdistyneessä kuningaskunnassa. Ennusteen mukaan kapasiteetin kasvusuuntauksen odotetaan jatkuvan vuosina 2025–2033, mikä johtuu pääasiassa Kiinan kapasiteetin kasvusta. Edellä mainittujen tuotantolaitosten käyttöasteen arvioidaan laskevan alle 50 prosenttiin vuoden 2025 jälkeen eli käyttämätön kapasiteetti on merkittävä ja huolestuttava. Tämä johtuu erityisesti Kiinasta, jossa kapasiteetin käyttöasteen arvioidaan olevan niinkin alhainen kuin 43 prosenttia. Tämän seurauksena arvioitu ylikapasiteetti maailmanmarkkinoilla voi nousta jopa 50 miljoonaan ajoneuvoon, mikä vastaa todellista tuotantoa. Vaikka nämä luvut eivät koske erityisesti hybridiajoneuvoja, niiden pohjalta voidaan arvioida hybridiajoneuvojen segmentin toimintaolosuhteita. Tämä on erityisen merkityksellistä, kun otetaan huomioon autoteollisuuden tuotannon joustavuus, sillä valmistajat pystyvät tuottamaan eri voimalaitteilla varustettuja ajoneuvoja samoilla tuotantolinjoilla. Näin ollen koko autoteollisuuden tuotantoon ja kapasiteettiin liittyvä kehitys on merkityksellistä arvioitaessa hybridiajoneuvojen segmentin kapasiteettia.

([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.
([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/.

Taulukko 16

Ennuste tuotantolaitosten yleisestä kapasiteetista maailmanlaajuisesti tärkeimmillä markkinoilla

Kiina, Japani, Korea, Turkki, Yhdistynyt kuningaskunta											
Indikaattori/vuosi	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Kokonaistuotanto (tuhatta kpl)	43 988	44 022	47 112	45 297	45 172	45 093	45 455	45 996	46 261	46 839	47 124
Indeksi	*100*	*100*	*107*	*103*	*103*	*103*	*103*	*105*	*105*	*106*	*107*
Kokonaiskapasiteetti (tuhatta kpl)	83 884	88 072	92 077	94 684	95 179	94 847	95 624	95 283	95 447	95 626	96 127
Indeksi	*100*	*105*	*110*	*113*	*113*	*113*	*114*	*114*	*114*	*114*	*115*
Kapasiteetin käyttöaste (%)	52	50	51	48	47	48	48	48	48	49	49

Lähde: Mobility Global.

(72) Autoteollisuuden maailmanmarkkinoita koskevan alustavan analyysin perusteella viejillä on riittävästi käytettävissä olevaa kapasiteettia, jota on tarkoitus laajentaa edelleen ja todennäköisesti suunnata yhä enemmän unionin markkinoille, kun otetaan huomioon alhaiset tuontihinnat ja unionin markkinoiden houkuttelevuus uusien hybridiajoneuvojen kannalta.

Varastot

(73) Hybridiajoneuvojen varastojen taso unionissa on merkityksellinen indikaattori, kun tarkastellaan unionin tuotannonalaan kohdistuvaa maahantuotujen tuotteiden aiheuttamaa painetta, koska nämä määrät on tarkoitettu myytäviksi unionin markkinoilla.

(74) Tässä vaiheessa analyysissä keskitytään erityisesti Kiinaan, koska vaikuttaa siltä, että tuonnin äkillinen kasvu johtuu erityisesti – joskaan ei yksinomaan – Kiinasta peräisin olevasta tuonnista. Tarkasteltavana olevan tuotteen varastojen tason arvioimiseksi unionissa tarkasteltiin Kiinasta unioniin vuosina 2023–2025 suuntautuneen viennin tilastoja. Kiinan ilmoittaman viennin ja unionin kirjaaman tuonnin välisen eron voidaan katsoa edustavan unionissa tulliselvitystä odottavia ajoneuvoja. Koska ajoneuvojen kuljettaminen Kiinasta unioniin voi kestää useita kuukausia, kuluvaa vuotta koskevia tietoja ei ole otettu huomioon.

Taulukko 17

Kiinan vientitilastojen ja EU:n tuontitilastojen vertailu

	2023	2024	2025
Kiinan vienti EU:hun (kpl)	47 644	114 197	356 037
Tuonti Kiinasta EU:hun (kpl)	46 001	106 542	302 403
Ero (kpl)	1 643	7 655	53 634

Lähde: Kiinan vientitilastot ja Eurostat.

(75) Viennin ja tuonnin välinen ero oli vuonna 2023 vähäinen, kasvoi hieman vuonna 2024 ja kasvoi merkittävästi vuonna 2025, jolloin se oli noin 53 000 ajoneuvoa. Joillekin näistä ajoneuvoista on voitu tehdä tulliselvitys vuonna 2026, mutta vuonna 2025 havaittu ero on edelleen huomattavasti suurempi kuin kolmena edeltävänä vuonna. Tämä osoittaa, että varastot kasvavat jatkuvasti, mikä lisää tuonnin unionin tuotannonalalle aiheuttamaa painetta.

7.3 **Päätelmät**

(76) Edellä esitetyn perusteella komissio päätteli alustavasti, että unionin tuottajien tilanne oli riskialtis ja niihin kohdistui vakavan vahingon uhka, kuten 7.1 jaksossa esitetyt heikkenevät taloudelliset indikaattorit, halpatuonnin merkittävä ja kiihtyvä kasvu, unionin tuotannonalan suunnitellut rakenneuudistukset, merkittävästi saatavilla oleva maailmanlaajuinen tuotantokapasiteetti ja yhä suuremmat varastot unionin markkinoilla osoittavat.

8. **SYY-YHTEYS**

(77) Komissio tutki, kohdistuiko unionin tuottajiin vakavan vahingon uhka lisääntyneen tuonnin vuoksi. Lisäksi komissio tutki, olisivatko muut tiedossa olevat tekijät voineet samaan aikaan vaikuttaa unionin tuottajiin kohdistuvaan vakavan vahingon uhkaan ja asettaa kyseenalaiseksi unionin tuotannonalaan kohdistuvan vakavan vahingon uhkan ja lisääntyneen tuonnin välisen syy-yhteyden.

8.1 **Lisääntynyt tuonti**

(78) Komissio vahvisti alustavasti, että tarkasteltavana olevan tuotteen lisääntyneen tuonnin ja unionin tuottajiin kohdistuvan vakavan vahingon uhkan välillä on syy-yhteys. Tuonnin äkillisen kasvun ja unionin tuotannonalan heikon taloudellisen tilanteen välinen syy-yhteys kävi ilmi viimeisimmällä ajanjaksolla havaitusta kehityksestä.

(79) Vaikka unionin kulutus ja unionin myynti kasvoivat tarkastelujaksolla, viimeisin ajanjakso on ensimmäinen jakso, jolla markkinoiden kasvua valtasi pääasiassa tuonti eikä unionin tuotannonala. Tuonnin lisääntyessä aggressiivisesti unionin markkinoilla tällä kaudella unionin tuotannonalan taloudelliset indikaattorit heikkenivät, mukaan lukien markkinaosuuden menetys, merkittävä hintapaine, yhä heikompi kannattavuus ja tarve uusiin rakennemuutoksiin.

(80) Viimeisimmän ajanjakson kuukausittaiset tiedot osoittavat, että tuonti unionin markkinoille lisääntyy nopeasti. Lisäksi viejillä on käytettävissä riittävästi kapasiteettia ja suunnitteilla on lisälaajennuksia. Kun otetaan huomioon unionin markkinoiden houkuttelevuus hybridiajoneuvojen hintojen kannalta, viimeisimmällä ajanjaksolla havaitun tuontisuuntauksen odotetaan jatkuvan ja jopa kiihtyvän entisestään.

(81) Kun otetaan huomioon unionin tuotannonalan jo valmiiksi heikko kannattavuus sekä korkeat kiinteät kustannukset ja merkittävät investoinnit, joita tarvitaan kilpailukyvyn säilyttämiseksi näillä markkinoilla, tuonnin kiihtyvän suuntauksen jatkuminen heikentää epäilemättä entisestään tuotannonalan taloudellista tilannetta (kuten se teki viimeisimmällä ajanjaksolla) ja aiheuttaa todennäköisesti vakavaa vahinkoa unionin tuottajille lähitulevaisuudessa.

(82) Komissio katsoo näin ollen alustavasti, että lisääntyneen tuonnin ja unionin tuottajiin kohdistuvan vakavan vahingon uhkan välillä on syy-yhteys.

8.2 **Muut tiedossa olevat tekijät**

(83) Varmistaakseen, että vakavan vahingon uhkan ei katsota johtuvan muista tekijöistä kuin lisääntyneestä tuonnista, komissio on tehnyt alustavan analyysin määrittääkseen, ovatko muut tekijät voineet vaikuttaa unionin tuottajiin kohdistuvaan vakavan vahingon uhkaan, ja erottaakseen näiden tekijöiden vaikutukset lisääntyneen tuonnin vaikutuksista, jotta voidaan määrittää alustavasti, onko niillä todellinen ja merkittävä syy-seuraussuhde.

(84) Korkeat energian hinnat ovat tärkeä tekijä hybridiajoneuvojen tuotannossa, mutta todellinen vakavan vahingon uhka johtuu halpatuonnin voimakkaan kasvun vuoksi EU:n hintoihin kohdistuvasta paineesta. Energian hinnat ovat unionissa yleensä korkeammat kuin joissakin muissa osissa maailmaa. Tavanomaisissa markkinaolosuhteissa valmistajat voivat ottaa kustannusten nousun huomioon myyntihinnoissaan kohtuullisen voiton säilyttämiseksi. Tarkasteltavana olevaa tuotetta tuodaan unioniin kuitenkin keskimäärin 18 prosenttia unionin hintoja alemmilla hinnoilla, ja se aiheuttaa painetta, joka esti unionin tuottajia korottamasta myyntihintojaan energian hintojen kattamiseksi. Näin ollen vahinkoa ei aiheuttanut energiakustannusten nousu sinänsä, vaan se, että unionin tuottajat eivät tuonnin lisääntymisen vuoksi voineet siirtää tätä kustannusten nousua myyntihintoihinsa, minkä vuoksi vakavan vahingon uhka on olemassa.

(85) Unionin tuottajien vientitoiminta on pysynyt pitkälti vakaana tarkastelujaksolla lukuun ottamatta vuotta 2024, jolloin vienti väheni. Tämän vakauden vuoksi komissio katsoi alustavasti, että vientitoiminta ei vaikuttanut vakavan vahingon uhkaan.

(86) Kulutuskysynnän osalta voidaan todeta, että hybridiajoneuvojen rekisteröinnit EU:ssa ovat lisääntyneet johdonmukaisesti vuodesta 2023 lähtien. Lisäksi Global Mobilityn mukaan rekisteröintien määrän odotetaan kasvavan edelleen vuoteen 2029 saakka.

Taulukko 18

Uusien hybridiajoneuvojen rekisteröintien kehitys EU:ssa (ja ennuste)

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

Lähde: Mobility Global ja ACEA Vuosien 2026–2030 luvut edustavat Mobility Globalin ennustetta.

(87) Sen lisäksi, että rekisteröintien määrä kasvaa, hybridiajoneuvojen osuus kaikista rekisteröinneistä on kasvanut vuosien 2023 ja viimeisimmän ajanjakson välillä 33 prosentista 46 prosenttiin.

Taulukko 19

Uusien hybridiajoneuvojen osuus kaikista rekisteröinneistä EU:ssa

	2023	2024	2025	Viimeisin ajanjakso
Hybridiajoneuvojen osuus kaikista rekisteröinneistä EU:ssa (%)	33 %	38 %	44 %	46 %
Indeksi (2023=100)	*100*	*115*	*133*	*139*

Lähde: Mobility Global ja ACEA

(88) Sen vuoksi komissio päätteli alustavasti, että hybridiajoneuvojen kysyntä unionissa kasvaa eikä näin ollen vaikuta vakavan vahingon uhkaan.

(89) Hiilidioksidipäästöjen vähentämiseen liittyvää sääntely-ympäristöä ei voida pitää vakavan vahingon uhkan syynä. Sovellettava ja ehdotettu sääntely on päinvastoin parantanut hybridiajoneuvojen valmistajien näkymiä. Unioni on asettanut uusille henkilöautoille ja pakettiautoille kunnianhimoiset hiilidioksidipäästöjen vähennystavoitteet, mutta nämä toimenpiteet eivät merkitse hybriditeknologian välitöntä kieltämistä. Siirtymäkehys on asetettu pidemmälle aikavälille, ja se on viime aikoina kehittynyt tavalla, joka rajoittaa hybridiajoneuvojen tuottajien toimintaa vähemmän kuin aiemmin ennakoitiin. Toimintapolitiikassa on siirrytty odotuksista, jotka koskevat nopeampaa siirtymistä täysin akkukäyttöisiin ajoneuvoihin vuoteen 2030 mennessä, asteittaisempaan lähestymistapaan vuoteen 2035 mennessä, ja ehdotus hiilidioksidipäästöjen vähentämiselle asetettavasta 90 prosentin vertailuarvosta sen sijaan, että kiellettäisiin täysin muut kuin akkusähköajoneuvot, jättää tilaa hybridiajoneuvojen käytön jatkamiselle. Näin ollen komissio katsoo, että sääntely-ympäristön ei voida tällä hetkellä katsoa aiheuttavan vakavan vahingon uhkaa unionin hybridiajoneuvojen tuottajille.

(90) Komissio ei siis ole alustavasti havainnut mitään muita tekijöitä, jotka heikentäisivät tuonnin lisääntymisen ja unionin tuottajiin kohdistuvan vakavan vahingon uhkan välistä syy-yhteyttä.

8.3 **Päätelmät**

(91) Edellä esitetyistä syistä komissio päätteli alustavasti, että merkittävästi lisääntyneen tuonnin ja unionin tuotannonalaan kohdistuvan vakavan vahingon uhkan välillä on syy-yhteys. Muut tekijät ovat saattaneet osaltaan vaikuttaa unionin tuottajiin kohdistuvaan vakavan vahingon uhkaan, mutta ne eivät heikentäneet syy-yhteyttä.

9. **UNIONIN ETU**

(92) Komissio tutki, olisiko väliaikaisten toimenpiteiden käyttöönotto unionin edun mukaista. Unionin etua määritettäessä arvioitiin kaikki asiaan liittyvät etunäkökohdat, mukaan lukien unionin tuotannonalan, tuojien ja käyttäjien etu.

(93) Ilmastoneutraaliustavoite on keskeinen osa Euroopan vihreän kehityksen ohjelmaa, ja se on ilmastolaissa asetettu oikeudellisesti sitova tavoite. Voidakseen saavuttaa ilmastoneutraaliustavoitteensa vuoteen 2050 ([32]) mennessä EU toteuttaa toimia henkilöautojen päästöjen vähentämiseksi, sillä maantieliikenteen osuus EU:n hiilidioksidipäästöistä on viidennes ([33]). EU:n tavoitteena on vähentää vuoteen 2030 mennessä henkilöautojen päästöjä 55 prosenttia ja pakettiautojen 50 prosenttia vuoteen 2021 verrattuna, jotta saavutetaan uusien henkilöautojen ja pakettiautojen päästöttömyystavoite vuoteen 2035 mennessä ([34]). Sen vuoksi uusien bensiini- tai dieselautojen myynti on (tällä hetkellä) kielletty vuodesta 2035 ([35]).

(94) Nykyisessä siirtymävaiheessa siirryttäessä polttomoottoriajoneuvoista täyssähköajoneuvoihin hybridiajoneuvot ovat kuluttajien kannalta paljon käytetty ja haluttu vaihtoehto, koska ne edistävät jo nyt päästöjen vähentämistä mutta ilman monien täyssähköajoneuvojen lyhyempään toimintasäteeseen liittyviä ongelmia.

(95) Sama koskee autonvalmistajia, jotka myös käyttävät hybridiajoneuvoja siirtymävaiheen malleina polttomoottori- ja täyssähköajoneuvojen välillä kustannusten hajauttamiseksi sekä tutkimuksen ja innovoinnin ”laboratoriona”, jotta tasoitetaan tietä huipputason täyssähköajoneuvoille.

(96) Sen vuoksi hybridiajoneuvojen tuotannon lopettaminen unionissa jättäisi kuluttajille vain vähän vaihtoehtoja, koska Kiinasta tulevan tuonnin markkinaosuus on jo hävittämässä muiden toimittajien, kuten Japanin tai Korean, markkinaosuuksia, ja viimeisimmän ajanjakson aikana Kiinasta tuleva tuonti alkoi kasvattaa markkinaosuuttaan myös unionin tuotannonalan kustannuksella.

(97) Lisäksi näille markkinoille ovat ominaisia korkeat kiinteät kustannukset ja merkittävät investointivaatimukset, joita kilpailukyvyn säilyttäminen edellyttää. Elinkelpoinen ja kannattava autoteollisuus unionissa on olennaisen tärkeä, jotta voidaan varmistaa tarvittavat investoinnit tutkimukseen ja kehittämiseen täyssähköajoneuvojen tuottamiseksi unionissa vuoteen 2035 mennessä. Ei olisi unionin edun mukaista, että EU:n vihreästä siirtymästä vastaisivat pelkästään ulkomaiset toimijat.

(98) Lisäksi komissio katsoo, että 12 jaksossa esitetyssä muodossa oleva väliaikainen suojatoimenpide loisi asianmukaisen tasapainon unionin tuottajien ja jatkokäyttäjien etujen välille. Kun otetaan huomioon hybridiajoneuvoalan merkitys unionin taloudelle erityisesti innovoinnin, sähköistämisen ja työllisyyden kannalta, komission alustava arvio oli, että hybridiajoneuvoja koskevien toimenpiteiden käyttöönotto olisi unionin edun mukaista.

10. **KRIITTISET OLOSUHTEET**

(99) Komissio tutki asetuksen (EU) 2015/478 7 artiklan 1 kohdan a alakohdan mukaisesti, ovatko kyseessä kriittiset olosuhteet, joissa viivytys aiheuttaisi vaikeasti korjattavissa olevaa vahinkoa. Tätä varten komissio arvioi unionin tuottajien tilannetta, tuonnin kehitystä viimeisimmällä ajanjaksolla ja sen todennäköisyyttä, että tuonti lisääntyisi edelleen lähitulevaisuudessa.

(100) Kuten 7 jaksossa selitetään, unionin kulutuksen merkittävästä kasvusta huolimatta unionin tuottajat menettivät markkinaosuuttaan viimeisimmällä ajanjaksolla, niiden kannattavuus heikkeni merkittävästi ja ne saivat vain noin kaksi kolmasosaa vähimmäisvoitosta, jota tavallisesti edellytetään hybridiajoneuvoihin liittyvän liiketoiminnan pitkän aikavälin taloudellisen elinkelpoisuuden varmistamiseksi. Samaan aikaan tuonti unioniin tapahtui keskimäärin 18 prosenttia unionin tuotannonalan hintoja alemmilla hinnoilla. Sen vuoksi unionin tuottajiin kohdistui kasvavaa kilpailupainetta aikana, jona niiden kyky selviytyä taloudellisen tilanteensa heikkenemisestä edelleen on jo rajallinen.

([32]) Hiilidioksidipäästöjä vähentämässä:EU:n tavoitteet ja toimet | Aiheet | Euroopan parlamentti.
([33]) Autojen hiilidioksidipäästöt: tietoa ja tilastoja | Aiheet | Euroopan parlamentti.
([34]) Hiilidioksidipäästöjä vähentämässä:Uudet päästötavoitteet henkilö- ja pakettiautoille | Aiheet | Euroopan parlamentti.
([35]) Komissio esitti kuitenkin joulukuussa 2025 ehdotuksen henkilö- ja pakettiautojen hiilidioksidipäästönormien tarkistamisesta. Ehdotuksen mukaan vuodesta 2035 lähtien autonvalmistajien on päästävä pakokaasupäästöjen 90 prosentin vähennystavoitteeseen 100 prosentin sijaan ja kompensoitava loput 10 prosenttia päästöistä käyttämällä unionissa valmistettua vähähiilistä terästä tai sähkö- ja biopolttoaineita. Tämä mahdollistaa sen, että ladattavia hybridiajoneuvoja (PHEV), ns. toimintasäteen laajentajia (range extenders), kevythybridiajoneuvoja ja polttomoottoriajoneuvoja voidaan edelleen käyttää vuoden 2035 jälkeen täyssähköajoneuvojen ohella. Ks. myös https://climate.ec.europa.eu/areas-action/transport-decarbonisation/road-transport/cars-and-vans_en.

(101) Kuukausittaiset tiedot vahvistivat, että erityisesti – joskaan ei yksinomaan – Kiinasta peräisin olevan halpatuonnin kasvu jatkui. Kiinasta peräisin oleva tuonti on tullut unioniin kiihtyvällä vauhdilla, erityisesti viimeisimmän ajanjakson jälkipuoliskolla, ja se on kasvattanut markkinaosuuttaan unionin tuotannonalan ja unionin markkinoiden muiden perinteisten toimittajien kustannuksella. Samaan aikaan Kiinan kotimainen kysyntä vähenee vuosi vuodelta, mutta sen tuotannon odotetaan kasvavan edelleen, vaikka kapasiteetin käyttöasteen arvioidaan olevan niinkin alhainen kuin 43 prosenttia. Tämä ylikapasiteetin, heikkenevän kotimaisen kysynnän ja voimakkaan kotimaisen kilpailun yhdistelmä luo kiinalaisille tuottajille voimakkaan kannustimen etsiä vientimarkkinoita lähitulevaisuudessa. Kauppaa rajoittavien toimenpiteiden lisääntyvä käyttö muilla markkinoilla lisää entisestään riskiä siitä, että tämä vienti suunnataan unioniin, joka on edelleen suhteellisen avoin ja houkutteleva markkina-alue. Unioni on sen vuoksi alttiina tuonnin välittömän lisääntymisen riskille aikana, jona sen tuotannonalan tilanne on jo valmiiksi epävakaa.

(102) Komissio katsoi, että unionin tuottajien jo valmiiksi epävakaan taloudellisen tilanteen, tuonnin jatkuvan kasvun, kyseisen tuonnin aiheuttaman merkittävän hintapaineen ja tuonnin lähitulevaisuudessa tapahtuvan kasvun todennäköisyyden yhdistelmä luo tilanteen, jossa väliaikaisten suojatoimenpiteiden käyttöönoton viivästyminen aiheuttaisi vaikeasti korjattavissa olevaa vahinkoa. Jos toimia ei toteuteta ajoissa, unionin tuotannonala joutuisi kärsimään kasvavista tuontimääristä ja jatkuvista hintapaineista ennen kuin tutkimus saataisiin päätökseen.

(103) Sen vuoksi komissio päätteli alustavasti, että kyse on asetuksen (EU) 2015/478 7 artiklan 1 kohdan a alakohdassa tarkoitetuista kriittisistä olosuhteista ja että väliaikaiset suojatoimenpiteet olisi hyväksyttävä viipymättä.

11. TIETTYJEN MAIDEN JÄTTÄMINEN VÄLIAIKAISTEN TOIMENPITEIDEN SOVELTAMISALAN ULKOPUOLELLE

(104) Asetuksen (EU) 2015/478 18 artiklan mukaisesti väliaikaisia toimenpiteitä ei saa soveltaa WTO:n jäsenenä olevasta kehitysmaasta, Algeriasta ([36]) tai Libanonista ([37]) peräisin olevaan tuotteeseen, jos kyseisen maan osuus kyseisen tuotteen tuonnista unioniin on enintään kolme prosenttia, edellyttäen että kaikkien niiden WTO:n jäsenenä olevien kehitysmaiden, joiden osuus unionin tuonnista on vähemmän kuin kolme prosenttia, osuus kyseisen tuotteen kokonaistuonnista unioniin on yhteensä enintään yhdeksän prosenttia.

(105) Liitteessä I olevassa I.1 kohdassa luetellaan WTO:n jäseninä olevat kehitysmaat sekä Algeria ja Libanon, joille voidaan myöntää poikkeus suojatoimenpiteistä edellisessä johdanto-osan kappaleessa esitetyin edellytyksin.

(106) Kehitysmaiden tuontiosuuksien määrittämiseen käytetty menetelmä perustui tarkasteltavana olevan tuotteen kokonaistuontiin unioniin vuonna 2025. Kustakin liitteessä I olevassa I.1 kohdassa mainitusta kehitysmaasta peräisin olevan tuonnin osuus laskettiin osuutena kyseisestä kokonaistuonnista. Ukrainasta, Keniasta, Islannista, Liechtensteinista ja Norjasta peräisin olevaa tuontia ei otettu huomioon kokonaistuontia laskettaessa.

(107) Liitteessä I olevassa I.2 kohdassa (Luettelo kehitysmaista, joihin väliaikaisia toimenpiteitä sovelletaan) esitetään tämän laskelman tulos ja täsmennetään ne kehitysmaat, joihin sovelletaan väliaikaisia suojatoimenpiteitä, koska niiden osuus on yli 3 prosenttia. Kaikkien kehitysmaajäsenten, joiden osuus tuonnista oli alle 3 prosenttia, osuus tarkasteltavana olevan tuotteen kokonaistuonnista unioniin vuonna 2025 oli yhteensä enintään 9 prosenttia.

(108) Myös Ukraina, Euroopan talousalue (ETA) ja Kenia olisi jätettävä väliaikaisten toimenpiteiden soveltamisalan ulkopuolelle, kuten 4 jaksossa todetaan.

(109) Kun otetaan huomioon Ison-Britannian ja Pohjois-Irlannin yhdistyneen kuningaskunnan eroamisesta Euroopan unionista ja Euroopan atomienergiayhteisöstä tehdyn sopimuksen, jäljempänä ’erosopimus’, jonka erottamaton osa

([36]) Neuvoston päätös 2005/690/EY, tehty 18 päivänä heinäkuuta 2005, Euroopan yhteisön ja sen jäsenvaltioiden sekä Algerian demokraattisen kansantasavallan välistä assosiaatiota koskevan Euro–Välimeri-sopimuksen tekemisestä (EUVL L 265, 10.10.2005, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2005/690/oj).

([37]) Neuvoston päätös 2006/356/EY, tehty 14 päivänä helmikuuta 2006, Euro–Välimeri-sopimuksen tekemisestä Euroopan yhteisön ja sen jäsenvaltioiden sekä Libanonin tasavallan välisestä assosiaatiosta (EUVL L 143, 30.5.2006, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2006/356/oj).

Windsorin puitteisto on, ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2020/2170 ([38]) vaatimukset ja jotta voidaan varmistaa, että tarkasteltavana olevia tuotteita voidaan edelleen tuoda Pohjois-Irlantiin, kyseisiin tuotteisiin ei pitäisi soveltaa kiintiöitä, kun ne tuodaan Yhdistyneen kuningaskunnan muusta osasta ja myydään loppukuluttajille Pohjois-Irlannin alueella ja rekisteröidään käytettäväksi Pohjois-Irlannissa. Saatavilla olevan näytön perusteella komissio katsoo, että tästä ei voi aiheutua merkittävää riskiä toimenpiteen vaikuttavuudelle. Komissio seuraa kuitenkin tiiviisti Yhdistyneen kuningaskunnan muista osista Pohjois-Irlantiin siirrettävien tarkasteltavana olevien tuotteiden kauppavirtoja sekä Pohjois-Irlannista muualle unioniin suuntautuvia myöhempiä kauppavirtoja ja voi tarvittaessa muuttaa tätä asetusta.

12. PÄÄTELMÄT JA VÄLIAIKAISTEN TOIMENPITEIDEN KÄYTTÖÖNOTTO

12.1 Väliaikaisten toimenpiteiden käyttöönotto

(110) Alustavien päätelmien mukaan unionin tuottajiin kohdistuu vakavan vahingon uhka. Edellä 10 jaksossa selitettyjen kriittisten olosuhteiden vuoksi katsotaan, että olisi toteutettava väliaikaisia suojatoimenpiteitä, jotta estettäisiin sellaiset unionin tuotannonalalle aiheutuvat lisävahingot, joita olisi vaikea korjata ennen tämän tutkimuksen päättämistä.

12.2 Väliaikaisen toimenpiteen muoto, taso ja kesto

(111) Määrittäessään asianmukaisinta väliaikaisen suojatoimenpiteen muotoa komissio otti huomioon useita tekijöitä.

(112) Ensinnäkin komissio harkitsi, mikä olisi asianmukaista viimeisimmällä ajanjaksolla ilmenneen unionin tuottajiin kohdistuvan vakavan vahingon uhkan poistamiseksi.

(113) Toiseksi komissio otti huomioon aiempien suojatoimenpidetutkimusten käytännön ja sovellettavat kansainväliset velvoitteet, joiden mukaan perinteiset kauppavirrat olisi säilytettävä siinä määrin kuin ne eivät pahenna todettua vakavan vahingon uhkaa.

(114) Kolmanneksi komissio tarkasteli hintatasoja, joilla tuonti tulee unioniin, erityisiä markkinaolosuhteita ja vientiä harjoittavien tuottajien kykyä ottaa vastaan erittäin korkeita lisätulleja ([39]). Toimenpiteellä olisi suojattava tehokkaasti unionin tuottajia lisääntyneeltä tuonnilta, joka aiheuttaa vakavan vahingon uhkan.

(115) Edellä esitetyn perusteella ja ottaen erityisesti huomioon kriittiset olosuhteet, joiden vuoksi välittömät toimet ovat tarpeen, komissio katsoi, että tullitoimenpide ei tarjoaisi tehokasta vastausta vakavan vahingon uhkaan, koska se ei estäisi riittävällä tavalla tuonnin lisääntymistä. Unionin tuottajien tehokkaan suojelun vuoksi katsottiin tarpeelliseksi asettaa tuontikiintiöiden muodossa määrällinen rajoitus, jossa vahvistetaan tarkasteltavana olevan tuotteen enimmäismäärä, joka voidaan tuoda unioniin väliaikaisen suojatoimenpiteen soveltamisaikana. Kiintiöiden ulkopuolista tuontia ei sallita. Jos tuonti mainitaan, sen pitäisi katsoa tarkoittavan vapaaseen liikkeeseen luovutusta koskevaa tulli-ilmoitusta.

(116) Komissio on varmistanut, että toimenpide on kolmansien maiden kanssa tehdyissä kahdenvälisissä tai alueellisissa kauppasopimuksissa määrättyjen unionin velvoitteiden mukainen. Komissio päätti ottaa toimenpiteen käyttöön kiintiöiden muodossa. Komissio katsoi, että tällainen toimenpide aiheuttaa vähiten häiriöitä unionin vapaakauppa-kumppaneiden kanssa käytävän kahdenvälisen kaupan jatkumiselle ja on ehdottoman välttämätön esiin tulleiden ongelmien korjaamiseksi.

([38]) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2020/2170, annettu 16 päivänä joulukuuta 2020, unionin tariffikiintiöiden ja muiden tuontikiintiöiden soveltamisesta (EUVL L 432, 21.12.2020, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2020/2170/oj).

([39]) Tältä osin komissio otti huomioon vientiä harjoittavien tuottajien merkittävän käyttämättömän tuotantokapasiteetin, kotimarkkinoiden rajallisen kyvyn ottaa vastaan tätä kapasiteettia sekä ja kauppaa rajoittavien toimenpiteiden lisääntyvän käytön muilla markkinoilla, mikä tekee unionin markkinoista erityisen houkuttelevan ylituotannon myyntikanavan.

(117) Unionin etua koskevien näkökohtien perusteella ja tariffikiintiömäärien optimaalisen käytön varmistamiseksi komissio katsoi, että kiintiöt olisi jaettava yhtäältä mailleille, joilla on merkittävä toimittaja-asema tarkasteltavana olevan tuotteen osalta, jäljempänä 'maakohtaiset kiintiöt', ja toisaalta kaikille muille alkuperämaille. Tätä asetusta sovellettaessa katsotaan, että mailla, joiden osuus tuonnista vuonna 2025 oli yli 2 prosenttia, on merkittävä toimittaja-asema, ja niille olisi myönnettävä maakohtainen kiintiö. Kaikille muille toimittajamaille olisi myönnettävä jäännöskiintiö, jäljempänä 'muiden maiden kiintiö'.

(118) Komissio katsoi aiheelliseksi vahvistaa maakohtaisten kiintiöiden määrät kunkin maan vuonna 2025 kirjatun tuonnin tasolle, jota korotettiin hieman yli 15 prosentin arvolla. Tässä lähestymistavassa otettiin huomioon uusien hybridiajoneuvojen unionin markkinoiden merkittävä kasvu, joka oli kolmen edeltävän vuoden aikana keskimäärin 15 prosenttia. Komissio katsoi, että kiintiöiden asettaminen pelkästään perinteisille kaupan tasoille ei kuvastaisi riittävästi markkinoiden kehitystä tai unionin käyttäjien etuja. Vuosi 2025 valittiin alustavasti viitevuodeksi, koska se oli viimeisin kokonainen vuosi, jolta oli saatavilla tietoja. Lisäksi vuonna 2025 tuontimäärät olivat suurimmat.

(119) Koska muista alkuperämaista kuin tarkasteltavana olevan tuotteen merkittävistä toimittajamaista, jäljempänä 'maakohtaisten kiintiöiden haltijat', tuotuja ajoneuvoja oli vain vähän ja jotta voitiin välttää niiden unionin markkinoille pääsyn kohtuuton rajoittaminen, muiden maiden vuotuiseksi kiintiöksi vahvistettiin 1 500 ajoneuvoa sen sijaan, että se olisi laskettu johdanto-osan 118 kappaleessa kuvatun menetelmän mukaisesti.

(120) Kiintiöt esitetään tämän asetuksen liitteessä II. Kiintiöitä olisi hallinnoitava neljännesvuosittain, ja käyttämättömät kiintiömäärät olisi siirrettävä seuraavalle vuosineljännekselle (1 päivästä joulukuuta 2026 28 päivään helmikuuta 2027, 1 päivästä maaliskuuta 2027 31 päivään toukokuuta 2027 ja 1 päivästä kesäkuuta 2027 18 päivään 2027) väliaikaisen suojatoimenpiteen soveltamisaikana.

(121) Muiden maiden kiintiö olisi täytettävä niiden päivämäärien aikajärjestyksen perusteella, joina vapaaseen liikkeeseen luovutusta koskevat ilmoitukset hyväksytään komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2015/2447 ([40]) mukaisesti. Tämä hallinnointimenettely edellyttää jäsenvaltioiden ja komission välistä tiivistä yhteistyötä.

(122) Sovellettavassa kiintiössä tapahtuvaan tuontiin sovelletaan tarkasteltavana olevaan tuotteeseen muutoin sovellettavaa tullia ottaen huomioon unionin ja alkuperämaan välisessä sopimuksessa mahdollisesti määrätty tullietuuskohtelu.

(123) Mahdollisuus olla soveltamatta kiintiötä kehitysmaista tuotuihin tavaroihin riippuu tavaroiden alkuperästä. Tästä syystä olisi sovellettava unionissa tällä hetkellä voimassa olevia muun kuin etuuskohteluun oikeuttavan alkuperän määrittämisen perusteita.

(124) Sovellettavan kiintiön ylittävää tuontia ei pitäisi sallia.

(125) Koska kiintiöt ilmoitetaan ajoneuvojen lukumääränä, niissä voidaan jakaa vain kokonaisia yksikköjä. Jos kiintiön määrä lasketaan ajan mukaan suhteutettuna tai jos käytettävissä olevan määrän ylittävät kiintiöön lukemista koskevat pyynnöt jaetaan suhteessa pyydettyihin määriin, tulos olisi siten pyöristettävä alaspäin lähimpään kokonaiseen yksikköön, jotta kiintiötä ei milloinkaan ylitetä. Jottei kiintiön kokonaismäärä vähene, alaspäin pyöristämisen tuloksena saatavan määrän ei pitäisi olla käytettävissä kiintiöön lukemista varten kyseisellä kiintiökaudella, vaan se pitäisi siirtää seuraavalle kaudelle, paitsi viimeisellä kiintiökaudella.

(126) Väliaikaisia toimenpiteitä olisi sovellettava tämän asetuksen voimaantulopäivästä lukien 200 kalenteripäivää (18 päivään kesäkuuta 2027). Jotta nämä säännöt olisivat toiminnassa mahdollisimman pian, niitä olisi sovellettava tämän asetuksen voimaantulosta alkaen ilman suoja-aikaa.

([40]) Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2015/2447, annettu 24 päivänä marraskuuta 2015, unionin tullikoodeksista annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 952/2013 tiettyjen säännösten täytäntöönpanoa koskevista yksityiskohtaisista säännöistä (EUVL L 343, 29.12.2015, s. 558, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2015/2447/oj).

(127) Tutkimuksen kohteena oleva tuote esitetään johdanto-osan 5 kappaleessa. Autoteollisuuden tuotantoprosessit ja markkinaolosuhteet ovat kuitenkin kaiken kaikkiaan erittäin monimutkaisia. Tarkasteltavana olevaa tuotetta voidaan valmistaa tuotantolaitoksissa, joissa valmistetaan myös ajoneuvoja, jotka eivät kuulu tuotteen määritelmän piiriin, myös käyttämällä samoja komponentteja. Lisäksi käytettyjen ajoneuvojen myynti on merkittävä tekijä autosektorilla. Sen vuoksi komissio seuraa tuontisuuntauksia erityisesti seuraavien seikkojen osalta:

— käytetyt tai uudet ajoneuvot, jotka on suunniteltu pääasiallisesti enintään yhdeksän henkilön, kuljettaja mukaan lukien, kuljettamiseen ja joissa on mäntämoottori ja jotka luokitellaan tällä hetkellä CN-koodeihin 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 ja 8703 33 90.

— Edellä mainittuun luokkaan kuuluvat käytetyt tai uudet sähkökäyttöiset mikrohybridiajoneuvot, jotka on suunniteltu pääasiassa enintään yhdeksän henkilön, kuljettaja mukaan lukien, kuljettamiseen ja joissa on käyttövoimamoottorina mäntämoottori ja sähköinen voimanlähde, kuten integroitu generaattori tai käynnistyslaite, ja joita käytetään ainoastaan muihin kuin käyttövoimatoimintoihin ja jotka luokitellaan tällä hetkellä Taric-koodeihin 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;

— käytetyt tai uudet tavarankuljetukseen tarkoitetut moottoriajoneuvot, joiden bruttopaino on enintään 5 tonnia, voimalaitteesta riippumatta, ja jotka luokitellaan tällä hetkellä CN-koodeihin 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;

— käytetyt hybridiajoneuvot, jotka on suunniteltu pääasiassa enintään yhdeksän henkilön, kuljettaja mukaan lukien, kuljettamiseen ja joissa on käyttövoimamoottoreina sekä mäntämoottori että yksi tai useampi sähkömoottori, vetävien pyörien lukumäärästä riippumatta, myös sellaiset, jotka voidaan ladata kytkemällä ulkoiseen sähkövoimanlähteeseen, ja jotka luokitellaan tällä hetkellä CN-koodeihin 8703 40 90, ex 8703 50 00, 8703 60 90 ja ex 8703 70 00 (Taric-koodit 8703 50 00 90, 8703 70 00 90);

— käytetyt ajoneuvot, joissa on käyttövoimamoottorina ainoastaan sähkömoottori ja jotka on suunniteltu pääasiassa yhdeksän henkilön, kuljettaja mukaan lukien, kuljettamiseen ja jotka luokitellaan tällä hetkellä koodiin 8703 80 90.

(128) Seuraamalla edellä esitettyjä ajoneuvoluokkia komissio voi arvioida näiden ajoneuvojen tuonnin kehitystä ja päättää, voivatko muutokset tuonnin rakenteessa vaikuttaa tämän toimenpiteen tehokkuuteen.

(129) Komissio on kuullut asetuksen (EU) 2015/478 3 artiklan 3 kohdalla ja asetuksen (EU) 2015/755 22 artiklan 3 kohdalla perustettua suojatoimenpidekomiteaa,

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

1. Avataan 200 kalenteripäivän ajaksi tämän asetuksen voimaantulosta kiintiöt tuotaessa unioniin kolmansista maista peräisin olevia tiettyjä uusia hybridiajoneuvoja, jotka on suunniteltu pääasiassa enintään yhdeksän henkilön, kuljettaja mukaan lukien, kuljettamiseen ja joissa on käyttövoimamoottoreina sekä mäntämoottori että yksi tai useampi sähkömoottori, vetävien pyörien lukumäärästä riippumatta, myös sellaiset, jotka voidaan ladata kytkemällä ulkoiseen sähkövoimanlähteeseen, ja jotka luokitellaan tällä hetkellä CN-koodeihin ex 8703 40 10, ex 8703 50 00, ex 8703 60 10 ja ex 8703 70 00 (Taric-koodit 8703 40 10 10, 8703 40 10 90, 8703 50 00 10, 8703 60 10 10, 8703 60 10 90 ja 8703 70 00 10), jollei 4 artiklasta muuta johdu.

2. Kun kiintiö on käytetty loppuun, tarkasteltavana olevan tuotteen tuontia unioniin ei sallita.

3. Kyseistä alkuperää koskevien kiintiöiden ilmoittaminen on pakollista.

4. Sovellettavassa kiintiössä tapahtuvaan tuontiin sovelletaan tarkasteltavana olevaan tuotteeseen muutoin sovellettavaa tullia ottaen huomioon unionin ja alkuperämaan välisessä sopimuksessa mahdollisesti määrätty tullietuuskohtelu.

5. Sen estämättä, mitä ensimmäisessä kohdassa säädetään, Pohjois-Irlantiin Yhdistyneen kuningaskunnan muusta osasta siirretyn ja Pohjois-Irlannin alueella loppukuluttajille myydyn ja Pohjois-Irlannissa käytettäväksi rekisteröidyn tarkasteltavana olevan tuotteen tuontiin ei sovelleta kiintiöitä.

6. Tätä artiklaa ei sovelleta tuotteisiin, jotka ovat peräisin seuraavista:

a) Islanti, Liechtenstein ja Norja;

b) Ukraina;

c) Kenia;

d) liitteessä I olevassa I.1 kohdassa tarkoitetut kehitysmaat, lukuun ottamatta liitteessä I olevassa I.2 kohdassa tarkoitettuja maita.

2 artikla

1. Komissio ja jäsenvaltiot hallinnoivat 1 artiklassa vahvistettuja kiintiöitä täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2015/2447 49–54 artiklassa säädetyn tariffikiintiöiden hallinnointijärjestelmän mukaisesti.

2. Kiintiöitä hallinnoidaan neljännesvuosittain: 1 päivästä joulukuuta 2026 28 päivään helmikuuta 2027, 1 päivästä maaliskuuta 2027 31 päivään toukokuuta 2027 ja 1 päivästä kesäkuuta 2027 18 päivään kesäkuuta 2027.

3. Kunkin neljännesvuosittaisen kiintiön jakaminen lopetetaan 20:ntenä komission työpäivänä vuosineljänneksen päättymisestä.

4. Joulukuun 1 päivän 2026 ja kesäkuun 18 päivän 2027 välisenä aikana jollakin vuosineljänneksellä käyttämättä jääneet kiintiöiden määrät siirretään seuraavalle vuosineljännekselle samalla vuotuisella soveltamiskaudella.

5. Kiintiössä myönnetyt määrät voidaan palauttaa sovellettavan tullilainsäädännön mukaisesti. Jos vuosineljänneksen kiintiöön lukeminen on lopetettu tämän asetuksen 2 artiklan 3 kohdan mukaisesti tai jos tariffikiintiö on käytetty loppuun tai sen käyttö on muulla tavoin estetty tämän asetuksen nojalla, tällaisten määrien palauttaminen ei johda kyseisen kiintiön avaamiseen uudelleen kiintiöön lukemista koskevien uusien pyyntöjen esittämistä tai hyväksymistä varten. Palautetut määrät otetaan huomioon ainoastaan asianomaisessa kiintiössä jäljellä olevan määrän tarkistamiseksi. Jos neljännesvuosittaisen kiintiön käyttämätön määrä on jo siirretty seuraavalle vuosineljännekselle tämän asetuksen 2 artiklan 3 kohdan mukaisesti, kyseisen vuosineljänneksen osalta tämän jälkeen palautettuja määriä ei siirretä seuraavalle vuosineljännekselle. Näin ollen talouden toimijat eivät voi enää käyttää kyseisiä kiintiöitä.

6. Poiketen siitä, mitä täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2015/2447 51 artiklan 5 kohdassa säädetään, tällä asetuksella jaettuihin kiintiöihin ei sovelleta suoja-aikaa.

7. Jos pyydetyt määrät ylittävät kiintiössä käytettävissä olevan määrän, jaettavat määrät määritetään suhteessa pyydettyihin määriin ja, jos tuloksena ei ole kokonaisluku, pyöristetään alaspäin lähimpään kokonaiseen yksikköön. Kiintiö suljetaan päivästä, jona tämä jakaminen tapahtuu. Alaspäin pyöristämisen tuloksena saatu jäljellä oleva määrä ei saa olla käytettävissä kiintiöön lukemista varten kyseisellä kiintiökaudella, vaan se on siirrettävä seuraavalle kiintiökaudelle, paitsi jos kyseinen kiintiökausi on viimeinen kiintiökausi saman vuotuisen soveltamiskauden aikana.

3 artikla

1. Tämän asetuksen liitteessä III lueteltujen tuotteiden tuonti edellyttää unionin jälkikäteisvalvontaa asetusten (EU) 2015/478 ja (EU) 2015/755 mukaisesti.

2. Tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvien tuotteiden luokitus perustuu CN- ja Taric-koodeihin.

4 artikla

1. Tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvien tuotteiden alkuperä määritetään muuta kuin etuuskohteluun oikeuttavaa alkuperää koskevien unionin voimassa olevien säännösten ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 952/2013 ([41]) mukaisesti.

2. Jollei toisin säädetä, sovelletaan tulleja koskevia asiaankuuluvia voimassa olevia säännöksiä ja määräyksiä.

5 artikla

1. Edellä 1 artiklassa tarkoitettujen Kiinan kansantasavallasta peräisin olevien tavaroiden kiintiöiden soveltaminen edellyttää Kiinan kansantasavallan koneiden ja elektroniikan tuonti- ja vientikauppakamarin (CCCME) myöntämän allekirjoitetun ja leimatun vientikiintiötodistuksen esittämistä.

2. Vientikiintiötodistus on laadittava tämän asetuksen liitteessä IV olevan mallin mukaiselle lomakkeelle.

6 artikla

Jäsenvaltiot ja komissio toimivat tiiviissä yhteistyössä tämän asetuksen noudattamisen varmistamiseksi.

7 artikla

Tämä asetus tulee voimaan 1 päivänä joulukuuta 2026.

Tämä asetus on kaikilta osiltaan velvoittava, ja sitä sovelletaan sellaisenaan kaikissa jäsenvaltioissa.

Tehty Brysselissä 23 päivänä marraskuuta 2026.

Komission puolesta
Puheenjohtaja
Ursula VON DER LEYEN

([41]) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 952/2013, annettu 9 päivänä lokakuuta 2013, unionin tullikoodeksista (EUVL L 269, 10.10.2013, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/952/oj).

LIITE I

I.1 – **Luettelo kehitysmaista, jotka ovat WTO:n jäseniä, ja lisäksi Algeria ja Libanon**

Afganistan, Albania, Algeria, Angola, Antigua ja Barbuda, Argentiina, Armenia, Bahrain, Bangladesh, Barbados, Belize, Benin, Bolivia, Botswana, Brasilia, Brunei, Burkina Faso, Burundi, Kap Verde, Kambodža, Kamerun, Keski-Afrikan tasavalta, Tšad, Chile, Kiina, Kolumbia, Kongo, Costa Rica, Norsunluurannikko, Kuuba, Kongon demokraattinen tasavalta, Djibouti, Dominica, Dominikaaninen tasavalta, Ecuador, Egypti, El Salvador, Swazimaa, Fidži, Gabon, Gambia, Georgia, Ghana, Grenada, Guatemala, Guinea, Guinea-Bissau, Guyana, Haiti, Honduras, Hongkong, Intia, Indonesia, Itä-Timor, Jamaika, Jordan, Kazakstan, Kenia, Kuwait, Kirgisian tasavalta, Laosin demokraattinen kansantasavalta, Lesotho, Libanon, Liberia, Macao, Madagaskar, Malawi, Malesia, Malediivit, Mali, Mauritania, Mauritius, Meksiko, Moldova, Mongolia, Montenegro, Marokko, Mosambik, Myanmar, Namibia, Nepal, Nicaragua, Niger, Nigeria, Pohjois-Makedonia, Oman, Pakistan, Panama, Papua-Uusi-Guinea, Paraguay, Peru, Filippiinit, Qatar, Ruanda, Saint Kitts ja Nevis, Saint Lucia, Saint Vincent ja Grenadiinit, Samoa, Saudi-Arabia, Senegal, Seychellit, Sierra Leone, Salomonsaaret, Etelä-Afrikka, Sri Lanka, Suriname, Tadžikistan, Tansania, Thaimaa, Togo, Tonga, Trinidad ja Tobago, Tunisia, Turkki, Uganda, Ukraina, Yhdistyneet arabiemiirikunnat, Uruguay, Vanuatu, Venezuela, Vietnam, Jemen, Zambia, Zimbabwe

I.2 – **Luettelo kehitysmaista, joihin sovelletaan väliaikaisia toimenpiteitä**

Kiina, Turkki, Meksiko ja Marokko

LIITE II

Kiintiöiden määrät

Tuote	CN- ja Taric-koodit	Maakohtainen jakaminen (tapauksen mukaan)	1.12.2026–28.2.2027	1.3.2027–31.5.2027	1.6.2027–18.6.2027	Järjestysnumero
			Kiintiön määrä (yksikköinä)	Kiintiön määrä (yksikköinä)	Kiintiön määrä (yksikköinä)	
Tietyt uudet hybridiajo-neuvot	8703 40 10 10, 8703 40 10 90, 8703 50 00 10, 8703 60 10 10, 8703 60 10 90, 8703 70 00 10	Kiina	86 301	88 219	17 260	090254
		Japani	76 900	78 609	15 380	090255
		Turkki	56 844	58 107	11 369	090256
		Yhdistynyt kuningaskunta	47 431	48 485	9 486	090257
		Korean tasavalta	30 566	31 245	6 113	090258
		Meksiko	15 640	15 987	3 128	090259
		Marokko	10 779	11 019	2 156	090260
		Serbia	8 709	8 902	1 742	090261
		Amerikan yhdysvallat	8 317	8 502	1 663	090262
		Etelä-Afrikka (*)	Ei sovelleta	Ei sovelleta	Ei sovelleta	Ei sovelleta
		Muut maat	370	378	74	090290

(*) Ei sovelleta, koska Etelä-Afrikka on vapautettu tullista liitteessä I olevan I.2 kohdan perusteella.

LIITE III

Luettelo tuotteista, joihin sovelletaan jälkikäteisvalvontaa

— käytetyt tai uudet ajoneuvot, jotka on suunniteltu pääasiallisesti enintään yhdeksän henkilön, kuljettaja mukaan lukien, kuljettamiseen ja joissa on mäntämoottori ja jotka luokitellaan tällä hetkellä CN-koodeihin 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 ja 8703 33 90.

— Edellä mainittuun luokkaan kuuluvat käytetyt tai uudet sähkökäyttöiset mikrohybridiajoneuvot, jotka on suunniteltu pääasiassa enintään yhdeksän henkilön, kuljettaja mukaan lukien, kuljettamiseen ja joissa on käyttövoimamoottorina mäntämoottori ja sähköinen voimanlähde, kuten integroitu generaattori tai käynnistyslaite, ja joita käytetään ainoastaan muihin kuin käyttövoimatoimintoihin ja jotka luokitellaan tällä hetkellä Taric-koodeihin 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;

— käytetyt tai uudet tavarankuljetukseen tarkoitetut moottoriajoneuvot, joiden bruttopaino on enintään 5 tonnia, voimalaitteesta riippumatta, ja jotka luokitellaan tällä hetkellä CN-koodeihin 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;

— käytetyt hybridiajoneuvot, jotka on suunniteltu pääasiassa enintään yhdeksän henkilön, kuljettaja mukaan lukien, kuljettamiseen ja joissa on käyttövoimamoottoreina sekä mäntämoottori että yksi tai useampi sähkömoottori, vetävien pyörien lukumäärästä riippumatta, myös sellaiset, jotka voidaan ladata kytkemällä ulkoiseen sähkövoimanlähteeseen, ja jotka luokitellaan tällä hetkellä CN-koodeihin 8703 40 90, ex 8703 50 00, 8703 60 90 ja ex 8703 70 00 (Taric-koodit 8703 50 00 90, 8703 70 00 90);

— käytetyt ajoneuvot, joissa on käyttövoimamoottorina ainoastaan sähkömoottori ja jotka on suunniteltu pääasiassa yhdeksän henkilön, kuljettaja mukaan lukien, kuljettamiseen ja jotka luokitellaan tällä hetkellä koodiin 8703 80 90.

LIITE IV

VIENTIKIINTIÖTODISTUS

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

KIINTIÖTODISTUKSEN NRO:	
KIINTIÖTODISTUKSEN PÄIVÄYS:	
MYYJÄN NIMI:	
TUOJAN NIMI:	
KAUPPALASKUN NRO:	
KAUPPALASKUN PÄIVÄYS:	

S/N	CN-/TARIC-KOODI	MERKKI	MALLI	MÄÄRÄ
1				
2				
3				
4				
5				
6				
7				
8				
9				
10				
11				
12				
13				
14				
15				
16				
17				
18				
19				
… (*)				
YHTEENSÄ				

(*) CCCME voi lisätä taulukkoon rivejä.

VAKUUTUS

Allekirjoittanut vahvistaa, että tämä todistus koskee myyjän [MYYJÄN NIMI] toimittamassa kauppalaskussa tarkoitettuja sähkökäyttöisiä hybridiajoneuvoja, jotka ovat Kiinasta peräisin ja jotka viedään Euroopan unioniin sähkökäyttöisiä hybridiajoneuvoja koskevien EU:n suojatoimenpiteiden (komission täytäntöönpanoasetus 2026/xxxx) mukaisen kiintiöjärjestelyn mukaisesti.

Allekirjoittanut vakuuttaa, että tässä todistuksessa olevat tiedot ovat totuudenmukaiset ja paikkansapitävät ja että tämän todistuksen kattamien tavaroiden määrä ei ylitä Kiinalle suojatoimenpiteiden mukaisesti myönnettyä kiintiötä.

VIRKAMIEHEN NIMI:

ALLEKIRJOITUS:

PÄIVÄYS: CCCME (leima)