Journal officiel
de l'Union européenne

FR
Série L

2026/2614

24.11.2026

RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) 2026/2614 DE LA COMMISSION

du 23 novembre 2026

instituant des mesures de sauvegarde provisoires en ce qui concerne les importations de certains nouveaux véhicules hybrides destinés au transport de personnes

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu le règlement (UE) 2015/478 du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2015 relatif au régime commun applicable aux importations ([1]), et notamment ses articles 5 et 7,

vu le règlement (UE) 2015/755 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2015 relatif au régime commun applicable aux importations de certains pays tiers ([2]), et notamment ses articles 3 et 4,

vu l'accord sur l'Espace économique européen ([3]), et notamment son article 113, paragraphe 3, deuxième alinéa,

considérant ce qui suit:

1. CONTEXTE

(1) Le 30 octobre 2026, la Commission européenne (ci-après la «Commission») a ouvert, de sa propre initiative, une enquête de sauvegarde concernant les importations dans l'Union de nouveaux véhicules hybrides destinés au transport de personnes (ci-après les «véhicules hybrides») conformément à l'article 5 du règlement (UE) 2015/478 et à l'article 3 du règlement (UE) 2015/755 (ci-après les «règlements de base»). Elle a publié un avis d'ouverture au *Journal officiel de l'Union européenne* ([4]) (ci-après l'«avis d'ouverture»).

(2) L'ouverture a fait suite à une analyse approfondie des informations dont disposait la Commission, provenant de sources publiques de renseignements sur le marché et de l'industrie de l'Union. Compte tenu de la sensibilité du secteur des véhicules hybrides, de son importance stratégique pour l'économie de l'Union en ce qui a trait à l'innovation, à l'électrification et à l'emploi, et de l'existence d'éléments de preuve suffisants montrant que les importations de véhicules hybrides menacent de causer un préjudice grave à l'industrie de l'Union, la Commission a décidé, dans ces circonstances particulières et conformément aux règlements de base, d'ouvrir l'enquête sans avoir reçu de demande écrite d'un État membre.

(3) Les informations dont disposait la Commission indiquaient en outre que les importations entraient dans l'Union à un rythme accéléré et à des prix nettement inférieurs à ceux de l'industrie de l'Union. Au regard de la situation fragile de l'industrie de l'Union, de l'existence d'importantes capacités de production mondiales et de l'attractivité du marché de l'Union, cette vague d'importations a incité la Commission à évaluer s'il existait des circonstances critiques nécessitant l'introduction sans délai de mesures provisoires afin de prévenir un préjudice grave auquel il serait difficile de remédier.

(4) La nécessité d'agir sans tarder imposait à la Commission de procéder à son analyse sur la base des informations disponibles à ce stade. Cela ne préjuge pas de l'examen des autres informations à obtenir au cours de l'enquête. En particulier, les réponses au questionnaire des producteurs, importateurs et revendeurs de l'Union, les observations écrites et toute information soumise dans le cadre de l'exercice des droits de la défense seront dûment examinées par la Commission au cours de l'enquête. Les parties intéressées auront également la possibilité de demander à être entendues, conformément à la section 3.4 de l'avis d'ouverture.

([1]) JO L 83 du 27.3.2015, p. 16, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/478/oj.
([2]) JO L 123 du 19.5.2015, p. 33, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/755/oj.
([3]) JO L 1 du 3.1.1994, p. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_internation/1994/1/oj.
([4]) Avis d'ouverture d'une enquête de sauvegarde concernant les importations de certains nouveaux véhicules hybrides destinés au transport de personnes (JO C, C/2026/5780, 30.10.2026, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2026/5780/oj).

2. PRODUIT CONCERNÉ ET PRODUITS SIMILAIRES OU DIRECTEMENT CONCURRENTS

(5) Le produit concerné, tel que défini dans l'avis d'ouverture, correspond à certains nouveaux véhicules hybrides, principalement conçus pour le transport de neuf personnes ou moins, conducteur inclus, équipés à la fois, pour la propulsion, d'un moteur à piston à combustion interne et d'[un ou plusieurs] moteur[s] électrique[s], (quel que soit le nombre de roues mises en mouvement), qu'ils puissent ou non être chargés par branchement à une source externe d'énergie électrique, relevant actuellement des codes NC ex 8703 40 10, ex 8703 50 00, ex 8703 60 10 et ex 8703 70 00 (codes TARIC 8703 40 10 10, 8703 40 10 90, 8703 50 00 10, 8703 60 10 10, 8703 60 10 90, 8703 70 00 10).

(6) Le produit concerné comprend deux catégories: les nouveaux véhicules électriques hybrides (VEH) et les nouveaux véhicules hybrides rechargeables (VHR). Les VHR sont équipés d'un moteur à piston à combustion interne et d'un ou de plusieurs moteurs électriques alimentés par batterie. Le moteur à combustion vient en complément du moteur électrique, et la batterie est rechargée à partir d'une source externe, par raccordement au réseau électrique. Les VEH sont propulsés par un moteur à piston à combustion interne, mais sont également équipés d'un moteur électrique alimenté par une batterie, qui vient compléter le moteur conventionnel. Leur électricité est produite en interne par le freinage par récupération et le moteur à combustion interne. ([5]) Les VEH comprennent les véhicules semi-hybrides, qui sont équipés d'une batterie assistant le moteur à combustion interne afin de réduire la consommation de carburant.

(7) Les véhicules équipés d'une source d'énergie électrique utilisée uniquement pour des fonctions autres que la propulsion, les véhicules de catégorie L selon le règlement (UE) nº 168/2013 du Parlement européen et du Conseil ([6]) et les motocycles sont exclus de l'enquête.

(8) La Commission a établi à titre provisoire que le produit fabriqué par les producteurs de l'Union, dénommé «produit similaire», et le produit concerné sont similaires ou directement concurrents. Le produit fabriqué dans l'Union et le produit importé présentent les mêmes caractéristiques physiques et techniques fondamentales. Tous deux intègrent un moteur à combustion interne combiné à un moteur électrique et un système de batterie. Si les modèles peuvent varier en matière de performances, d'équipements ou de conception, ces variations ne remettent pas en cause leur nature fondamentale de VEH ou de VHR. Le produit fabriqué dans l'Union et le produit importé ont des finalités identiques. Ils sont utilisés pour le transport de personnes et ont donc la même utilisation finale. En outre, ils sont vendus par des canaux de vente similaires ou identiques, à des clients qui sont susceptibles de les acquérir aussi bien auprès de fournisseurs de l'Union que de fournisseurs étrangers. Par conséquent, il existe un niveau élevé de concurrence entre le produit concerné et celui fabriqué par les producteurs de l'Union.

3. LES PRODUCTEURS DE L'UNION

(9) on les informations recueillies sur le marché, les producteurs de l'Union du produit similaire comprennent des constructeurs opérant sous différentes marques. L'Association des constructeurs européens d'automobiles (ACEA) représente plusieurs de ces producteurs de l'Union.

(10) Dans l'avis d'ouverture, les producteurs de l'Union ont été invités à coopérer avec la Commission dans le cadre de l'enquête.

4. HAUSSE DES IMPORTATIONS

(11) Sur la base des informations d'Eurostat, la Commission a procédé à une analyse préliminaire de l'évolution des importations du produit concerné au cours de la période 2023-2025 et du premier semestre 2026. Afin de garantir la comparabilité avec les périodes annuelles précédentes, la Commission a également analysé la période de 12 mois la plus récente, englobant les six derniers mois de 2025 et les six premiers mois de 2026 (ci-après dénommée la «PPR» ou la «période la plus récente»).

(12) Dans son évaluation de l'évolution des importations, la Commission n'a pas tenu compte des volumes d'importations en provenance de certains pays qui devraient être exclus du champ d'application des mesures provisoires, en particulier: les pays de l'Espace économique européen (EEE), le Kenya et l'Ukraine. Compte tenu de l'intégration étroite des marchés avec les membres de l'EEE et du faible volume des importations en provenance de

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

([6]) Règlement (UE) nº 168/2013 du Parlement européen et du Conseil du 15 janvier 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles (JO L 60 du 2.3.2013, p. 52, http://data.europa.eu/eli/reg/2013/168/oj).

ces pays, la Commission estime que les produits faisant l'objet de l'évaluation, originaires de Norvège, d'Islande et du Liechtenstein, devraient être exclus du champ d'application du présent règlement. Les importations en provenance du Kenya sont exclues sur la base de l'accord bilatéral ([7]) ([8]) et l'Ukraine est exclue sur la base de la suspension du règlement de base sur les mesures de sauvegarde ([9]). Aucune importation en provenance du Kenya n'a été enregistrée au cours de la période considérée, et les importations en provenance de Norvège, d'Islande, du Liechtenstein et d'Ukraine représentaient ensemble moins de 0,01 % des importations totales du produit concerné dans l'UE.

(13) Les importations totales du produit concerné ont évolué comme suit:

Tableau 1

Total des importations en unités (données annuelles)

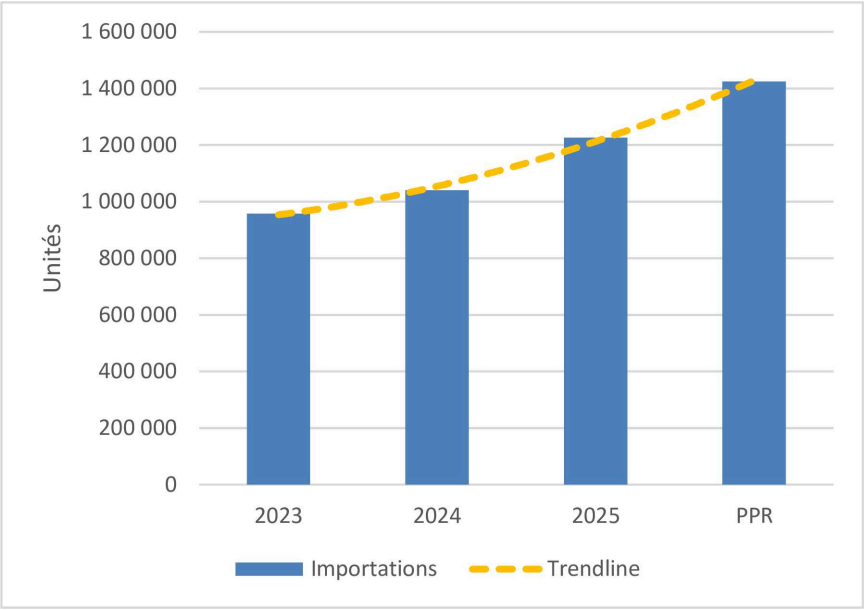
	2023	2024	2025	PPR
Importations en unités	957 965	1 040 457	1 225 813	1 423 691
Indice (2023 = 100)	*100*	*109*	*128*	*149*

Source: Eurostat — Les données d'Eurostat ont été extraites des codes NC 8703 40 10, 8703 50 00, 8703 60 10 et 8703 70 00.

(14) Globalement, les importations du produit concerné ont augmenté de 9 % en 2024 par rapport à 2023, avant de connaître une forte hausse en 2025 (+ 28 %) et au cours de la PPR (+ 49 %). Les données relatives au premier semestre de 2026 confirment que le produit concerné devrait continuer à être importé en quantités sensiblement accrues. Le produit concerné est donc importé en quantités accrues au sens des règlements de base sur les mesures de sauvegarde.

Graphique 1

Total des importations en unités (données annuelles)



([7]) Accord sur l'Espace économique européen.

([8]) Accord de partenariat économique entre l'Union européenne, d'une part, et la République du Kenya, membre de la Communauté de l'Afrique de l'Est, d'autre part (JO L, 2024/1648, 1.7.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_internation/2024/1648/oj).

([9]) Règlement (UE) 2025/1153 du Parlement européen et du Conseil du 5 juin 2025 portant suspension de certaines dispositions du règlement (UE) 2015/478 en ce qui concerne les importations de produits ukrainiens dans l'Union (JO L, 2025/1153, 5.6.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2025/1153/oj).

(15) Le tableau 2 ventile les importations par pays d'origine. La République populaire de Chine (ci-après la «Chine») est actuellement le plus grand exportateur de nouveaux véhicules hybrides vers l'Union, les importations en provenance de Chine ayant connu une forte hausse à partir de 2024. Les statistiques sur les importations indiquent que les importations en provenance de Chine ont augmenté de près de 1 000 % au cours de la PPR par rapport à 2023. La Chine, le Maroc et la Serbie sont les pays d'origine des importations de nouveaux véhicules hybrides dont la croissance est la plus rapide. Les importations en provenance de Turquie et du Mexique ont également augmenté régulièrement. En revanche, les importations en provenance des autres pays sont restées relativement stables ou ont diminué.

Tableau 2

Total des importations en unités par origine (données annuelles)

	2023	2024	2025	PPR
Chine	46 001	106 542	302 403	486 582
Indice (2023 = 100)	*100*	*232*	*657*	*1 058*
Japon	268 611	305 240	269 459	256 898
Indice (2023 = 100)	*100*	*114*	*100*	*96*
Turquie	177 074	185 194	199 182	207 454
Indice (2023 = 100)	*100*	*105*	*112*	*117*
Royaume-Uni	225 101	193 914	166 200	147 058
Indice (2023 = 100)	*100*	*86*	*74*	*65*
Corée du Sud	104 668	124 741	107 104	99 081
Indice (2023 = 100)	*100*	*119*	*102*	*95*
Mexique	57 264	50 973	54 802	63 980
Indice (2023 = 100)	*100*	*89*	*96*	*112*
Maroc	18	26 815	37 771	61 259
Indice (2023 = 100)	*100*	*148 972*	*209 839*	*340 328*
Serbie	2	17	30 515	41 537
Indice (2023 = 100)	*100*	*850*	*1 525 750*	*2 076 850*
Afrique du Sud	14 313	5 138	28 757	31 467
Indice (2023 = 100)	*100*	*36*	*201*	*220*
États-Unis	64 488	41 586	29 142	27 674
Indice (2023 = 100)	*100*	*64*	*45*	*43*
Tous les autres	425	297	478	701
Indice (2023 = 100)	*100*	*70*	*112*	*165*

Source: Eurostat.

(16) Le tableau 3 présente les importations sur une base trimestrielle entre le troisième trimestre (T3) de 2025 et le deuxième trimestre (T2) de 2026. Les importations ont augmenté régulièrement d'un trimestre à l'autre, ce qui témoigne d'une croissance continue tout au long de la PPR. Cette progression observée à chaque trimestre successif traduit une tendance à la hausse durable, plutôt qu'une augmentation ponctuelle.

Tableau 3

Total des importations en unités (données trimestrielles)

	T3 2025	T4 2025	T1 2026	T2 2026
Importations en unités	319 256	355 287	367 428	381 720
Indice (T3 2025 = 100)	*100*	*111*	*115*	*120*

Source: Eurostat.

(17) Le tableau 4 indique les importations par pays d'origine sur une base trimestrielle au cours de la PPR (du T3 de 2025 au T2 de 2026). Les importations en provenance de Chine ont augmenté de manière constante tout au long de la PPR, progressant d'un trimestre à l'autre. Les importations en provenance du Maroc ont augmenté régulièrement au cours des trois premiers trimestres de la PPR, mais cette tendance à la hausse ne s'est pas poursuivie au quatrième trimestre. Néanmoins, les importations sont restées supérieures de 112 % au quatrième trimestre par rapport au premier trimestre de la PPR. Les importations en provenance de Turquie ont fortement augmenté au deuxième trimestre de la PPR, avant de diminuer au trimestre suivant, bien que les volumes soient restés plus élevés qu'au premier trimestre. Les importations en provenance d'autres pays sont restées relativement stables ou ont diminué au cours de la PPR.

Tableau 4

Total des importations en unités par origine (données trimestrielles)

	T3 2025	T4 2025	T1 2026	T2 2026
Chine	92 999	98 139	124 696	170 748
Indice (T3 2025 = 100)	*100*	*106*	*134*	*184*
Japon	65 851	69 754	61 460	59 833
Indice (T3 2025 = 100)	*100*	*106*	*93*	*91*
Turquie	38 664	69 114	50 240	49 436
Indice (T3 2025 = 100)	*100*	*179*	*130*	*128*
Royaume-Uni	40 015	36 161	40 444	30 438
Indice (T3 2025 = 100)	*100*	*90*	*101*	*76*
Corée du Sud	28 136	21 320	26 620	23 005
Indice (T3 2025 = 100)	*100*	*76*	*95*	*82*
Mexique	16 814	15 242	15 538	16 386
Indice (T3 2025 = 100)	*100*	*91*	*92*	*97*
Maroc	6 329	14 394	27 135	13 401
Indice (T3 2025 = 100)	*100*	*227*	*429*	*212*
Serbie	10 721	16 330	9 547	4 939
Indice (T3 2025 = 100)	*100*	*152*	*89*	*46*
Afrique du Sud	9 483	8 839	5 323	7 822
Indice (T3 2025 = 100)	*100*	*93*	*56*	*82*
États-Unis	10 120	5 825	6 244	5 485
Indice (T3 2025 = 100)	*100*	*58*	*62*	*54*
Tous les autres	124	169	181	227
Indice (T3 2025 = 100)	*100*	*136*	*146*	*183*

Source: Eurostat.

(18) Le tableau 5 montre l'évolution mensuelle des importations en provenance de tous les pays tiers en 2025 et 2026. Les données portant sur la période allant jusqu'à juillet 2026 confirment que, chaque mois, les importations ont été supérieures à celles enregistrées au cours du mois correspondant de l'année précédente. En 2025, les importations ont suivi une tendance à la hausse, augmentant en moyenne de 4,64 % par mois. En 2026, cette tendance s'est accentuée, avec une augmentation mensuelle moyenne de 9,33 %. Si l'on compare le volume des importations des sept premiers mois de 2025 à celui de la même période en 2026, les importations ont augmenté de 39,5 %.

Tableau 5

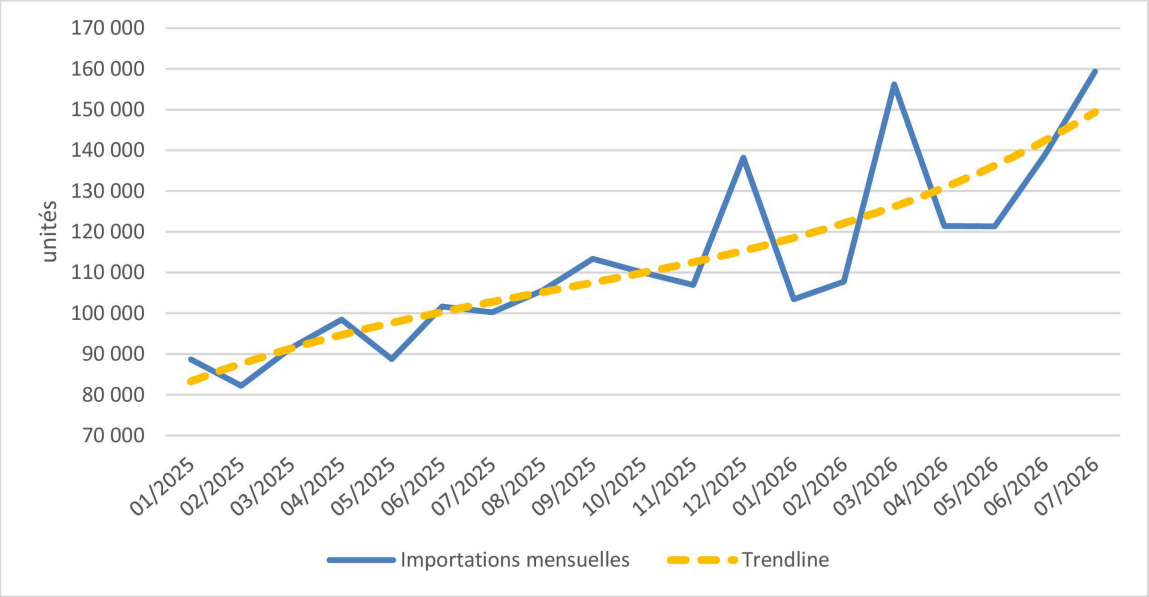
Total des importations en unités (données mensuelles)

Mois/Année	2025	2026
Janvier	88 670	103 429
Février	82 225	107 816
Mars	91 489	156 183
Avril	98 453	121 459
Mai	88 769	121 334
Juin	101 664	138 927
Juillet	100 224	159 388
Août	105 656	
Septembre	113 376	
Octobre	110 024	
Novembre	107 002	
Décembre	138 261	
Source: Eurostat.		

(19) Comme l'illustre le graphique 2 ci-dessous, la courbe des importations mensuelles et la courbe de tendance polynomiale correspondante présentent toutes deux un net changement de pente à partir de la fin de l'année 2025, celle-ci devenant sensiblement plus prononcée.

Graphique 2

Évolution des importations mensuelles en 2025 et 2026



5. **CIRCONSTANCES IMPRÉVUES**

(20) La Commission a conclu à titre préliminaire que la hausse des importations résultait d'une évolution imprévue des circonstances qui découle elle-même d'un certain nombre de facteurs entraînant des déséquilibres dans le commerce international du produit concerné.

(21) Premièrement, l'industrie automobile mondiale s'est caractérisée par une croissance rapide de la production de véhicules électriques, y compris du produit concerné, et des capacités de fabrication, en particulier en Chine, où cette expansion rapide des capacités a été soutenue par des politiques industrielles, des plans quinquennaux et d'autres programmes de soutien publics ([10]). Cela ne pouvait raisonnablement pas être anticipé au moment des négociations tarifaires pertinentes de l'Organisation mondiale du commerce (OMC) ou au moment où l'UE a accepté l'adhésion de la Chine à l'OMC ([11]). Selon les prévisions de Mobility Global concernant la capacité de production globale des usines en Chine, en Turquie, en Corée, au Japon et au Royaume-Uni, la tendance à la hausse des capacités devrait se poursuivre entre 2026 et 2033, principalement sous l'effet de l'augmentation des capacités en Chine (tableau 16).

(22) Dans le même temps, les principaux marchés d'exportation se ferment sous l'effet de la multiplication des pratiques restrictives en matière commerciale qui touchent les véhicules électriques, mais aussi le produit concerné. En particulier, les États-Unis appliquent d'importants obstacles à l'importation, notamment un droit au titre de l'article 301 de 100 % sur les VHR fabriqués en Chine, en plus de 2,5 % de droit de la nation la plus favorisée (NPF) ainsi que des exigences de contenu local, et 25 % de droits de douane institués au titre de l'article 232 sur les importations de toutes autres origines. D'autres grands marchés, dont le Canada et la Turquie, maintiennent également d'importants obstacles tarifaires. Le Canada maintient un contingent de 49 000 véhicules par an pour les voitures particulières électriques en provenance de Chine — y compris certains véhicules hybrides —, assorti d'un taux tarifaire de la nation la plus favorisée de 6,1 %. La Turquie applique actuellement un droit de douane supplémentaire de 40 % sur les voitures particulières originaires de Chine, y compris certains VHR. À l'inverse, le marché de l'Union demeure relativement ouvert (taux de 10 % au titre de la clause de la nation la plus favorisée). Ces mesures restrictives des échanges, qui font de l'Union une destination d'exportation attrayante, ne pouvaient raisonnablement pas être anticipées au moment des négociations tarifaires concernées au sein de l'OMC.

(23) À l'issue de l'enquête antisubventions visant les véhicules électriques à batterie (VEB) en provenance de Chine, l'Union a instauré des droits supplémentaires sous forme de mesures compensatoires. Des mesures provisoires sont entrées en vigueur le 4 juillet 2024, suivies de mesures définitives le 30 octobre 2024. Les droits compensateurs varient de 17 % pour BYD à 35,3 % pour SAIC et les autres producteurs n'ayant pas coopéré. En conséquence, le marché de l'Union est devenu plus restreint pour les exportations de véhicules électriques chinois. Avant l'institution des mesures, les importations de VEB dans l'Union suivaient une tendance claire et significative à la hausse, augmentant d'année en année (voir tableau 6).

Tableau 6

Importations dans l'Union de VEB en provenance de Chine

	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Importations de VEB en unités	21 243	134 952	256 712	413 071	438 396	430 721
Indice (2020 = 100)	*100*	*635*	*1 208*	*1 945*	*2 064*	*2 028*
Δ % par rapport à l'année précédente		535	90	61	6	– 2

Source: Eurostat et données des autorités douanières des États membres.

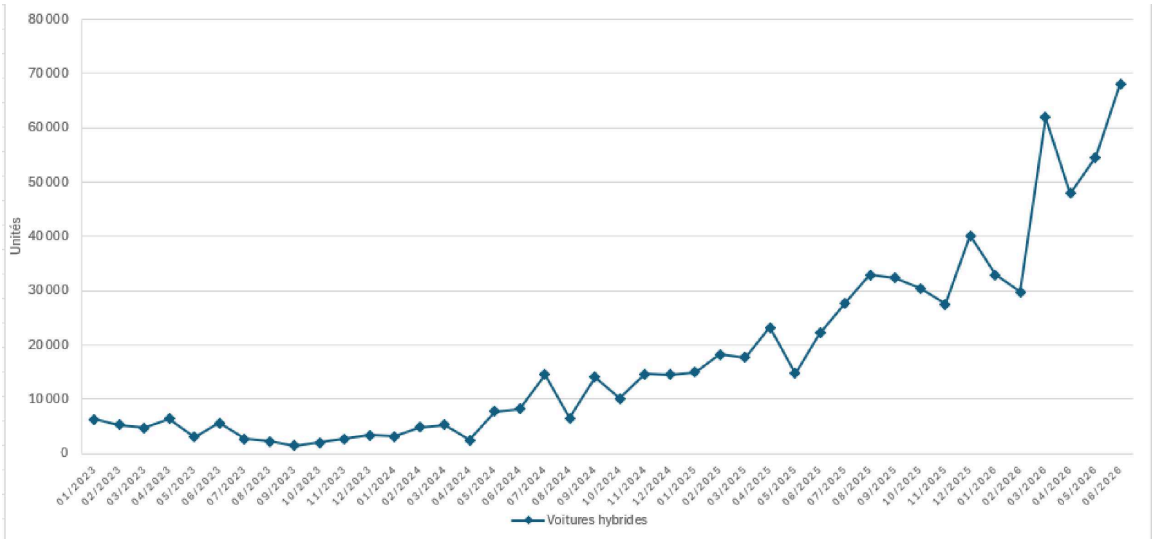
(24) Après l'entrée en vigueur des mesures, cette tendance à la hausse s'est interrompue et les importations se sont stabilisées, tandis que les importations de nouveaux véhicules hybrides ont commencé à augmenter fortement. Ces tendances contrastées sont visibles dans le graphique 3 et témoignent d'une nette évolution de la structure des importations, au détriment des VEB et au profit des nouveaux véhicules hybrides.

([10]) Les politiques gouvernementales, les plans quinquennaux et les programmes de soutien pour les véhicules à nouvelles énergies, qui comprennent les VHR, sont examinés en détail aux sections 3.1 et 3.2 du règlement d'exécution (UE) 2024/1866 de la Commission du 3 juillet 2024 instituant un droit compensateur provisoire sur les importations de véhicules électriques à batterie neufs destinés au transport de personnes originaires de la République populaire de Chine (JO L, 2024/1866, 4.7.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/1866/oj) et du règlement d'exécution (UE) 2024/2754 de la Commission du 29 octobre 2024 instituant un droit compensateur définitif sur les importations de véhicules électriques à batterie neufs destinés au transport de personnes originaires de la République populaire de Chine, (JO L, 2024/2754, 29.10.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/2754/oj).

([11]) Comme l'a confirmé le groupe spécial de l'OMC dans son rapport intitulé «États-Unis — Mesure de sauvegarde visant les importations de produits photovoltaïques au silicium cristallin».

Graphique 3

Évolution des importations de véhicules hybrides en provenance de Chine



(25) Cette évolution rapide a été rendue possible par la grande flexibilité des systèmes de production des constructeurs ([12]). Nombre d'entre eux exploitent des lignes de production capables de produire différents systèmes de propulsion, ce qui signifie que l'expansion de la production de véhicules hybrides ne nécessite pas nécessairement le développement de nouvelles installations de fabrication. Par conséquent, les constructeurs peuvent passer relativement facilement à la production hybride. Si les mesures compensatoires visaient à soulager l'industrie de l'Union de la concurrence déloyale due aux programmes de soutien public aux VEB en Chine, elles ont également incité les constructeurs chinois à accroître leurs exportations de véhicules hybrides qui n'étaient pas soumis à des droits supplémentaires.

(26) Compte tenu de ces circonstances, la Commission a provisoirement conclu que ces évolutions imprévues ont non seulement entraîné une augmentation substantielle des importations de véhicules hybrides dans l'Union, mais qu'elles continueront de le faire.

6. ENGAGEMENTS DONT L'EFFET A ENTRAÎNÉ L'ACCROISSEMENT DES IMPORTATIONS

(27) La Commission a conclu à titre préliminaire que l'accroissement des importations du produit concerné résultait d'engagements pris par l'Union européenne dans le cadre de l'accord général sur les tarifs douaniers (GATT) de 1994, en particulier des concessions tarifaires accordées sur les lignes tarifaires concernées lors de précédents cycles de négociations commerciales multilatérales.

(28) Le produit concerné recouvre plusieurs lignes tarifaires et, sur toutes celles-ci, l'Union européenne a pris des engagements tarifaires de 10 % ad valorem.

(29) Ces concessions sont actuellement inscrites dans la partie I, section II, de la liste de concessions et d'engagements de l'Union européenne, certifiée comme liste EU CLXXIII – Union européenne le 1er décembre 2016 ([13]), telle que modifiée.

([12]) Voir par exemple https://www.globaltimes.cn/page/202608/1369156.shtml et 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]) Doc. WT/Let/1220 de l'OMC.

(30) En raison de ces concessions inscrites dans la liste de concessions et d'engagements de l'Union européenne, annexée au GATT et incorporée conformément à l'article II:7 du GATT de 1994, et en raison d'autres parties du GATT de 1994, l'Union européenne a contracté des obligations au titre du GATT de 1994, notamment les suivantes: l'article XI:1, qui interdit les restrictions non tarifaires à l'importation du produit concerné, et, surtout, l'article II:1 a) et l'article II:1 b), première et deuxième phrases, du GATT de 1994. Selon l'article II:1 b), première phrase, l'UE n'est pas autorisée, en l'absence d'une exception applicable, à imposer sur le produit concerné des droits de douane ordinaires plus élevés que ceux qui sont énoncés et prévus dans la partie pertinente de la liste de concessions et d'engagements de l'UE. En outre, le droit à l'importation appliqué par l'Union au produit concerné, également connu sous le nom de droit de la nation la plus favorisée se situait, au moment de l'enquête, aux niveaux maximaux autorisés en vertu des engagements tarifaires susmentionnés.

(31) En raison des obligations susmentionnées contractées dans le cadre du GATT de 1994 ([14]), le produit concerné a été importé en quantités accrues, car ces obligations, conjuguées aux concessions tarifaires faites par l'Union européenne, ont amélioré et garanti les conditions d'accès des importations de nouveaux véhicules hybrides au marché de l'Union. Les engagements tarifaires susmentionnés ne laissent pas non plus de marge de manœuvre à l'Union européenne pour augmenter les droits de douane ordinaires. Cela explique, par la même occasion, comment les obligations en question ont entraîné une hausse des importations qui menace de causer un préjudice grave.

(32) Les obligations du GATT, telles que précisées simultanément, empêchaient l'UE de revoir à la hausse les droits à l'importation appliqués au produit en cause. Il s'agissait, dès lors, d'obligations de l'Union européenne au titre du GATT de 1994 qui limitaient sa capacité à prévenir ou à remédier au préjudice découlant d'une augmentation des importations. En même temps, l'Union européenne a suspendu ces obligations par suite de sa mesure de sauvegarde.

7. MENACE DE PRÉJUDICE GRAVE

7.1. Situation des producteurs de l'Union

(33) Afin de déterminer s'il existe des preuves de l'existence d'un préjudice grave ou d'une menace de préjudice grave pour les producteurs de l'Union du produit concerné, la Commission, conformément à l'article 9 du règlement (UE) 2015/478 et à l'article 6 du règlement (UE) 2015/755, a examiné l'évolution de la consommation, de la production, de l'utilisation des capacités, des ventes, des parts de marché, des prix, de la rentabilité, de l'emploi et des exportations du produit concerné pour la période allant de 2023 à la PPR (ci-après la «période considérée»).

(34) La production, les capacités de production et l'utilisation des capacités ont évolué comme suit:

Tableau 7

Production, capacités de production et utilisation des capacités

	2023	2024	2025	PPR
Production (en unités)	4 065 576	4 712 178	5 562 965	5 667 859
Indice (2023 = 100)	*100*	*116*	*137*	*139*
Capacités de production (en unités)	6 420 013	7 583 462	9 000 898	9 317 209
Indice (2023 = 100)	*100*	*118*	*140*	*145*
Utilisation des capacités (en %)	63	62	62	61
Indice (2023 = 100)	*100*	*98*	*98*	*96*

Source: Mobility Global

(35) La production et les capacités de production de l'industrie de l'Union ont augmenté au cours de la période considérée. Toutefois, le rythme de cette hausse s'est ralenti vers la fin de la période considérée, la hausse de la PPR ayant été moins prononcée que les années précédentes. Dans le même temps, malgré l'augmentation de la production ces dernières années, l'utilisation des capacités est restée faible, n'atteignant en moyenne qu'environ 62 % au cours des quatre dernières années.

([14]) Article XI:1, article II:1 a) et article II:1 b), première et deuxième phrases, du GATT de 1994.

(36) La consommation de l'Union, fondée sur le nombre d'enregistrements du produit concerné déclarés par l'ACEA, a évolué comme suit:

Tableau 8

Consommation de l'Union, ventes intérieures et part de marché

	2023	2024	2025	PPR
Consommation (en unités)	3 530 443	4 047 806	4 749 212	5 113 654
Indice (2023 = 100)	*100*	*115*	*135*	*145*
Ventes intérieures (en unités)	2 572 451	3 007 313	3 523 010	3 689 630
Indice (2023 = 100)	*100*	*117*	*137*	*143*
Part de marché des producteurs de l'UE	73 %	74 %	74 %	72 %
Indice (2023 = 100)	*100*	*102*	*102*	*99*
Part de marché des importations	27 %	26 %	26 %	28 %
Indice (2023 = 100)	*100*	*96*	*96*	*104*

Sources: Mobility Global et ACEA.

(37) La consommation dans l'Union a augmenté de manière constante au cours de la période considérée, progressant de 45 % durant la période d'enquête par rapport à 2023. Cela indique que le marché des véhicules hybrides est en pleine expansion au sein de l'Union européenne. Les ventes intérieures des producteurs de l'Union ont également progressé sur la même période. Les producteurs de l'Union ont initialement tiré profit de la croissance soutenue de la consommation, mais cette tendance positive s'est interrompue durant la période d'enquête. Alors que la consommation dans l'Union continuait de croître, la part de marché des producteurs de l'Union a reculé de 2 points de pourcentage entre 2025 et la période d'enquête. Sur un marché en croissance, on pourrait normalement s'attendre à ce que les producteurs de l'Union maintiennent, au minimum, leur part de marché. Le recul de la part de marché entre 2025 et la PPR signifie que cette baisse est intervenue au cours des six premiers mois de 2026. Bien que les données relatives à l'ensemble de l'année 2026 ne soient pas encore disponibles, la poursuite de la tendance observée durant les six premiers mois — comme en témoigne déjà le nombre record d'unités importées en juillet 2026 — entraînerait, sur l'ensemble de l'année, une diminution de la part de marché supérieure à 2 points de pourcentage.

(38) La Commission a poursuivi son analyse détaillée afin d'évaluer le niveau des prix des nouveaux véhicules électriques hybrides importés par rapport aux prix de ceux produits dans l'UE.

(39) Compte tenu de la grande variété de modèles de nouveaux véhicules électriques hybrides importés dans l'Union, et afin de veiller à ce que l'analyse soit fondée sur des modèles comparables, une comparaison des prix a été effectuée pour quatre catégories ([15]). Les quatre catégories sélectionnées pour la comparaison correspondent aux catégories B, B-SUV, C-SUV et D-SUV et représentent des volumes importants et représentatifs de véhicules importés dans l'Union. Ces modèles sont à la fois fabriqués par les producteurs de l'Union et importés dans l'Union, ce qui permet de comparer directement les prix des modèles selon qu'ils sont fabriqués dans l'Union ou importés.

([15]) Les voitures particulières peuvent être divisées en segments de classification européenne standard des véhicules, qui regroupent les voitures et les véhicules tout-terrain de loisir (SUV) en fonction de leur taille, de leurs dimensions extérieures et de leur utilisation prévue sur le marché. Voir également https://alternative-fuels-observatory.ec.europa.eu/general-information/vehicle-types.

(40) La Commission a procédé à l'analyse des prix sur la base des données de Marklines ([16]), un portail de l'industrie automobile. La Commission a analysé les offres de prix aux consommateurs (à l'exclusion des remises convenues entre les parties) des principales sociétés importatrices pour des modèles fabriqués dans les pays exportateurs, ainsi que pour des modèles comparables fabriqués par l'industrie de l'Union. Les offres de prix ont été évaluées par type de modèle pour la version de base. Toutes les offres de prix examinées se rapportent au premier semestre 2026 et reflètent donc la période la plus récente.

Tableau 9

Écart entre les prix des importations en provenance de l'ensemble des pays tiers et les prix pratiqués dans l'UE

Produit	Quantités importées (en unités)	Prix moyen des importations (en EUR)	Prix moyens pratiqués dans l'UE (en EUR)	Écart de prix (en EUR)	Écart de prix total (en EUR)	Chiffre d'affaires hypothétique (en EUR)	Écart de prix (en %)
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 %
Total	203 596				1 358 831 046	7 418 976 578	18,3 %

Sources: Eurostat et Marklines, produit: modèle de base pour l'année 2026.

(41) La Commission a procédé à l'analyse des prix de 25 modèles importés et de 29 modèles fabriqués par l'industrie de l'Union dans les quatre catégories, couvrant plus de 200 000 unités importées. Les comparaisons de prix ont révélé un écart de prix significatif entre les prix à l'importation de tous les pays exportateurs et les prix de l'industrie de l'Union. Les prix à l'importation sont inférieurs d'environ 18 % aux prix des producteurs de l'Union.

(42) Ces comparaisons de prix expliquent comment la pénétration accrue du marché de l'Union par les modèles exportés a été possible aux dépens de l'industrie de l'Union.

(43) En ce qui a trait à la rentabilité, la rentabilité a été évaluée sur la base de données couvrant une proportion majeure des producteurs de véhicules hybrides de l'Union, pondérées pour tenir compte des différences de volumes de ventes. Les données indexées présentées dans les tableaux 10 et 11 montrent une détérioration continue de la rentabilité de l'industrie de l'Union au cours de la période considérée.

Tableau 10

Évolution de la rentabilité (données annuelles)

	2023	2024	2025	PPR
Rentabilité (2023 = 100)	*100*	*51*	*41*	*43*

Source: producteurs de l'Union, données pondérées pour tenir compte des différences de volumes de ventes.

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

Tableau 11

Évolution de la rentabilité (données trimestrielles)

	T3 2025	T4 2025	T1 2026	T2 2026
Rentabilité (T3 2025 = 100)	*100*	*90*	*34*	*57*

Source: producteurs de l'Union, données pondérées pour tenir compte des différences de volumes de ventes.

(44) Sur une base annuelle, la rentabilité a diminué de 57 % entre 2023 et la PPR. Par conséquent, au cours de la PPR, l'industrie de l'Union n'a atteint en moyenne que les deux tiers du bénéfice minimal qui serait normalement nécessaire pour assurer la viabilité financière à long terme de ses activités dans le secteur des véhicules hybrides. Les données trimestrielles confirment que cette tendance négative s'est poursuivie et intensifiée au cours de la PPR. Cela indique un affaiblissement notable des résultats financiers de l'industrie de l'Union, tant à plus long terme qu'au cours des trimestres les plus récents. Bien que les données pour l'ensemble de l'année 2026 ne soient pas encore disponibles, la poursuite de la tendance observée au cours des six premiers mois indiquerait une nouvelle détérioration de la rentabilité au cours de l'année 2026.

(45) En matière d'emploi, les chiffres de l'ACEA ne contiennent pas de ventilation par technologie de propulsion. Cependant, les études sur l'intensité d'emploi fournissent une indication de la main-d'œuvre nécessaire pour fabriquer différents types de véhicules ([17]).

(46) D'après une analyse de Syndex ([18]), la production d'un véhicule semi-hybride nécessiterait environ 17,2 emplois équivalents temps plein (ETP) pour 1 000 véhicules, contre 17,4 ETP pour un véhicule hybride rechargeable. Ces estimations sont spécifiques à la France et ne tiennent pas compte séparément des VEH, bien que les véhicules semi-hybrides soient inclus dans la catégorie plus large des VEH.

(47) Étant donné que l'intensité en emplois estimée est globalement similaire pour les véhicules semi-hybrides et les VHR, soit respectivement 17,2 et 17,4 équivalents temps plein (ETP) pour 1 000 véhicules, une intensité moyenne de 17,3 ETP pour 1 000 véhicules est retenue comme indicateur de substitution permettant d'estimer l'emploi lié à la production de nouveaux véhicules hybrides.

(48) Bien que les estimations d'emploi sous-jacentes soient spécifiques à chaque pays, elles constituent une base raisonnable pour extrapoler les chiffres de l'emploi à l'échelle de l'Union européenne. Le secteur automobile au sein de l'Union repose sur des processus de fabrication et des technologies globalement comparables.

(49) L'application de cet indice de l'emploi aux chiffres de la production de véhicules hybrides présentés dans le tableau 12 permet d'obtenir les estimations suivantes des ETP associés à la production de nouveaux véhicules hybrides:

Tableau 12

Emplois

	2023	2024	2025	PPR
Emploi	27 837	28 474	33 622	33 816
Indice (2023 = 100)	*100*	*102*	*121*	*121*

Sources: Syndex

([17]) Galgóczi, B. (éd.), *On the way to electromobility – a green(er) but more unequal future?* ETUI, 2023.
([18]) Voir étude ci-dessus.

(50) Les exportations ont évolué comme suit:

Tableau 13

Exportations

	2023	2024	2025	PPR
Ventes à l'exportation en volume (unités)	893 507	847 220	938 164	925 635
Indice (2023 = 100)	*100*	*95*	*105*	*104*
Prix à l'exportation (en EUR/unité)	35 929	35 615	36 986	34 096
Indice (2023 = 100)	*100*	*99*	*103*	*95*

Source: Eurostat.

(51) Les exportations des producteurs de l'Union sont restées relativement stables au cours de la période considérée, à l'exception de 2025. Les prix à l'exportation ont diminué en 2023 et ont légèrement augmenté par la suite, avant de diminuer à nouveau au cours de la PPR.

7.2. **Menace de préjudice grave**

(52) La Commission a provisoirement conclu que la situation de l'industrie de l'Union n'indiquait pas encore l'existence d'un préjudice grave causé par l'augmentation des importations. Néanmoins, la Commission a considéré que l'industrie se trouvait dans une situation fragile et qu'il existait une menace de préjudice grave, compte tenu de la baisse des indicateurs économiques présentés à la section 7.1, de l'augmentation significative et accélérée des importations à bas prix, des restructurations prévues au sein de l'industrie de l'Union et des capacités de production mondiales largement disponibles.

Indicateurs économiques en déclin

(53) L'analyse précédente a montré qu'au cours de la PPR, les producteurs de l'Union ont été soumis à une pression croissante en matière de part de marché, d'utilisation des capacités, de rentabilité et de prix. Malgré une augmentation notable de la consommation de l'Union, les producteurs de l'Union ont vu leur part de marché diminuer de 2 points de pourcentage ([19]) entre 2025 et la PPR, et l'utilisation des capacités est restée résolument faible, se situant entre 61 % et 63 % tout au long de la période considérée. Les faibles taux d'utilisation des usines se sont traduits par des coûts fixes plus élevés pour les producteurs de l'Union dans une situation où les producteurs de l'Union s'attendaient raisonnablement à augmenter la production et à diminuer le coût de production fixe. La perte de parts de marché est particulièrement préoccupante à un moment où les constructeurs de l'Union sont tenus de réaliser des investissements substantiels dans le développement de nouveaux modèles et de nouvelles technologies, dans le cadre de la transition vers l'électrification.

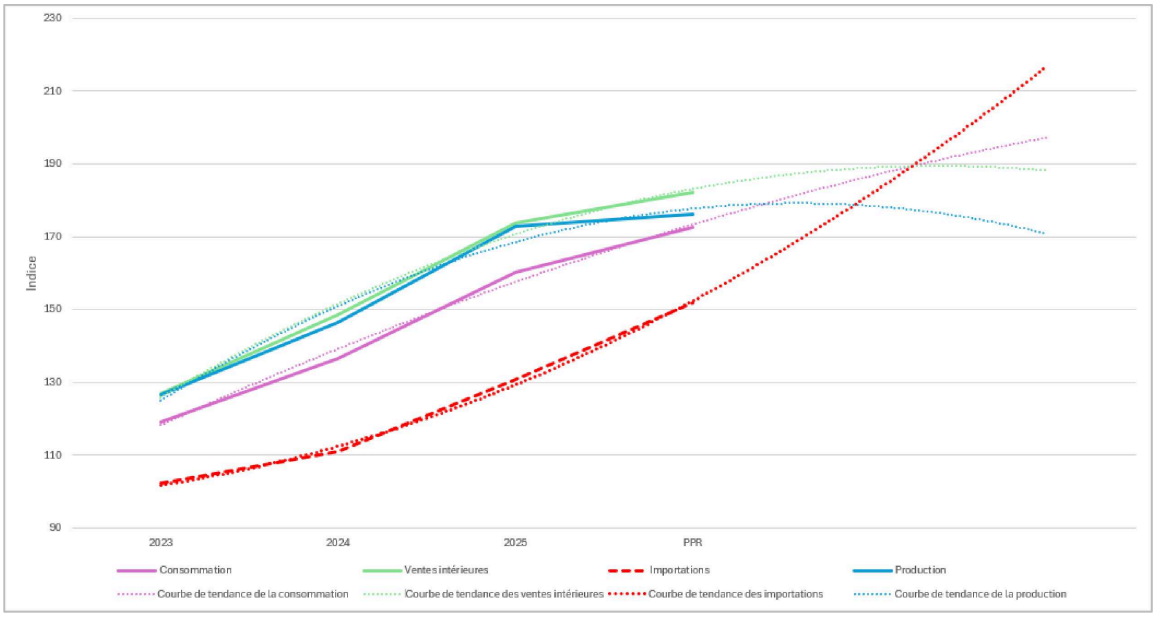
(54) Dans le même temps, les importations ont fortement augmenté, les prix à l'importation étant inférieurs de 18 % en moyenne à ceux de l'industrie de l'Union, et la rentabilité de l'industrie de l'Union s'est constamment détériorée au cours de la période considérée. L'ensemble de ces éléments a mis en évidence l'incapacité de l'industrie de l'Union à tirer parti de la croissance du marché, les importations à bas prix ayant capté une part importante de la demande supplémentaire au détriment direct des performances économiques des producteurs de l'Union.

(55) Dans le graphique ci-dessous, l'évolution des indicateurs de performance de l'industrie de l'Union a été comparée à l'augmentation des importations. Chaque indicateur était également assorti d'une courbe de tendance prévisionnelle pour les deux années suivantes, qui faisait apparaître un ralentissement de la croissance des indicateurs économiques entre 2025 et la PPR, tandis que les importations continuaient de progresser au même rythme.

([19]) Bien que les données relatives à l'ensemble de l'année 2026 ne soient pas encore disponibles, la poursuite de la tendance observée durant les six premiers mois, comme en témoigne déjà le nombre record d'unités importées en juillet 2026, entraînerait, sur seulement une année, une diminution de la part de marché supérieure à 2 points de pourcentage.

Graphique 4

Aperçu de l'évolution de la consommation, de la production, des ventes et des importations



(56) Cette situation était particulièrement préoccupante dans un contexte où l'industrie de l'Union devrait atteindre des volumes de ventes élevés et un taux d'utilisation durable des capacités ([20]), étant donné que ce marché se caractérise par des coûts fixes élevés et des exigences d'investissement substantielles nécessaires pour rester compétitif. Pris ensemble, ces indicateurs indiquent une détérioration de la situation économique de l'industrie de l'Union dans un avenir très proche. Conjuguées au taux d'augmentation des importations, comme expliqué plus en détail ci-dessous, ces évolutions pourraient placer l'industrie dans une position de plus en plus vulnérable en l'absence de mesures.

Le taux d'augmentation des importations à bas prix est considérable

(57) L'évolution des volumes d'importation (tableau 1) au cours de la période considérée a révélé non seulement une augmentation des importations, mais aussi une accélération de cette hausse. Alors que la consommation de l'Union a fortement augmenté entre 2025 et la PPR, avec 364 442 véhicules supplémentaires, plus de la moitié de cette demande supplémentaire, soit précisément 54 %, a été absorbée par les importations en provenance de pays tiers. Étant donné que ces pays tiers détenaient une part de 28 % du marché de l'Union, il était évident que la croissance récente de la consommation sur ce marché avait principalement bénéficié aux produits importés plutôt qu'à l'industrie de l'Union. En outre, au cours de la PPR, les importations sont entrées sur le marché à des prix significativement inférieurs à ceux des producteurs de l'Union. Outre le fait que l'écart de prix constaté à la section 7.1 exerce une pression importante sur la situation économique de l'industrie de l'Union, dont les bénéfices sont déjà fragiles, cet écart est également susceptible d'entraîner une augmentation de la demande de produits importés.

([20]) Plusieurs producteurs de l'Union ont annoncé des programmes de restructuration visant à réduire les capacités afin d'atteindre des taux d'utilisation des capacités plus durables. Voir également la section «*Restructurations prévues*».

Graphique 5

Taux d'augmentation annuels de certains indicateurs



(58) Le graphique ci-dessus montre les indices de taux de croissance annuels pour la consommation, la production, les ventes intérieures et les importations. Au cours des trois premières années, la consommation, la production et les ventes intérieures ont augmenté à un taux moyen d'un peu moins de 20 %. Cependant, au cours de la PPR, le taux de croissance a fortement chuté, pour s'établir à moins de 10 %. Les importations ont augmenté à un rythme beaucoup plus lent au départ, mais en 2025, elles avaient rattrapé les autres indicateurs. Au cours de la PPR, le taux de croissance des importations a dépassé celui des autres indicateurs.

(59) Les statistiques sur les importations par origine (tableau 2) ont montré que cette hausse était due notamment, mais pas uniquement, aux importations originaires de Chine. Les données relatives aux parts d'importation historiques indiquaient que les importations en provenance de Chine avaient initialement gagné des parts de marché au détriment d'autres pays tiers. Toutefois, au cours de la PPR, les importations en provenance de Chine ont commencé à gagner des parts de marché au détriment de l'industrie de l'Union. Cette tendance ne devrait que se poursuivre, les importations à bas prix devant encore augmenter. Selon Mobility Global, la Chine a produit environ 7 millions de véhicules hybrides en 2025 et sa capacité de production est estimée au double de sa production. Comme le montre le tableau 14, la production devrait continue d'augmenter.

Tableau 14

Production chinoise de véhicules hybrides

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

Sources: Mobility Global Les chiffres pour 2025 et le premier semestre 2026 reflètent la production réelle ; ceux pour le second semestre 2026 à 2030 correspondent aux prévisions Mobility Global.

(60) Cette expansion s'opère malgré un affaiblissement de la demande intérieure: les ventes de véhicules ont en effet reculé d'environ 20 % sur un an, avec notamment une baisse de 26 % des ventes de VHR ([21]). Face à la contraction de la demande, aux surcapacités de production et à une concurrence intérieure intense, les constructeurs chinois se tournent de plus en plus vers les marchés d'exportation. Comme l'indique le tableau 15, les exportations chinoises ont augmenté de près de 500 % en 2025 par rapport à 2022. La Chine a exporté environ 1,125 million de voitures particulières hybrides, dont 27 % étaient destinées à l'Union européenne. Cela représente une hausse de 7 points de pourcentage par rapport à 2024, année où 20 % des exportations chinoises de voitures particulières hybrides étaient dirigées vers l'Union européenne.

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

Tableau 15

Importations mondiales totales de véhicules hybrides en provenance de Chine

	2023	2024	2025
Importations mondiales en provenance de Chine (en unités)	191 912	526 312	1 124 177
Indice (2023 = 100)	*100*	*274*	*586*

Source: GTA.

(61) Dans le même temps, et comme expliqué à la section 5, la disponibilité d'autres destinations d'exportation semblait limitée. En revanche, le marché de l'Union est resté relativement ouvert et, du point de vue des exportateurs chinois confrontés à une faible demande intérieure et à des capacités excédentaires, était et est donc une destination d'exportation attrayante.

(62) L'augmentation importante et rapide des importations dans l'Union, l'écart de prix de ces importations ainsi que les fortes barrières à l'importation en vigueur sur d'autres marchés d'exportation pertinents indiquent la probabilité d'une augmentation substantielle des importations dans l'Union. Cette hausse continue des importations à bas prix est susceptible d'exercer une pression supplémentaire sur les prix des producteurs de l'Union et d'éroder leurs ventes, leur part de marché, leur rentabilité et leur retour sur investissement. Par voie de conséquence, elle affaiblirait la capacité de l'industrie de l'Union à maintenir la production, à préserver l'emploi et à financer les investissements importants nécessaires à l'innovation et à la transition vers l'électrification. Les éléments de preuve disponibles étayaient donc la conclusion selon laquelle l'augmentation du volume des importations à bas prix menaçait de causer un préjudice grave à l'industrie de l'Union.

Restructurations prévues

(63) Sur la base d'une analyse préliminaire de l'outil de veille sur les restructurations d'entreprises (ERM) ([22]), complétée par des informations provenant des entreprises et des médias, il semblerait que les activités de restructuration se soient intensifiées chez les constructeurs automobiles de l'Union depuis 2024. L'analyse ci-dessous porte sur les principaux constructeurs automobiles de l'Union.

(64) En décembre 2024, un producteur de l'Union s'est engagé à réduire ses effectifs de plus de 35 000 salariés sur ses sites allemands d'ici à 2030. ([23]) Ce chiffre a ensuite été révisé à la hausse en mars 2026, l'entreprise s'attendant à ce qu'environ 50 000 emplois soient supprimés dans l'ensemble du groupe dans l'UE d'ici à 2030. ([24])

(65) En septembre 2026, le producteur de l'Union a approuvé des plans visant à supprimer 50 000 emplois supplémentaires dans le monde. Cela porte le nombre total de postes que le producteur prévoit de supprimer d'ici à 2030 à environ 100 000, dont environ 50 000 emplois confirmés dans l'ensemble de l'Union et 50 000 postes supplémentaires dans le monde, dont environ la moitié en Allemagne. ([25]) Bien que ces suppressions d'emplois aient une portée large et ne ciblent pas spécifiquement la production de VEH ou de VHR, la future production de véhicules hybrides est néanmoins soumise à une pression croissante en raison de ces annonces de restructuration à grande échelle visant à garantir une réduction de la capacité. Par exemple, l'annonce de septembre 2026 indiquait que le producteur de l'Union ne pouvait actuellement pas garantir l'attribution de futurs volumes de production aux usines de Hanovre (12 900 salariés), d'Emden (7 700 salariés), de Zwickau (8 000 salariés) et d'Audi Neckarsulm (15 500 salariés) après 2030, face à la forte hausse de la concurrence des importations ([26]). Les usines

([22]) L'outil de veille sur les restructurations d'entreprises (ERM) suit les changements d'emplois à grande échelle et les annonces de restructuration par les constructeurs automobiles dans l'ensemble de l'Union européenne, en enregistrant les cas de restructuration annoncés touchant au moins 100 emplois, soit 10 % de l'emploi dans les grandes entreprises.

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

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

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

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

de Hanovre et de Neckarsulm participent toutes deux à la production de nouveaux véhicules hybrides, ce qui met en évidence la menace qui pèse sur les emplois liés à cette production sur ces sites. En outre, plusieurs lignes de production dans l'Union sont également suffisamment flexibles pour fabriquer des véhicules équipés de systèmes de propulsion différents, ce qui signifie que la fermeture d'une telle usine aura des conséquences sur la production potentielle future de VEH et de VHR.

(66) La Commission a observé qu'un autre producteur de véhicules hybrides de l'Union vise à améliorer l'utilisation des capacités à 80 % d'ici à 2030 en restructurant et en réduisant les capacités de production européennes de 800 000 unités ([27]). Dans le cadre de cette restructuration, le producteur de l'Union prévoit de mettre fin à la production de véhicules à Poissy (France) d'ici la fin de 2028 au plus tôt. Cela inclura la production de véhicules hybrides. Le site devrait plutôt être réaffecté à des activités telles que la production de pièces, le reconditionnement de véhicules, le recyclage, l'impression 3D et d'autres activités industrielles.

(67) Cela indique que, si la demande de véhicules électriques augmente, la croissance du marché est principalement captée par les véhicules hybrides importés, tandis que les producteurs de l'Union prévoient de réduire leurs capacités de production au lieu de pouvoir tirer pleinement parti de cette croissance. La poursuite attendue de la forte hausse des importations à bas prix accentuera encore la pression exercée sur les producteurs de l'Union.

(68) La Commission a également relevé d'autres annonces de restructurations de grande ampleur, directement liées à l'intensification des pressions exercées à l'échelle mondiale et à la politique de prix agressive dans le secteur automobile, qui sont susceptibles d'avoir une incidence sur la production future de véhicules hybrides. Par exemple, un autre constructeur automobile a annoncé une nouvelle stratégie globale à long terme ainsi qu'une restructuration visant à faire face à une concurrence mondiale intense, aux coûts de développement et aux pressions croissantes exercées par les constructeurs chinois, qui évoluent rapidement. ([28]) Ce constructeur prévoit de supprimer entre 15 % et 20 % de ses effectifs mondiaux dédiés à l'ingénierie ([29]). Cette réduction, qui concerne des postes techniques, de recherche et administratifs à l'échelle mondiale — avec un impact significatif sur les activités en France et en Espagne — vise à diminuer les coûts de développement des véhicules électrifiés.

(69) Par ailleurs, la Commission a pris note des annonces faites par un autre constructeur de véhicules hybrides établi dans l'Union concernant une réduction de ses effectifs mondiaux de près de 8 000 salariés d'ici 2027 ([30]), la majeure partie de ces suppressions devant se concentrer en Allemagne. L'entreprise a indiqué que l'érosion de sa rentabilité et les conditions de marché particulièrement défavorables constituaient les principaux facteurs à l'origine de cette réorganisation.

(70) En outre, un autre producteur de l'Union a entrepris des stratégies structurelles de réduction des effectifs et de maîtrise des coûts afin de préserver sa rentabilité. Dans un contexte de baisse de la demande de véhicules haut de gamme et de fortes pressions sur les prix en Chine, les répercussions qui en résultent sur le chiffre d'affaires mondial ont contraint l'entreprise à réduire ses activités, à revoir à la baisse ses objectifs de production et à procéder à une réévaluation complète de sa structure de coûts. ([31])

Importantes capacités disponibles à l'échelle mondiale

(71) Le tableau 16 présente une prévision Mobility Global de la capacité générale des usines sur les principaux marchés mondiaux, à savoir la Chine, la Turquie, la Corée, le Japon et le Royaume-Uni. Les prévisions indiquent que la tendance à la hausse des capacités devrait se poursuivre entre 2025 et 2033, principalement sous l'effet des expansions de capacités en Chine. Le taux d'utilisation de ces usines devrait tomber sous la barre des 50 % après 2025, ce qui témoigne d'un niveau important et préoccupant de capacités de production inutilisées. Cette situation s'explique notamment par la Chine, où le taux d'utilisation des capacités de production est estimé à seulement 43 %. Par conséquent, la surcapacité estimée sur l'ensemble de ces marchés mondiaux pourrait atteindre jusqu'à 50 millions de véhicules, un niveau équivalent à la production réelle. Bien que ces chiffres ne soient pas spécifiques aux véhicules hybrides, ils fournissent un contexte pertinent pour évaluer les conditions dans lesquelles le segment des véhicules hybrides opère. Cela est particulièrement pertinent compte tenu de la flexibilité de la production automobile, les constructeurs étant en mesure de produire des véhicules avec différents systèmes de propulsion sur les mêmes lignes de production. Par conséquent, l'évolution de la production et de la capacité automobiles globales est pertinente pour l'évaluation de l'environnement de capacité auquel est confronté le segment des véhicules hybrides.

([27]) https://www.stellantis.com/fr/groupe/notre-strategie.
([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/.

Tableau 16

Prévisions concernant la capacité globale des usines sur les principaux marchés mondiaux

Chine, Japon, Corée, Turquie, Royaume-Uni											
Indicateur/année	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Production totale (en milliers d'unités)	43 988	44 022	47 112	45 297	45 172	45 093	45 455	45 996	46 261	46 839	47 124
Indice	*100*	*100*	*107*	*103*	*103*	*103*	*103*	*105*	*105*	*106*	*107*
Capacité totale (en milliers d'unités)	83 884	88 072	92 077	94 684	95 179	94 847	95 624	95 283	95 447	95 626	96 127
Indice	*100*	*105*	*110*	*113*	*113*	*113*	*114*	*114*	*114*	*114*	*115*
Utilisation des capacités (en %)	52	50	51	48	47	48	48	48	48	49	49

Source: Mobility Global.

(72) Par conséquent, d'après une analyse préliminaire du marché mondial de l'automobile, il existe des capacités suffisamment librement disponibles de la part des exportateurs, avec de nouvelles expansions prévues, qui, compte tenu des faibles prix à l'importation et de l'attractivité du marché de l'Union pour les nouveaux véhicules hybrides, sont susceptibles d'être de plus en plus orientées vers le marché de l'Union.

Stocks

(73) Le niveau des stocks de véhicules hybrides dans l'Union est un indicateur pertinent de la pression future exercée sur l'industrie de l'Union par les produits importés, étant donné que ces quantités sont destinées à la vente sur le marché de l'Union.

(74) À ce stade, l'analyse se concentre en particulier sur la Chine, étant donné qu'il apparaît que la forte hausse des importations est due notamment, mais pas uniquement, aux importations originaires de Chine. Afin d'estimer les niveaux des stocks du produit concerné dans l'Union, les statistiques d'exportation de la Chine vers l'Union pour la période 2023-2025 ont été examinées. L'écart entre les exportations déclarées par la Chine et les importations enregistrées par l'Union peut être considéré comme représentant des véhicules en attente de dédouanement dans l'Union. Étant donné que l'expédition de véhicules de la Chine vers l'Union peut prendre plusieurs mois, les données relatives à l'année en cours n'ont pas été prises en compte.

Tableau 17

Comparaison des statistiques chinoises relatives aux exportations et des statistiques de l'UE relatives aux importations

	2023	2024	2025
Exportations chinoises vers l'UE (en unités)	47 644	114 197	356 037
Importations de l'UE en provenance de Chine (en unités)	46 001	106 542	302 403
Différence (en unités)	1 643	7 655	53 634

Sources: statistiques chinoises relatives aux exportations et Eurostat.

(75) L'écart entre les exportations et les importations était négligeable en 2023, a légèrement augmenté en 2024 et a considérablement augmenté en 2025, atteignant environ 53 000 véhicules. Si certains de ces véhicules ont peut-être été dédouanés en 2026, l'ampleur de l'écart constaté en 2025 reste nettement supérieure à celle des écarts observés au cours des trois années précédentes. Cela indique que les stocks s'accumulent de plus en plus et augmentent donc la pression exercée par les importations sur l'industrie de l'Union.

7.3. **Conclusion**

(76) Compte tenu de ce qui précède, la Commission a conclu à titre préliminaire que les producteurs de l'Union se trouvaient dans une situation vulnérable et étaient confrontés à une menace de préjudice grave, comme en témoignent les indicateurs économiques en baisse présentés à la section 7.1, l'augmentation significative et accélérée des importations à bas prix, les restructurations prévues au sein de l'industrie de l'Union, les capacités de production mondiales largement disponibles et les stocks de plus en plus présents sur le marché de l'Union.

8. LIEN DE CAUSALITÉ

(77) La Commission a examiné si la hausse des importations était à l'origine d'une menace de préjudice grave pour les producteurs de l'Union. En outre, la Commission a également examiné si d'autres facteurs connus pouvaient, au même moment, avoir contribué à la menace de préjudice grave pour les producteurs de l'Union de nature à remettre en cause l'existence d'un lien de causalité entre la menace de préjudice pesant sur l'industrie de l'Union et l'augmentation des importations.

8.1. Hausse des importations

(78) La Commission a constaté à titre préliminaire qu'il existait un lien de causalité entre l'augmentation des importations du produit concerné et la menace de préjudice grave pesant sur les producteurs de l'Union. Le lien de causalité entre la flambée des importations et la situation économique fragile de l'industrie de l'Union a été démontré par les évolutions observées au cours de la période la plus récente.

(79) Bien que la consommation et les ventes de l'Union aient augmenté au cours de la période considérée, la période la plus récente se distingue comme la première au cours de laquelle la croissance du marché a été principalement captée par les importations plutôt que par l'industrie de l'Union. Alors que les importations ont augmenté de manière agressive leur présence sur le marché de l'Union au cours de cette période, l'industrie de l'Union a connu une détérioration de ses indicateurs économiques, notamment une perte de parts de marché, une forte pression sur les prix, une rentabilité de plus en plus fragile et la nécessité de poursuivre sa restructuration.

(80) Les données mensuelles pour la période la plus récente indiquent que les importations entrent sur le marché de l'Union à un rythme accéléré. En outre, les exportateurs disposent de capacités suffisamment librement disponibles et de nouvelles extensions sont prévues. Compte tenu de l'attrait du marché de l'Union pour les véhicules hybrides en matière de prix, la tendance des importations observée au cours de la PPR devrait se poursuivre et encore s'accélérer.

(81) Compte tenu de la rentabilité déjà fragile de l'industrie de l'Union, conjuguée aux coûts fixes élevés et aux investissements substantiels nécessaires pour rester compétitive sur ce marché, la poursuite de l'accélération de la tendance des importations détériorera sans aucun doute davantage la situation économique de l'industrie (comme elle l'a fait au cours de la PPR) et est susceptible de causer un préjudice grave aux producteurs de l'Union dans un avenir très proche.

(82) La Commission a donc conclu à titre préliminaire qu'il existait un lien de causalité entre l'augmentation des importations et la menace de préjudice grave pesant sur les producteurs de l'Union.

8.2. Autres facteurs connus

(83) Afin de s'assurer que la menace de préjudice grave n'est pas due à d'autres facteurs que l'augmentation des importations, la Commission a procédé à une analyse préliminaire en vue de déterminer si d'autres facteurs pouvaient avoir contribué à la menace de préjudice grave pesant sur les producteurs de l'Union et s'est efforcée de distinguer les effets produits par ces facteurs des effets liés à l'augmentation des importations, en vue d'établir, à titre préliminaire, l'existence d'un lien de cause à effet réel et substantiel.

(84) Si les prix élevés de l'énergie sont un facteur important dans la production de véhicules hybrides, la menace réelle de préjudice grave découle de la pression exercée sur les prix de l'UE par la forte hausse des importations à bas prix. De fait, les prix de l'énergie sont généralement plus élevés dans l'Union que dans d'autres régions du monde. Dans des conditions normales de marché, les fabricants peuvent répercuter l'augmentation des coûts sur leurs prix de vente, afin de maintenir des bénéfices raisonnables. Toutefois, le produit concerné est importé dans l'Union à des prix inférieurs en moyenne de 18 % à ceux pratiqués dans l'Union, ce qui exerce une pression sur les prix et empêche les producteurs de l'Union d'augmenter leurs prix de vente pour couvrir le prix de l'énergie. Ainsi, la menace de préjudice grave résulte non pas de l'augmentation des coûts de l'énergie en tant que telle, mais de l'incapacité des producteurs de l'Union, en raison de la hausse des importations, à répercuter au plus juste ces hausses de coûts sur leurs prix de vente.

(85) En ce qui concerne les résultats à l'exportation des producteurs de l'Union, ils ont été largement stables au cours de la période considérée, à l'exception de 2024, au cours de laquelle les exportations ont diminué. Compte tenu de cette stabilité, la Commission a provisoirement considéré que les résultats à l'exportation n'avaient pas contribué à la menace de préjudice grave.

(86) En ce qui concerne la demande des consommateurs, les immatriculations de véhicules hybrides dans l'UE n'ont cessé de croître depuis 2023. En outre, selon Global Mobility, les immatriculations devraient continuer à augmenter jusqu'en 2029.

Tableau 18

Évolution des immatriculations de nouveaux véhicules hybrides dans l'UE (avec prévisions)

	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Immatriculations (en milliers d'unités)	3 530	4 048	4 749	5 552	6 056	6 359	6 430	6 173
Indice (2023 = 100)	*100*	*115*	*135*	*157*	*172*	*180*	*182*	*175*

Sources: Mobility Global et ACEA. Les chiffres pour 2026-2030 représentent une prévision de Mobility Global.

(87) Non seulement le nombre d'immatriculations augmente, mais la part des véhicules hybrides dans le total des immatriculations est passée de 33 % en 2023 à 46 % au cours de la PPR.

Tableau 19

Part des nouveaux véhicules hybrides dans le total des immatriculations dans l'UE

	2023	2024	2025	PPR
Part des véhicules hybrides dans le total des immatriculations dans l'UE (en %)	33	38	44	46
Indice (2023 = 100)	*100*	*115*	*133*	*139*

Sources: Mobility Global et ACEA.

(88) Par conséquent, la Commission a conclu à titre préliminaire que la demande de l'Union pour les véhicules hybrides augmentait et ne contribuait donc pas à la menace de préjudice grave.

(89) En ce qui concerne l'environnement réglementaire relatif à la réduction des émissions de CO_2, celui-ci ne saurait être considéré comme une cause de menace de préjudice grave. Au contraire, les évolutions réglementaires applicables et proposées ont amélioré les perspectives pour les constructeurs de véhicules hybrides. Bien que l'Union ait fixé des objectifs ambitieux de réduction des émissions de CO_2 pour les voitures particulières et camionnettes neuves, ces mesures ne constituent pas une interdiction immédiate des technologies hybrides. Le cadre de transition a plutôt été structuré au fil du temps et a récemment évolué d'une manière moins restrictive que prévu pour les constructeurs de véhicules hybrides. En particulier, l'orientation stratégique a évolué, passant de la perspective d'une transition plus rapide vers des véhicules entièrement électriques à batterie d'ici à 2030 à une approche plus progressive à l'horizon 2035. En outre, la proposition visant à fixer un objectif de réduction des émissions de CO_2 de 90 %, plutôt qu'à interdire totalement les véhicules autres que les VEB, laisse la possibilité aux véhicules hybrides de rester présents sur le marché. Dès lors, la Commission considère que l'environnement réglementaire ne peut actuellement être considéré comme menaçant de causer un préjudice grave aux constructeurs de véhicules hybrides de l'Union.

(90) En conséquence, la Commission n'a pas identifié à titre provisoire d'autres facteurs susceptibles d'atténuer le lien de causalité entre l'augmentation des importations et la menace de préjudice grave pesant sur les producteurs de l'Union.

8.3. **Conclusion**

(91) Pour les raisons qui précèdent, la Commission a conclu à titre provisoire qu'il existait un lien de causalité entre l'augmentation notable des importations et la menace de préjudice grave pesant sur l'industrie de l'Union. D'autres facteurs peuvent avoir contribué à la menace de préjudice grave pesant sur les producteurs de l'Union, mais ces facteurs n'ont pas atténué le lien de causalité.

9. **INTÉRÊT DE L'UNION**

(92) La Commission a examiné s'il était dans l'intérêt de l'Union d'adopter des mesures provisoires. L'intérêt de l'Union a été apprécié sur la base d'une évaluation des divers intérêts en jeu, notamment ceux des producteurs de l'Union, des importateurs et des utilisateurs.

(93) L'objectif de neutralité climatique est au cœur du pacte vert pour l'Europe et constitue un objectif juridiquement contraignant énoncé dans la loi sur le climat. Afin d'atteindre son objectif de neutralité climatique d'ici à 2050 ([32]), l'UE prend des mesures pour réduire les émissions des voitures, le transport routier étant responsable d'un cinquième de ses émissions de CO_2. ([33]) L'UE a pour ambition de réduire les émissions des voitures de 55 % et celles des camionnettes de 50 % d'ici à 2030, par rapport aux niveaux de 2021, afin d'atteindre l'objectif de zéro émission pour les voitures et camionnettes neuves à partir de 2035. ([34]) Par conséquent, la vente de voitures à essence ou diesel neuves sera interdite (du moins pour le moment) à partir de 2035. ([35])

(94) Toutefois, au cours de la période actuelle de transition entre les voitures à moteur à combustion et les voitures entièrement électriques, les voitures hybrides constituent une solution de remplacement fréquemment utilisée et recherchée par les consommateurs, car elles contribuent déjà à la réduction des émissions, mais n'ont pas l'inconvénient d'une autonomie inférieure, contrairement à de nombreuses voitures entièrement électriques.

(95) Il en va de même pour les constructeurs automobiles, qui utilisent également les voitures hybrides comme modèles de transition entre le moteur à combustion et les voitures entièrement électriques pour répartir les coûts et comme «laboratoire» pour la recherche et l'innovation afin d'ouvrir la voie à des voitures entièrement électriques de pointe.

(96) Par conséquent, la perte de la production d'hybrides dans l'Union laisserait peu d'alternatives aux consommateurs, étant donné que la part de marché des importations chinoises efface déjà les parts de marché d'autres fournisseurs tels que le Japon ou la Corée et que, pendant la PPR, les importations chinoises ont également commencé à gagner des parts de marché au détriment de l'industrie de l'Union.

(97) En outre, ce marché se caractérise par des coûts fixes élevés et des exigences substantielles en matière d'investissements nécessaires pour rester compétitif. Une industrie automobile viable et rentable dans l'Union est essentielle pour garantir les investissements nécessaires dans la recherche et le développement afin de produire des voitures entièrement électriques d'ici à 2035 dans l'Union. Il ne serait pas dans l'intérêt de l'Union de laisser la transition écologique de l'Union être pilotée uniquement par des acteurs étrangers.

(98) En outre, la Commission considère qu'une mesure de sauvegarde provisoire sous la forme décrite ci-dessous à la section 12 permettrait de trouver un juste équilibre entre les intérêts des producteurs de l'Union et ceux des utilisateurs en aval. Compte tenu de l'importance du secteur des véhicules hybrides pour l'économie de l'Union, en particulier en matière d'innovation, d'électrification et d'emploi, la Commission a estimé, à titre préliminaire, que l'institution de mesures sur les véhicules hybrides serait dans l'intérêt de l'Union.

10. **CIRCONSTANCES CRITIQUES**

(99) Conformément à l'article 7, paragraphe 1, point a), du règlement (UE) 2015/478, la Commission a examiné s'il existait des circonstances critiques dans lesquelles un retard causerait un préjudice difficilement réparable. À cette fin, la Commission a évalué la situation des producteurs de l'Union, l'évolution des importations au cours de la PPR et la probabilité que les importations continuent d'augmenter dans un avenir immédiat.

(100) Comme expliqué à la section 7, malgré une croissance importante de la consommation de l'Union, les producteurs de l'Union ont perdu des parts de marché au cours de la PPR, tandis que leur rentabilité a considérablement diminué, n'atteignant qu'environ deux tiers du bénéfice minimal normalement requis pour assurer la viabilité financière à long terme de leurs activités hybrides. Dans le même temps, les importations sont entrées dans l'Union à des prix inférieurs de 18 % en moyenne à ceux de l'industrie de l'Union. Les producteurs de l'Union ont donc été confrontés à une pression concurrentielle croissante à un moment où leur capacité à absorber une nouvelle détérioration de leur situation économique est déjà limitée.

([32]) Réduction des émissions de CO_2: objectifs et actions de l'UE | Thèmes | Parlement européen.

([33]) Émissions de CO_2 des voitures: faits et chiffres (infographie) | Thèmes | Parlement européen.

([34]) Réduction des émissions des voitures: explication des nouveaux objectifs de CO2 pour les voitures et les camionnettes | Thèmes | Parlement européen.

([35]) Toutefois, en décembre 2025, la Commission a présenté une proposition de révision des normes d'émission de CO_2 pour les voitures et les camionnettes. Selon la proposition, à partir de 2035, au lieu d'une réduction de 100 %, les constructeurs automobiles devront respecter un objectif de réduction des émissions d'échappement de 90 %, tandis que les 10 % restants devront être compensés par l'utilisation d'acier à faible intensité de carbone fabriqué dans l'Union, ou de carburants de synthèse et de biocarburants. Cela permettra aux VHR, aux prolongateurs d'autonomie, aux véhicules semi-hybrides et aux véhicules à moteur à combustion interne de continuer à jouer un rôle au-delà de 2035, aux côtés des véhicules entièrement électriques. Voir également https://climate.ec.europa.eu/areas-action/transport-decarbonisation/road-transport/cars-and-vans_en.

(101) Les données mensuelles ont confirmé que la forte hausse des importations à bas prix se poursuivait, notamment, mais pas seulement, pour les importations originaires de Chine. Les importations en provenance de Chine sont entrées dans l'Union à un rythme accéléré, en particulier dans la seconde moitié de la PPR, et ont gagné de nouvelles parts de marché aux dépens de l'industrie de l'Union ainsi que d'autres fournisseurs traditionnels du marché de l'Union. Dans le même temps, la demande intérieure en Chine diminue d'année en année, tandis que la production en Chine devrait continuer d'augmenter, bien que l'utilisation des capacités soit estimée à 43 %. Cette combinaison de capacités excédentaires, d'affaiblissement de la demande intérieure et de forte concurrence sur le marché intérieur incite fortement les producteurs chinois à se tourner vers les marchés d'exportation dans un avenir très proche. Le recours croissant à des mesures restreignant les échanges sur d'autres marchés accroît encore le risque que ces exportations soient dirigées vers l'Union, qui reste un marché relativement ouvert et attrayant. L'Union est donc exposée au risque d'une nouvelle augmentation imminente des importations à un moment où son industrie se trouve déjà dans une situation fragile.

(102) La Commission a considéré que la combinaison de la situation économique déjà fragile des producteurs de l'Union, de l'augmentation continue des importations, de la pression substantielle exercée sur les prix par ces importations et de la probabilité de nouvelles augmentations des importations dans un avenir immédiat créait une situation dans laquelle tout délai dans l'adoption de mesures de sauvegarde provisoires entraînerait un préjudice difficilement réparable. En l'absence d'une action en temps utile, l'industrie de l'Union serait confrontée à de nouvelles augmentations des volumes d'importation et à une pression continue sur les prix avant que l'enquête puisse être conclue.

(103) La Commission a donc provisoirement conclu qu'il existait des circonstances critiques au sens de l'article 7, paragraphe 1, point a), du règlement (UE) 2015/478 et qu'il convenait d'adopter sans délai des mesures de sauvegarde provisoires.

11. **EXCLUSION DE CERTAINS PAYS DU CHAMP D'APPLICATION DES MESURES PROVISOIRES**

(104) Conformément à l'article 18 du règlement (UE) 2015/478, les mesures provisoires ne peuvent pas être appliquées à un produit originaire d'un pays en développement membre de l'OMC, d'Algérie ([36]) ou du Liban ([37]), tant que leur part dans les importations de ce produit dans l'Union ne dépasse pas 3 %, à condition que les pays en développement membres de l'OMC dont la part dans les importations est inférieure à 3 % ne contribuent pas collectivement pour plus de 9 % aux importations totales dans l'Union du produit concerné.

(105) L'annexe I.1 énumère les pays en développement membres de l'OMC, ainsi que l'Algérie et le Liban, qui peuvent bénéficier d'une exemption des mesures de sauvegarde, sous réserve des conditions énoncées au considérant ci-dessus.

(106) La méthode utilisée pour déterminer la part des importations des pays en développement a été fondée sur les importations totales du produit concerné dans l'Union en 2025. La part des importations originaires de chaque pays en développement mentionné à l'annexe I.1 a été calculée en proportion de ces importations totales. Les importations originaires d'Ukraine, du Kenya, d'Islande, du Liechtenstein et de Norvège ont été exclues du calcul des importations totales.

(107) L'annexe I.2 (Liste des pays en développement auxquels s'appliquent les mesures provisoires) contient le résultat de ce calcul et précise les pays en développement qui font l'objet de mesures de sauvegarde provisoires étant donné qu'ils sont supérieurs à 3 %. La totalité des pays en développement membres dont la part des importations est inférieure à 3 % ne représentaient collectivement pas plus de 9 % des importations totales du produit concerné dans l'Union en 2025.

(108) En outre, comme indiqué à la section 4, l'Ukraine, l'Espace économique européen (EEE) et le Kenya devraient également être exclus du champ d'application des mesures provisoires.

(109) Compte tenu des exigences de l'accord sur le retrait du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord de l'Union européenne et de la Communauté européenne de l'énergie atomique (ci-après dénommé l'«accord de retrait»), dont le cadre de Windsor fait partie intégrante, et du règlement (UE) 2020/2170 du Parlement européen et

([36]) Décision 2005/690/CE du Conseil du 18 juillet 2005 concernant la conclusion de l'accord euro-méditerranéen établissant une association entre la Communauté européenne et ses États membres, d'une part, et la République algérienne démocratique et populaire, d'autre part (JO L 265 du 10.10.2005, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2005/690/oj).

([37]) Décision 2006/356/CE du Conseil du 14 février 2006 concernant la conclusion d'un accord euro-méditerranéen instituant une association entre la Communauté européenne et ses États membres, d'une part, et la République libanaise, d'autre part (JO L 143 du 30.5.2006, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2006/356/oj).

du Conseil ([38]), et afin de garantir que les produits concernés puissent continuer à entrer en Irlande du Nord, il convient que ces produits ne soient pas soumis à des contingents lorsqu'ils sont importés d'une autre partie du Royaume-Uni et vendus aux consommateurs finals sur le territoire de l'Irlande du Nord et enregistrés en vue d'une utilisation en Irlande du Nord. Sur la base des éléments de preuve disponibles, la Commission ne considère pas que cela puisse présenter un risque important pour l'efficacité de la mesure. Néanmoins, la Commission suivra de près les flux commerciaux du produit concerné en provenance d'une autre partie du Royaume-Uni et à destination de l'Irlande du Nord, ainsi que les flux commerciaux ultérieurs en provenance de l'Irlande du Nord et à destination du reste de l'Union, et peut modifier le présent règlement si nécessaire.

12. CONCLUSIONS ET ADOPTION DE MESURES PROVISOIRES

12.1. Adoption de mesures provisoires

(110) Il a été conclu à titre préliminaire que les producteurs de l'Union souffrent d'une menace de préjudice grave. Compte tenu de l'existence de circonstances critiques, exposées à la section 10, il est considéré que des mesures de sauvegarde provisoires devraient être prises afin d'éviter que l'industrie de l'Union européenne ne subisse un tort supplémentaire difficilement réparable avant la conclusion de la présente enquête.

12.2. Forme, niveau et durée de la mesure provisoire

(111) Pour déterminer la forme la plus appropriée de mesure de sauvegarde provisoire, la Commission a pris en considération plusieurs éléments.

(112) Premièrement, la Commission a examiné ce qui était approprié pour remédier à la menace de préjudice grave pour les producteurs de l'Union, qui est devenue évidente au cours de la période la plus récente.

(113) Deuxièmement, la Commission a tenu compte de sa pratique dans le cadre d'enquêtes de sauvegarde antérieures ainsi que des obligations internationales applicables, selon lesquelles les flux commerciaux traditionnels devraient être maintenus, dans la mesure où ils n'aggravent pas la menace de préjudice grave constatée.

(114) Troisièmement, la Commission a examiné les niveaux de prix auxquels les importations entrent dans l'Union, les circonstances spécifiques du marché et la capacité des producteurs-exportateurs à absorber des droits additionnels très élevés. ([39]) La mesure devrait protéger efficacement les producteurs de l'Union contre l'augmentation des importations qui représentent une menace de préjudice grave.

(115) À la lumière des considérations qui précèdent, en particulier en ce qui concerne les circonstances critiques nécessitant une action immédiate, la Commission a considéré qu'une mesure tarifaire n'apporterait pas de réponse efficace à la menace de préjudice grave, car elle n'empêcherait pas suffisamment l'augmentation des importations de se concrétiser. Une restriction quantitative sous la forme de contingents d'importation, fixant une quantité maximale du produit concerné pouvant être importée dans l'Union au cours de la période d'application de la mesure de sauvegarde provisoire, a donc été jugée nécessaire pour protéger efficacement les producteurs de l'Union. Les importations en dehors des contingents ne devraient pas être autorisées. Lorsque des importations sont mentionnées, elles doivent être lues comme des déclarations en douane de mise en libre pratique.

(116) La Commission a veillé à ce que cette mesure soit compatible avec les obligations qui incombent à l'Union en vertu d'accords commerciaux bilatéraux ou régionaux avec des pays tiers. La Commission a décidé d'imposer une mesure sous la forme de contingents. La Commission a conclu que l'adoption d'une telle mesure constituait la mesure la moins perturbante pour la poursuite des échanges bilatéraux avec les partenaires de libre-échange de l'Union, qui est strictement nécessaire pour remédier aux difficultés survenues.

([38]) Règlement (UE) 2020/2170 du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2020 relatif à l'application des contingents tarifaires et des autres contingents à l'importation de l'Union (JO L 432 du 21.12.2020, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2020/2170/oj).

([39]) À cet égard, la Commission a tenu compte des importantes capacités de production inutilisées dont disposent les producteurs-exportateurs, de la capacité limitée des marchés intérieurs à absorber ces capacités et du recours croissant à des mesures de restriction des échanges sur d'autres marchés, qui rendent le marché de l'Union particulièrement attrayant en tant que débouché pour la production excédentaire.

(117) Sur la base de considérations relatives à l'intérêt de l'Union et afin d'assurer une utilisation optimale des volumes de contingents tarifaires, la Commission a estimé qu'ils devraient être alloués, d'une part, spécifiquement aux pays ayant un intérêt significatif comme fournisseurs du produit concerné («contingents spécifiques par pays») et, d'autre part, à toutes les autres origines. Aux fins du présent règlement, il est considéré que les pays représentant plus de 2 % des importations en 2025 ont un intérêt significatif en tant que fournisseurs et devraient se voir attribuer un contingent spécifique par pays. Un contingent résiduel (le contingent «autres pays») devrait être attribué à tous les autres pays fournisseurs.

(118) La Commission a jugé approprié de fixer les volumes des contingents spécifiques par pays au niveau des importations enregistrées en provenance du pays concerné en 2025, majoré d'une valeur légèrement supérieure à 15 %. Cette approche a tenu compte de la croissance significative du marché de l'Union des nouveaux véhicules hybrides, qui a augmenté en moyenne de 15 % au cours des trois années précédentes. La Commission a estimé que la fixation des contingents aux seuls niveaux commerciaux historiques ne refléterait pas de manière adéquate l'évolution du marché ou les intérêts des utilisateurs de l'Union. L'année 2025 a été provisoirement choisie comme année de référence parce qu'il s'agissait de l'année complète la plus récente pour laquelle des données étaient disponibles. En outre, 2025 a enregistré les volumes d'importation les plus élevés.

(119) Compte tenu du nombre limité de véhicules importés d'autres origines que les origines ayant un intérêt substantiel à fournir le produit concerné (les «détenteurs de contingents par pays»), et afin d'éviter de restreindre indûment leur accès au marché de l'Union, le contingent annuel autres pays a été fixé à 1 500 véhicules, au lieu d'être calculé conformément à la méthode décrite au considérant 118.

(120) Les contingents sont fixés à l'annexe II du présent règlement. Les contingents devraient être gérés sur une base trimestrielle, les volumes contingentaires inutilisés étant reportés au trimestre suivant (du 1er décembre 2026 au 28 février 2027, du 1er mars 2027 au 31 mai 2027 et du 1er juin 2027 au 18 juin 2027), au cours de la période d'application de la mesure de sauvegarde provisoire.

(121) Les contingents autres pays devraient être attribués sur la base de l'ordre chronologique des dates d'acceptation des déclarations de mise en libre pratique, conformément au règlement d'exécution (UE) 2015/2447 de la Commission ([40]). Cette méthode de gestion requiert une collaboration étroite entre les États membres et la Commission.

(122) Les importations dans le cadre du contingent applicable sont soumises au taux de droit de douane applicable par ailleurs au produit concerné, compte tenu de tout traitement tarifaire préférentiel prévu dans le cadre d'un accord entre l'Union et le pays d'origine.

(123) L'admissibilité des marchandises qui sont importées en provenance de pays en développement et qui seraient à exclure des contingents dépend de l'origine desdites marchandises. Par conséquent, il convient d'appliquer les critères de détermination de l'origine non préférentielle actuellement en vigueur dans l'Union.

(124) Il convient de ne pas autoriser les importations dépassant le contingent applicable.

(125) Étant donné que les contingents sont exprimés en nombre de véhicules, seules des unités entières peuvent être attribuées. Lorsqu'un volume contingentaire est calculé au pro rata temporis, ou lorsque des demandes de tirage dépassant le solde disponible sont attribuées au prorata, le résultat devrait donc être arrondi à l'unité entière inférieure la plus proche, afin que le contingent ne soit jamais dépassé. Afin de ne pas réduire le volume contingentaire global, le solde résultant de l'arrondissement à la baisse ne devrait pas rester disponible pour un tirage au cours de la période contingentaire en cours, mais devrait être reporté sur la période contingentaire suivante, sauf au cours de la dernière période contingentaire.

(126) Il convient que les mesures provisoires s'appliquent pendant 200 jours calendaires (soit jusqu'au 18 juin 2027) à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement. Afin que ces règles soient mises en œuvre dès que possible, elles devraient s'appliquer à partir de l'entrée en vigueur du présent règlement, sans période de blocage.

([40]) Règlement d'exécution (UE) 2015/2447 de la Commission du 24 novembre 2015 établissant les modalités d'application de certaines dispositions du règlement (UE) no 952/2013 du Parlement européen et du Conseil établissant le code des douanes de l'Union (JO L 343 du 29.12.2015, p. 558, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2015/2447/oj).

(127) Le produit soumis à l'enquête est décrit au considérant 5. Toutefois, les processus de production et les conditions du marché dans l'ensemble du secteur automobile se caractérisent par un degré élevé de complexité. En particulier, le produit en question peut être fabriqué dans des installations de production qui produisent également des véhicules ne relevant pas de la définition du produit, y compris par l'utilisation des mêmes composants. En outre, la vente de véhicules d'occasion est une caractéristique importante du secteur automobile. Par conséquent, la Commission surveille l'évolution des importations, notamment en ce qui concerne:

— les véhicules principalement conçus pour le transport de neuf personnes ou moins, chauffeur inclus, à moteur à piston à combustion interne, usagés ou neufs, relevant actuellement des codes NC 8703 21 10, 8703 21 90, 8703 22 10, 8703 22 90, 8703 23 11, 8703 23 19, 8703 23 90, 8703 24 10, 8703 24 90, 8703 31 10, 8703 31 90, 8703 32 11, 8703 32 19, 8703 32 90, 8703 33 11, 8703 33 19, 8703 33 90;

— Au sein de la catégorie susmentionnée, les microvéhicules électriques hybrides, principalement conçus pour le transport de neuf personnes ou moins, conducteur compris, équipés, pour la propulsion, d'un moteur à piston à combustion interne et d'une source d'énergie électrique, telle qu'un alternateur ou un démarreur intégré, qui est utilisée uniquement pour des fonctions autres que la propulsion; usagés ou neufs, relevant actuellement des codes TARIC: 8703 21 10 10, 8703 21 90 10, 8703 22 10 10, 8703 22 90 10, 8703 23 11 10, 8703 23 19 10, 8703 23 90 10, 8703 24 10 10, 8703 24 90 10, 8703 31 10 10, 8703 31 90 10, 8703 32 11 10, 8703 32 19 10, 8703 32 90 10, 8703 33 11 20, 8703 33 19 20 et 8703 33 90 10;

— les véhicules à moteur pour le transport de marchandises d'un poids brut n'excédant pas 5 tonnes, d'occasion ou neufs, quel que soit leur système de propulsion, relevant actuellement des codes NC 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;

— les véhicules hybrides usagés, principalement conçus pour le transport de neuf personnes ou moins, conducteur inclus, équipés à la fois, pour la propulsion, d'un moteur à piston à combustion interne et d'[un ou plusieurs] moteur[s] électrique[s], quel que soit le nombre de roues mises en mouvement, qu'ils puissent ou non être chargés par branchement à une source externe d'énergie électrique, relevant actuellement des codes NC 8703 40 90, ex 8703 50 00, 8703 60 90, ex 8703 70 00 (codes TARIC 8703 50 00 90; 8703 70 00 90);

— les véhicules d'occasion équipés uniquement d'un moteur électrique pour la propulsion, principalement conçus pour le transport de neuf personnes ou moins, conducteur inclus, relevant actuellement du code 8703 80 90.

(128) Le suivi des catégories de véhicules susmentionnées permettra à la Commission d'évaluer l'évolution des importations de ces véhicules et de déterminer si des changements dans les modalités d'importation sont susceptibles d'affecter l'efficacité de cette mesure.

(129) La Commission a consulté le comité des sauvegardes institué en vertu de l'article 3, paragraphe 3, du règlement (UE) 2015/478 et de l'article 22, paragraphe 3, du règlement (UE) 2015/755, respectivement,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

1. Sous réserve de l'article 4, des contingents sont ouverts en ce qui concerne les importations dans l'Union de certains véhicules hybrides nouveaux, originaires de pays tiers, principalement conçus pour le transport de neuf personnes ou moins, conducteur inclus, équipés à la fois, pour la propulsion, d'un moteur à piston à combustion interne et d'[un ou plusieurs] moteur[s] électrique[s], (quel que soit le nombre de roues mises en mouvement), qu'ils puissent ou non être chargés par branchement à une source externe d'énergie électrique, relevant actuellement des codes NC ex 8703 40 10, ex 8703 50 00, ex 8703 60 10 et ex 8703 70 00 (codes TARIC 8703 40 10 10, 8703 40 10 90, 8703 50 00 10, 8703 60 10 10, 8703 60 10 90, 8703 70 00 10) pour une période de 200 jours civils à compter de l'entrée en vigueur du présent règlement.

2. Lorsqu'un contingent est épuisé, les importations du produit concerné ne sont pas autorisées à entrer dans l'Union.

3. La déclaration des contingents pour l'origine concernée est obligatoire.

4. Les importations dans le cadre du contingent applicable sont soumises au taux de droit de douane applicable par ailleurs au produit concerné, compte tenu de tout traitement tarifaire préférentiel prévu dans le cadre d'un accord entre l'Union et le pays d'origine.

5. Nonobstant le premier alinéa, les importations du produit concerné introduites en Irlande du Nord en provenance d'une autre partie du Royaume-Uni et vendu aux consommateurs finals sur le territoire de l'Irlande du Nord et enregistré en vue d'une utilisation en Irlande du Nord ne sont pas soumises à des contingents.

6. Le présent article ne s'applique pas aux produits originaires:

a) d'Islande, du Liechtenstein et de Norvège;

b) d'Ukraine;

c) du Kenya;

d) les pays en développement mentionnés à l'annexe I.1, à l'exception des pays mentionnés à l'annexe I.2.

Article 2

1. Les contingents fixés à l'article 1er sont gérés par la Commission et les États membres conformément au système de gestion des contingents tarifaires prévu aux articles 49 à 54 du règlement d'exécution (UE) 2015/2447.

2. Les contingents sont gérés sur une base trimestrielle: du 1er décembre 2026 au 28 février 2027, du 1er mars 2027 au 31 mai 2027 et du 1er juin 2027 au 18 juin 2027.

3. La répartition des tirages effectués sur chaque contingent trimestriel est arrêtée le vingtième jour ouvrable de la Commission suivant la fin de la période trimestrielle.

4. Du 1er décembre 2026 au 18 juin 2027, les volumes des contingents inutilisés au cours d'un trimestre sont reportés au trimestre suivant au cours de la même période annuelle d'application.

5. Les quantités attribuées dans le cadre d'un contingent peuvent être restituées conformément à la législation douanière applicable. Lorsque les tirages effectués sur un contingent trimestriel ont été arrêtés conformément à l'article 2, paragraphe 3, du présent règlement, ou lorsqu'un contingent a été épuisé ou que l'accès à celui-ci a été fermé d'une autre manière conformément au présent règlement, la restitution de ces quantités n'entraîne pas la réouverture dudit contingent pour le dépôt ou l'acceptation de nouvelles demandes de tirage. Ces quantités restituées ne sont prises en compte qu'aux fins de l'ajustement du solde du contingent concerné. Si le solde inutilisé d'un contingent trimestriel a déjà été reporté au trimestre suivant conformément à l'article 2, paragraphe 3, du présent règlement, les quantités restituées ultérieurement pour ce trimestre ne sont pas reportées au trimestre suivant. Par conséquent, les opérateurs économiques n'auront plus accès à ces contingents.

6. Par dérogation à l'article 51, paragraphe 5, du règlement d'exécution (UE) 2015/2447, les contingents tarifaires répartis au titre du présent règlement ne sont pas considérés comme critiques.

7. Lorsque les quantités demandées dépassent le solde disponible d'un contingent, les quantités à attribuer sont déterminées au prorata et, si le résultat n'est pas un nombre entier, arrondies à l'unité entière inférieure la plus proche. Le contingent est fermé à compter de la date de cette attribution. Le solde résultant de l'arrondissement à la baisse n'est pas disponible pour d'autres tirages au cours de cette période contingentaire et est reporté sur la période contingentaire suivante, sauf si la période contingentaire concernée est la dernière période contingentaire de la même période d'application annuelle.

Article 3

1. Les importations des produits énumérés à l'annexe III du présent règlement sont soumises à une surveillance a posteriori de l'Union, conformément aux règlements (UE) 2015/478 et (UE) 2015/755.

2. Le classement des produits visés par le présent règlement se fonde sur la nomenclature combinée (NC) et le TARIC.

Article 4

1. L'origine de tout produit auquel le présent règlement s'applique est déterminée conformément aux dispositions en vigueur dans l'Union relatives à l'origine non préférentielle et conformément au règlement (UE) n° 952/2013 du Parlement européen et du Conseil ([41]).

2. Sauf indication contraire, les dispositions pertinentes en vigueur en matière de droits de douane s'appliquent.

Article 5

1. Le bénéfice des contingents visés à l'article 1er pour les marchandises originaires de la République populaire de Chine est subordonné à la présentation d'un certificat de contingent d'exportation signé et estampillé, délivré par la Chambre de commerce chinoise pour l'importation et l'exportation de machines et de produits électroniques (CCCME) de la République populaire de Chine.

2. Le certificat de contingent d'exportation est établi sur un formulaire conforme au modèle figurant à l'annexe IV du présent règlement.

Article 6

Les États membres et la Commission coopèrent étroitement afin que les dispositions du présent règlement soient respectées.

Article 7

Le présent règlement entre en vigueur le 1er décembre 2026.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 23 novembre 2026.

Par la Commission
La présidente
Ursula VON DER LEYEN

([41]) Règlement (UE) n° 952/2013 du Parlement européen et du Conseil du 9 octobre 2013 établissant le code des douanes de l'Union (JO L 269 du 10.10.2013, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/952/oj).

ANNEXE I

I.1 — **Liste des pays en développement membres de l'OMC, Algérie et Liban**

Afghanistan, Afrique du Sud, Albanie, Algérie, Angola, Antigua-et-Barbuda, Arabie saoudite, Argentine, Arménie, Bahreïn, Bangladesh, Barbade, Belize, Bénin, Bolivie, Botswana, Brésil, Brunei, Burkina, Burundi, Cabo Verde, Cambodge, Cameroun, Chili, Chine, Colombie, Congo, Costa Rica, Côte d'Ivoire, Cuba, Djibouti, Dominique, Égypte, El Salvador, Émirats arabes unis, Équateur, Eswatini, Fidji, Gabon, Gambie, Géorgie, Ghana, Grenade, Guatemala, Guinée, Guinée-Bissau, Guyana, Haïti, Honduras, Hong Kong, Îles Salomon, Inde, Indonésie, Jamaïque, Jordanie, Kazakhstan, Kenya, Kirghizstan, Koweït, Laos, Lesotho, Liberia, Macao, Macédoine du Nord, Madagascar, Malaisie, Malawi, Maldives, Mali, Maroc, Maurice, Mauritanie, Mexique, Moldavie, Mongolie, Monténégro, Mozambique, Myanmar/Birmanie, Namibie, Népal, Nicaragua, Niger, Nigeria, Oman, Pakistan, Panama, Papouasie - Nouvelle-Guinée, Paraguay, Pérou, Philippines, Qatar, République centrafricaine, République démocratique du Congo, République dominicaine, Rwanda, Saint-Christophe-et-Niévès, Sainte-Lucie, Saint-Vincent-et-les-Grenadines, Samoa, Sénégal, Seychelles, Sierra Leone, Sri Lanka, Suriname, Tadjikistan, Tanzanie, Tchad, Thaïlande, Togo, Tonga, Trinité-et-Tobago, Tunisie, Turquie, Ouganda, Ukraine, Uruguay, Vanuatu, Venezuela, Viêt Nam, Yémen, Zambie, Zimbabwe.

I.2 — **Liste des pays en développement auxquels s'appliquent les mesures provisoires**

Chine, Turquie, Mexique et Maroc.

ANNEXE II

Volumes contingentaires

Produit	Codes NC et TARIC	Attribution par pays (le cas échéant)	Du 1er décembre 2026 au 28 février 2027	Du 1er mars 2027 au 31 mai 2027	Du 1er juin 2027 au 18 juin 2027	Numéro d'ordre
			Volume contingentaire (en unités)	Volume contingentaire (en unités)	Volume contingentaire (en unités)	
Certains nouveaux véhicules hybrides	8703 40 10 10, 8703 40 10 90, 8703 50 00 10, 8703 60 10 10, 8703 60 10 90, 8703 70 00 10	Chine	86 301	88 219	17 260	090254
		Japon	76 900	78 609	15 380	090255
		Turquie	56 844	58 107	11 369	090256
		Royaume-Uni	47 431	48 485	9 486	090257
		République de Corée	30 566	31 245	6 113	090258
		Mexique	15 640	15 987	3 128	090259
		Maroc	10 779	11 019	2 156	090260
		Serbie	8 709	8 902	1 742	090261
		États-Unis d'Amérique	8 317	8 502	1 663	090262
		Afrique du Sud (*)	sans objet	sans objet	sans objet	sans objet
		Autres pays	370	378	74	090290

(*) sans objet, car l'Afrique du Sud est exemptée sur la base de l'annexe I.2.

ANNEXE III

Liste des produits soumis à une surveillance a posteriori

— les véhicules principalement conçus pour le transport de neuf personnes ou moins, chauffeur inclus, à moteur à piston à combustion interne, usagés ou neufs, relevant actuellement des codes NC 8703 21 10, 8703 21 90, 8703 22 10, 8703 22 90, 8703 23 11, 8703 23 19, 8703 23 90, 8703 24 10, 8703 24 90, 8703 31 10, 8703 31 90, 8703 32 11, 8703 32 19, 8703 32 90, 8703 33 11, 8703 33 19, 8703 33 90;

— au sein de la catégorie susmentionnée, les microvéhicules électriques hybrides, principalement conçus pour le transport de neuf personnes ou moins, conducteur compris, équipés, pour la propulsion, d'un moteur à piston à combustion interne et d'une source d'énergie électrique, telle qu'un alternateur ou un démarreur intégré, qui est utilisée uniquement pour des fonctions autres que la propulsion; usagés ou neufs, relevant actuellement des codes TARIC: 8703 21 10 10, 8703 21 90 10, 8703 22 10 10, 8703 22 90 10, 8703 23 11 10, 8703 23 19 10, 8703 23 90 10, 8703 24 10 10, 8703 24 90 10, 8703 31 10 10, 8703 31 90 10, 8703 32 11 10, 8703 32 19 10, 8703 32 90 10, 8703 33 11 20, 8703 33 19 20 et 8703 33 90 10;

— les véhicules à moteur pour le transport de marchandises d'un poids brut n'excédant pas 5 tonnes, d'occasion ou neufs, quel que soit leur système de propulsion, relevant actuellement des codes NC 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;

— les véhicules hybrides usagés, principalement conçus pour le transport de neuf personnes ou moins, conducteur inclus, équipés à la fois, pour la propulsion, d'un moteur à piston à combustion interne et d'[un ou plusieurs] moteur[s] électrique[s], quel que soit le nombre de roues mises en mouvement, qu'ils puissent ou non être chargés par branchement à une source externe d'énergie électrique, relevant actuellement des codes NC 8703 40 90, ex 8703 50 00, 8703 60 90, ex 8703 70 00 (codes TARIC 8703 50 00 90; 8703 70 00 90);

— les véhicules d'occasion équipés uniquement d'un moteur électrique pour la propulsion, principalement conçus pour le transport de neuf personnes ou moins, conducteur inclus, relevant actuellement du code 8703 80 90.

ANNEXE IV

CERTIFICAT DE CONTINGENT D'EXPORTATION

CHAMBRE DE COMMERCE CHINOISE POUR L'IMPORTATION ET L'EXPORTATION DE MACHINES ET DE PRODUITS ÉLECTRONIQUES (CCCME)
ADRESSE: 8th Floor, Office Tower 2, No. 18 Jianguomennei Street, 100005, Beijing, CHINE
TEL: 0086-10-58280982
FAX: 0086-10-58280870

NUMÉRO DU CERTIFICAT DE CONTINGENT:	
NUMÉRO DU CERTIFICAT DE CONTINGENT:	
NOM DU VENDEUR:	
NOM De L'IMPORTATEUR:	
NUMÉRO DE FACTURE COMMERCIALE:	
DATE DE FACTURE COMMERCIALE:	

N/S	Codes NC / TARIC	MARQUE	MODÈLE	QUANTITÉ
1				
2				
3				
4				
5				
6				
7				
8				
9				
10				
11				
12				
13				
14				
15				
16				
17				
18				
19				
…(*)				
TOTAL				

(*) La CCCME peut étendre le nombre de lignes du tableau.

DÉCLARATION

Je soussigné (e) certifie que le présent certificat concerne les véhicules électriques hybrides couverts par la facture commerciale fournie par [NOM DU VENDEUR], pour l'exportation d'origine chinoise vers l'Union européenne conformément à l'accord sur les contingents dans le cadre des mesures de sauvegarde de l'UE pour les véhicules électriques hybrides (règlement d'exécution (UE) 2026/2614 de la Commission).
Je déclare que les informations contenues dans le présent certificat sont véridiques et exactes et que la quantité de marchandises couverte par le présent certificat ne dépasse pas le contingent attribué à la Chine au titre des mesures de sauvegarde.

NOM DU RESPONSABLE:

SIGNATURE:

DATE: CCCME (CACHET)