2026/2614

24.11.2026.

PROVEDBENA UREDBA KOMISIJE (EU) 2026/2614

od 23. studenog 2026.

o uvođenju privremene zaštitne mjere u vezi s uvozom određenih novih hibridnih vozila konstruiranih za prijevoz osoba

EUROPSKA KOMISIJA,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije,

uzimajući u obzir Uredbu (EU) 2015/478 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. ožujka 2015. o zajedničkim pravilima za uvoz ([1]), a posebno njezine članke 5. i 7.,

uzimajući u obzir Uredbu (EU) 2015/755 Europskog parlamenta i Vijeća od 29. travnja 2015. o zajedničkim pravilima za uvoz iz određenih trećih zemalja ([2]), a posebno njezine članke 3. i 4.,

uzimajući u obzir Sporazum o Europskom gospodarskom prostoru ([3]), a posebno njegov članak 113. stavak 3. drugi podstavak,

budući da:

1. KONTEKST

(1) Europska komisija („Komisija”) pokrenula je 30. listopada 2026. na vlastitu inicijativu ispitni postupak o zaštitnim mjerama u vezi s uvozom u Uniju novih hibridnih vozila konstruiranih za prijevoz osoba („hibridi”) u skladu s člankom 5. Uredbe (EU) 2015/478 i člankom 3. Uredbe (EU) 2015/755 („osnovne uredbe”). Objavila je Obavijest o pokretanju postupka u *Službenom listu Europske unije* ([4]) („Obavijest o pokretanju postupka”).

(2) Komisija je pokrenula postupak nakon temeljite analize dostupnih informacija iz javnih izvora podataka o tržištu i industrije Unije. S obzirom na osjetljivost sektora hibrida, njegovu stratešku važnost za gospodarstvo Unije u smislu inovacija, elektrifikacije i zaposlenosti te postojanje dostatnih dokaza da bi uvoz hibrida mogao nanijeti ozbiljnu štetu industriji Unije, Komisija je u tim posebnim okolnostima i u skladu s osnovnim uredbama odlučila pokrenuti ispitni postupak bez primitka pisanog zahtjeva države članice.

(3) Informacije dostupne Komisiji dodatno su ukazivale na to da se uvoz u Uniju povećava i to po cijenama znatno nižima od cijena industrije Unije. S obzirom na osjetljivo stanje industrije Unije, postojanje znatnih globalnih proizvodnih kapaciteta i privlačnost tržišta Unije, taj porast uvoza potaknuo je Komisiju da procijeni postoje li kritične okolnosti koje bi iziskivale hitne privremene mjere radi sprečavanja ozbiljne štete koju bi bilo teško ukloniti.

(4) Zbog te nužnosti da se hitno djeluje Komisija je svoju analizu morala provesti na temelju informacija dostupnih u ovoj fazi. Time se ne prejudicira razmatranje dodatnih informacija koje se prikupe tijekom ispitnog postupka. Konkretno, Komisija će tijekom ispitnog postupka temeljito razmotriti odgovore koje u upitniku navedu proizvođači, uvoznici i trgovci iz Unije te pisane podneske i sve informacije dostavljene pri ostvarivanju prava na obranu. Zainteresirane strane ujedno će imati mogućnost saslušanja u skladu s odjeljkom 3.4. Obavijesti o pokretanju postupka.

([1]) SL L 83, 27.3.2015., str. 16., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/478/oj.
([2]) SL L 123, 19.5.2015., str. 33., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/755/oj.
([3]) SL L 1, 3.1.1994., str. 3., ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_internation/1994/1/oj.
([4]) Obavijest o pokretanju ispitnog postupka o zaštitnim mjerama u vezi s uvozom određenih novih hibridnih vozila za prijevoz osoba (SL C, C/2026/5780, 30.10.2026., ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2026/5780/oj).

2. **PREDMETNI PROIZVOD I ISTOVJETNI ILI IZRAVNO KONKURENTNI PROIZVODI**

(5) Predmetni proizvod kako je definiran u Obavijesti o pokretanju postupka su određena nova hibridna vozila konstruirana prvenstveno za prijevoz devet ili manje osoba uključujući vozača, s klipnim motorom s unutarnjim izgaranjem i jednim ili više električnih motora kao pogonskim motorima, bez obzira na broj kotača koji se pokreću, neovisno o tome mogu li se napajati priključivanjem na vanjski izvor električne energije, trenutačno razvrstana u oznake KN ex 8703 40 10, ex 8703 50 00, ex 8703 60 10 i ex 8703 70 00 (oznaka 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) Predmetni proizvod obuhvaća dvije vrste vozila: nova hibridna električna vozila(HEV-OVI) I NOVA PUNJIVA HIBRIDNA ELEKTRIČNA VOZILA (PHEV-OVI). PHEV-OVI IMAJU KLIPNI MOTOR S UNUTARNJIM IZGARANJEM I JEDAN ILI VIŠE ELEKTROMOTORA S BATERIJSKIM NAPAJANJEM. MOTOR S UNUTARNJIM IZGARANJEM PODRŽAVA ELEKTROMOTOR, A BATERIJA SE PUNI IZVANA PRIKLJUČIVANJEM NA MREŽU. HEV-OVE POGONE KLIPNI MOTORI S UNUTARNJIM IZGARANJEM, ALI IMAJU I ELEKTROMOTOR S BATERIJSKIM NAPAJANJEM KOJI SLUŽI KAO DODATNI POGON. ELEKTRIČNU ENERGIJU DOBIVAJU REGENERATIVNIM KOČENJEM I RADOM MOTORA S UNUTARNJIM IZGARANJEM. ([5]) HEV-OVI OBUHVAĆAJU I TAKOZVANA UMJERENO HIBRIDNA ELEKTRIČNA VOZILA (MHEV-OVI), KOJA SU RADI MANJE POTROŠNJE GORIVA OPREMLJENA BATERIJOM KOJA POMAŽE MOTORU S UNUTARNJIM IZGARANJEM POGONITI VOZILO.

(7) Iz ispitnog postupka isključena su vozila s izvorom električne energije koji se upotrebljava isključivo za nepogonske funkcije, vozila kategorije L u skladu s Uredbom (EU) br. 168/2013 Europskog parlamenta i Vijeća ([6]) i motocikli.

(8) Komisija je privremeno utvrdila da su predmetni proizvodi koje proizvode proizvođači iz Unije, a koji se nazivaju „istovjetni proizvod”, istovjetni ili izravno konkuriraju predmetnom proizvodu. Domaći i uvezeni proizvod imaju jednaka temeljna fizička i tehnička svojstva. Oba su opremljena motorom s unutarnjim izgaranjem u kombinaciji s električnim motorom i baterijskim sustavom. Iako se pojedinačni modeli mogu razlikovati u pogledu radnih karakteristika, opreme ili konstrukcije, takve razlike ne mijenjaju njihova temeljna obilježja HEV-ova ili PHEV-ova. I domaći i uvezeni proizvod služe istim svrhama, upotrebljavaju se za prijevoz osoba pa stoga imaju istu krajnju namjenu. Ujedno se nude putem sličnih ili jednakih prodajnih kanala, a kupci ih mogu nabaviti i od domaćih i od stranih dobavljača. Stoga postoji znatna razina tržišnog natjecanja između predmetnog proizvoda i onog koji proizvode proizvođači iz Unije.

3. **PROIZVOĐAČI IZ UNIJE**

(9) Na temelju podataka o tržištu proizvođači istovjetnog proizvoda iz Unije uključuju proizvođače koji posluju pod različitim robnim markama. ACEA (Udruženje europskih proizvođača automobila) zastupa niz tih proizvođača iz Unije.

(10) U Obavijesti o pokretanju postupka od proizvođača iz Unije zatraženo je da surađuju s Komisijom u ispitnom postupku.

4. **POVEĆANJE UVOZA**

(11) Komisija je na temelju Eurostatovih podataka provela preliminarnu analizu kretanja uvoza predmetnog proizvoda u razdoblju od 2023. do 2025. i prvoj polovini 2026. Kako bi se osigurala usporedivost s prethodnim cjelogodišnjim razdobljima, Komisija je analizirala i zadnje 12-mjesečno razdoblje koje obuhvaća posljednjih šest mjeseci 2025. i prvih šest mjeseci 2026. („zadnje razdoblje”).

(12) U svojoj procjeni kretanja uvoza Komisija nije uzela u obzir količine uvezenih proizvoda iz određenih zemalja koje bi trebalo isključiti iz područja primjene privremenih mjera, točnije iz Europskog gospodarskog prostora (EGP), Kenije i Ukrajine. Zbog bliske integracije tržištâ s članicama EGP-a i malih količina uvoza iz tih zemalja Komisija

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

([6]) Uredba (EU) br. 168/2013 Europskog parlamenta i Vijeća od 15. siječnja 2013. o homologaciji i nadzoru tržišta vozila na dva ili tri kotača i četverocikala (SL L 60, 2.3.2013., str. 52., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/168/oj).

smatra da bi proizvode u postupku ocjenjivanja podrijetlom iz Norveške, Islanda i Lihtenštajna trebalo izuzeti iz primjene ove Uredbe. Uvoz iz Kenije isključen je na temelju bilateralnog sporazuma ([7]) ([8]), a Ukrajina je isključena na temelju suspenzije osnovne uredbe o zaštitnim mjerama ([9]). U tom razdoblju nije prijavljen uvoz iz Kenije, a uvoz iz Norveške, Islanda, Lihtenštajna i Ukrajine zajedno je činio 0,01 % ukupnog uvoza predmetnog proizvoda u EU.

(13) Ukupni uvoz predmetnog proizvoda kretao se kako je prikazano u nastavku:

Tablica 1

Ukupni uvoz u jedinicama (godišnje)

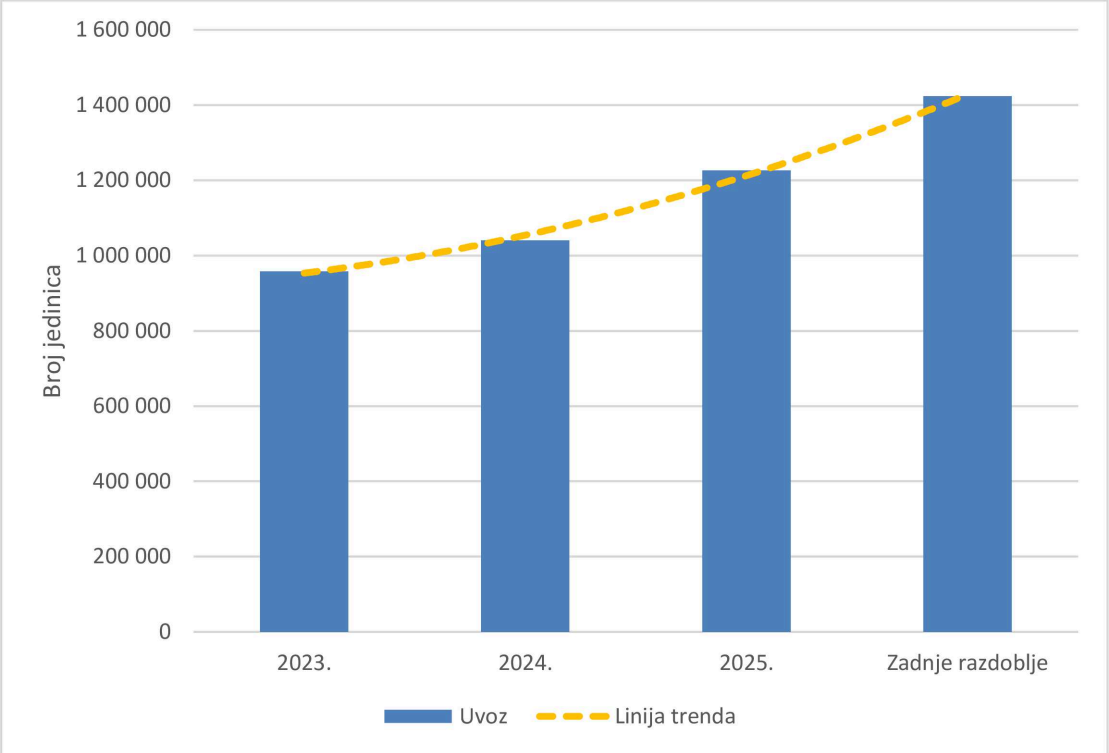
	2023.	2024.	2025.	Zadnje razdoblje
Uvoz u jedinicama	957 965	1 040 457	1 225 813	1 423 691
Indeks (2023. = 100)	*100*	*109*	*128*	*149*

Izvor: Eurostat – Podaci Eurostata dobiveni su iz podataka za oznake KN 8703 40 10, 8703 50 00, 8703 60 10 i 8703 70 00.

(14) Ukupno gledano, uvoz predmetnog proizvoda povećao se za 9 % u 2024. u odnosu na 2023., a zatim naglo porastao 2025. (+ 28 %) i u zadnjem razdoblju (+ 49 %). Podaci za prvu polovinu 2026. potvrđuju vjerojatan nastavak uvoza predmetnog proizvoda u znatno povećanim količinama. To znači da se predmetni proizvod uvozi u povećanim količinama u smislu osnovnih uredbi o zaštitnim mjerama.

Grafikon 1

Ukupni uvoz u jedinicama (godišnje)



([7]) Sporazum o Europskom gospodarskom prostoru.
([8]) Sporazum o gospodarskom partnerstvu između Europske unije, s jedne strane, i Republike Kenije, članice Istočnoafričke zajednice, s druge strane (SL L, 2024/1648, 1.7.2024., ELI:: http://data.europa.eu/eli/agree_internation/2024/1648/oj).
([9]) Uredba (EU) 2025/1153 Europskog parlamenta i Vijeća od 5. lipnja 2025. o suspenziji određenih odredbi Uredbe (EU) 2015/478 u pogledu uvoza ukrajinskih proizvoda u Uniju (SL L, 2025/1153, 5.6.2025., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2025/1153/oj).

(15) U tablici 2 uvoz je raščlanjen po zemlji podrijetla. Narodna Republika Kina („Kina”) trenutačno je najveći izvoznik novih hibridnih vozila u Uniju, a uvoz iz te zemlje u velikom je porastu od 2024. Statistički podaci o uvozu upućuju na to da se uvoz iz Kine u zadnjem razdoblju povećao za gotovo 1 000 % u odnosu na 2023. Kina, Maroko i Srbija najbrže su rastući izvori uvoza novih hibridnih vozila. Uvoz iz Turske i Meksika također se postupno povećava. S druge strane, uvoz iz drugih zemalja ostao je relativno stabilan ili se smanjio.

Tablica 2

Ukupni uvoz u jedinicama po podrijetlu (godišnje)

	2023.	2024.	2025.	Zadnje razdoblje
Kina	46 001	106 542	302 403	486 582
Indeks (2023. = 100)	*100*	*232*	*657*	*1 058*
Japan	268 611	305 240	269 459	256 898
Indeks (2023. = 100)	*100*	*114*	*100*	*96*
Turska	177 074	185 194	199 182	207 454
Indeks (2023. = 100)	*100*	*105*	*112*	*117*
Ujedinjena Kraljevina	225 101	193 914	166 200	147 058
Indeks (2023. = 100)	*100*	*86*	*74*	*65*
Južna Koreja	104 668	124 741	107 104	99 081
Indeks (2023. = 100)	*100*	*119*	*102*	*95*
Meksiko	57 264	50 973	54 802	63 980
Indeks (2023. = 100)	*100*	*89*	*96*	*112*
Maroko	18	26 815	37 771	61 259
Indeks (2023. = 100)	*100*	*148 972*	*209 839*	*340 328*
Srbija	2	17	30 515	41 537
Indeks (2023. = 100)	*100*	*850*	*1 525 750*	*2 076 850*
Južna Afrika	14 313	5 138	28 757	31 467
Indeks (2023. = 100)	*100*	*36*	*201*	*220*
Sjedinjene Američke Države	64 488	41 586	29 142	27 674
Indeks (2023. = 100)	*100*	*64*	*45*	*43*
sve ostale	425	297	478	701
Indeks (2023. = 100)	*100*	*70*	*112*	*165*

Izvor: Eurostat

(16) U tablici 3 prikazan je uvoz na tromjesečnoj osnovi od trećeg tromjesečja 2025. do drugog tromjesečja 2026. Uvoz se kontinuirano povećavao svako tromjesečje, što znači da u cijelom zadnjem razdoblju postoji stalan rast, a to što se uvoz povećavao u svakom uzastopnom tromjesečju pokazuje da nije riječ o jednokratnom porastu nego o stalnom uzlaznom trendu.

Tablica 3

Ukupni uvoz u jedinicama (tromjesečno)

	3. tromj. 2025.	4. tromj. 2025.	1. tromj. 2026.	2. tromj. 2026.
Uvoz u jedinicama	319 256	355 287	367 428	381 720
Indeks (3. tromj. 2025. = 100)	*100*	*111*	*115*	*120*

Izvor: Eurostat

(17) U tablici 4 prikazan je tromjesečni uvoz po zemlji podrijetla u zadnjem razdoblju (od trećeg tromjesečja 2025. do drugog tromjesečja 2026.). Uvoz iz Kine povećavao se kontinuirano tijekom cijelog zadnjeg razdoblja te rastao u svakom uzastopnom tromjesečju. Uvoz iz Maroka povećavao se tijekom prva tri tromjesečja zadnjeg razdoblja, a taj se uzlazni trend nije održao u četvrtom tromjesečju. Međutim, uvoz je ostao 112 % veći u četvrtom tromjesečju u odnosu na prvo tromjesečje zadnjeg razdoblja. Uvoz iz Turske naglo se povećao u drugom tromjesečju zadnjeg razdoblja, a zatim se smanjio u sljedećem tromjesečju iako su količine i dalje veće nego u prvom tromjesečju. Uvoz iz drugih izvora ostao je relativno stabilan ili se u zadnjem razdoblju smanjio.

Tablica 4

Ukupni uvoz u jedinicama po podrijetlu (tromjesečno)

	3. tromj. 2025.	4. tromj. 2025.	1. tromj. 2026.	2. tromj. 2026.
Kina	92 999	98 139	124 696	170 748
Indeks (3. tromj. 2025. = 100)	*100*	*106*	*134*	*184*
Japan	65 851	69 754	61 460	59 833
Indeks (3. tromj. 2025. = 100)	*100*	*106*	*93*	*91*
Turska	38 664	69 114	50 240	49 436
Indeks (3. tromj. 2025. = 100)	*100*	*179*	*130*	*128*
Ujedinjena Kraljevina	40 015	36 161	40 444	30 438
Indeks (3. tromj. 2025. = 100)	*100*	*90*	*101*	*76*
Južna Koreja	28 136	21 320	26 620	23 005
Indeks (3. tromj. 2025. = 100)	*100*	*76*	*95*	*82*
Meksiko	16 814	15 242	15 538	16 386
Indeks (3. tromj. 2025. = 100)	*100*	*91*	*92*	*97*
Maroko	6 329	14 394	27 135	13 401
Indeks (3. tromj. 2025. = 100)	*100*	*227*	*429*	*212*
Srbija	10 721	16 330	9 547	4 939
Indeks (3. tromj. 2025. = 100)	*100*	*152*	*89*	*46*
Južna Afrika	9 483	8 839	5 323	7 822
Indeks (3. tromj. 2025. = 100)	*100*	*93*	*56*	*82*
Sjedinjene Američke Države	10 120	5 825	6 244	5 485
Indeks (3. tromj. 2025. = 100)	*100*	*58*	*62*	*54*
sve ostale	124	169	181	227
Indeks (3. tromj. 2025. = 100)	*100*	*136*	*146*	*183*

Izvor: Eurostat

(18) U tablici 5 prikazano je mjesečno kretanje uvoza iz svih trećih zemalja 2025. i 2026. Podaci do srpnja 2026. potvrđuju da je uvoz bio veći u svakom mjesecu nego u istom mjesecu prethodne godine. Uvoz je 2025. imao uzlazni trend uz prosječno povećanje od 4,64 % u svakom mjesecu. Taj je trend postao izraženiji 2026. s prosječnim mjesečnim povećanje od 9,33 %. Kad se usporedi količina uvoza u prvih sedam mjeseci 2025. i u istom razdoblju 2026. uvoz se povećao za 39,5 %.

Tablica 5

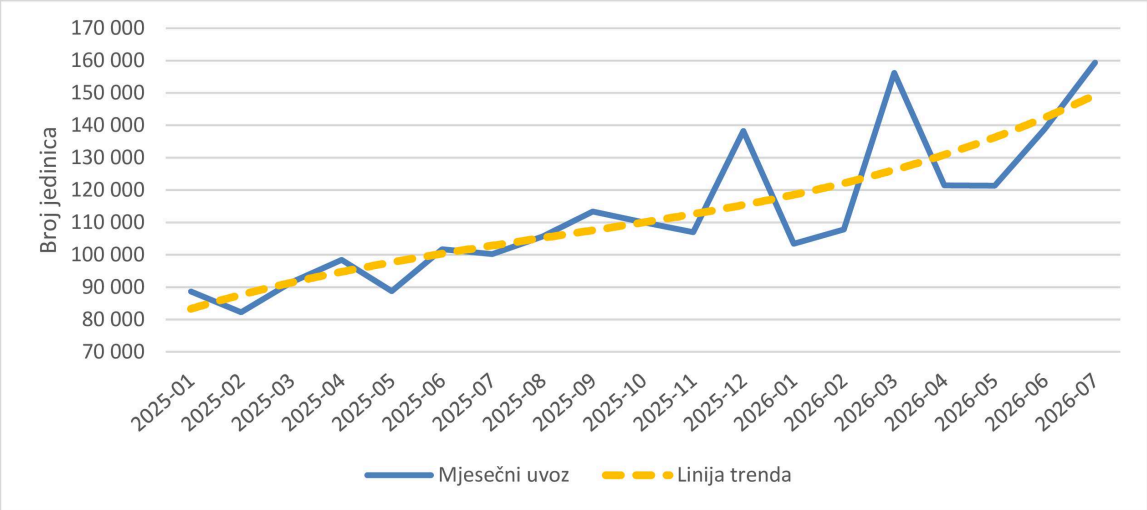
Ukupni uvoz u jedinicama (mjesečno)

Mjesec / Godina	2025.	2026.
Siječanj	88 670	103 429
Veljača	82 225	107 816
Ožujak	91 489	156 183
Travanj	98 453	121 459
Svibanj	88 769	121 334
Lipanj	101 664	138 927
Srpanj	100 224	159 388
Kolovoz	105 656	
Rujan	113 376	
Listopad	110 024	
Studeni	107 002	
Prosinac	138 261	
Izvor: Eurostat		

(19) Kako je prikazano na grafikonu 2 u nastavku, mjesečna krivulja uvoza i odgovarajuća polinomna linija trenda pokazuju jasnu promjenu nagiba od kraja 2025. nadalje, koji postaje znatno strmiji.

Grafikon 2

Kretanje mjesečnog uvoza 2025. i 2026.



5. **NEPREDVIĐENI DOGAĐAJI**

(20) Preliminarni zaključak Komisije je da je povećanje uvoza posljedica nepredviđenih događaja do kojih je došlo zbog niza čimbenika koji uzrokuju neravnoteže u međunarodnoj trgovini predmetnim proizvodom.

(21) Prvo, svjetsku automobilsku industriju karakteriziraju brzorastuća proizvodnja električnih vozila, uključujući predmetni proizvod, i brzorastući proizvodni kapaciteti, posebno u Kini, gdje to brzo proširenje kapaciteta potiču industrijske politike, petogodišnji planovi i drugi programi državne potpore ([10]). To se nije moglo razumno predvidjeti u vrijeme relevantnih pregovora u WTO-u o carinama ili u trenutku u kojem je EU pristao na pristupanje Kine WTO-u ([11]). U prognozi organizacije Mobility Global o općem kapacitetu tvornica u Kini, Turskoj, Koreji, Japanu i Ujedinjenoj Kraljevini očekuje se da će se trend rasta kapaciteta nastaviti u razdoblju od 2026. do 2033., prvenstveno zbog proširenja kapaciteta u Kini (tablica 16).

(22) S druge strane, velika izvozna tržišta zatvaraju se zbog sve više mjera ograničavanja trgovine koje utječu na sektor električnih vozila, uključujući i predmetni proizvod. Konkretno, Sjedinjene Američke Države primjenjuju znatne uvozne prepreke, uključujući carine iz odjeljka 301. od 100 % na PHEV-ove proizvedene u Kini uz carine prema načelu najpovlaštenije nacije od 2,5 %, kao i zahtjeve u pogledu lokalnog udjela te carine iz odjeljka 232. od 25 % na uvoz iz svih drugih izvora. Na drugim velikim tržištima poput Kanade i Turske također su prisutne velike carinske prepreke. Kanada je uvela kvotu za električne osobne automobile iz Kine, uključujući određena hibridna vozila, od 49 000 vozila godišnje po carinskoj stopi prema načelu najpovlaštenije nacije od 6,1 %. Turska trenutačno naplaćuje dodatnu carinu od 40 % na osobne automobile podrijetlom iz Kine, uključujući određene PHEV-ove. S druge strane, tržište Unije i dalje je relativno otvoreno (10 % prema načelu najpovlaštenije nacije). Te mjere ograničavanja trgovine koje Uniju čine privlačnim izvoznim odredištem nisu se mogle razumno predvidjeti u vrijeme relevantnih pregovora WTO-a o carinama.

(23) Unija je nakon antisubvencijskog ispitnog postupka o električnim vozilima na baterije iz Kine uvela dodatne pristojbe u obliku kompenzacijskih mjera. Privremene mjere stupile su na snagu 4. srpnja 2024., a konačne mjere 30. listopada 2024. Kompenzacijske pristojbe kreću se od 17 % za BYD do 35,3 % za SAIC i druge proizvođače koji ne surađuju. Zbog toga je tržište Unije postalo ograničenije za kineski izvoz električnih vozila. Prije uvođenja mjera uvoz električnih vozila na baterije u Uniju imao je jasan i znatan uzlazni trend koji se povećavao iz godine u godinu (vidjeti tablicu 6.).

Tablica 6

Uvoz električnih vozila na baterije podrijetlom iz Kine u Uniju

	2020.	2021.	2022.	2023.	2024.	2025.
Uvoz električnih vozila na baterije u jedinicama	21 243	134 952	256 712	413 071	438 396	430 721
Indeks (2020. = 100)	*100*	*635*	*1 208*	*1 945*	*2 064*	*2 028.*
Δ % u odnosu na prethodnu godinu		535	90	61	6	- 2

Izvor: Podaci Eurostata i carinski podaci država članica

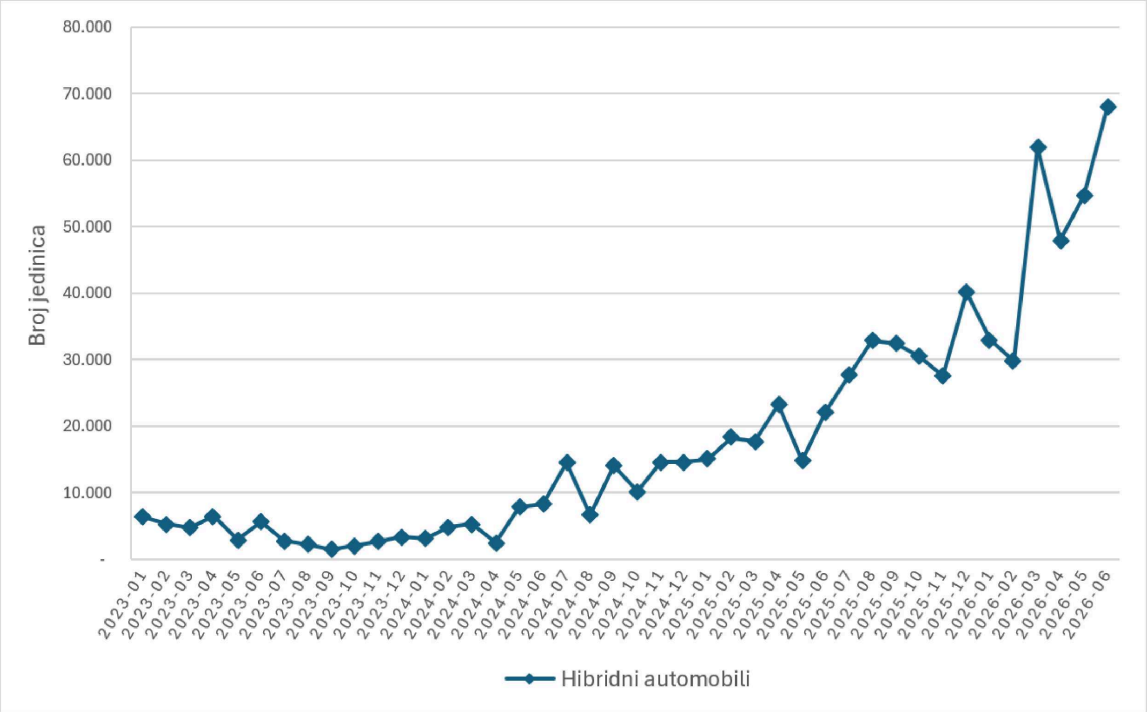
(24) Nakon što su mjere stupile na snagu, taj se uzlazni trend zaustavio i uvoz se zadržao na stalnoj razini, no počeo se povećavati uvoz novih hibridnih vozila. Razlika u trendovima vidljiva je na grafikonu 3, koji jasno pokazuje da se uvoz s električnih vozila na baterije preorijentirao na nova hibridna vozila.

([10]) Državne politike, petogodišnji planovi i programi potpore za vozila na nove oblike energije, koja uključuju PHEV-ove, detaljno su razmotreni u odjeljcima 3.1. i 3.2. Provedbene uredbe Komisije (EU) 2024/1866 od 3. srpnja 2024 o uvođenju privremene kompenzacijske pristojbe na uvoz novih električnih vozila na baterije koja su konstruirana za prijevoz osoba i podrijetlom su iz Narodne Republike Kine (SL L, 2024/1866, 4.7.2024., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/1866/oj) i Provedbene uredbe Komisije (EU) 2024/2754 od 29. listopada 2024. o uvođenju konačne kompenzacijske pristojbe na uvoz novih električnih vozila na baterije koja su konstruirana za prijevoz osoba i podrijetlom su iz Narodne Republike Kine (SL L, 2024/2754, 29.10.2024., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/2754/oj).

([11]) Kako je potvrdilo povjerenstvo Sjedinjenih Američkih Država – Zaštitna mjera u vezi s uvozom kristalnih silicijskih fotonaponskih modula – Izvješće povjerenstva.

Grafikon 3

Kretanje uvoza hibrida iz Kine



(25) Tu brzu promjenu omogućio je visok stupanj fleksibilnosti unutar proizvodnih sustava proizvođača ([12]). Mnogi imaju proizvodne linije koje mogu proizvoditi različite pogonske sklopove, što znači da proširenje proizvodnje hibridnih vozila ne zahtijeva nužno razvoj novih proizvodnih postrojenja. Zbog toga proizvođači mogu relativno lako prijeći na proizvodnju hibridnih vozila. Iako je svrha kompenzacijskih mjera bila zaštita industrije Unije od nepoštenog tržišnog natjecanja uzrokovanog državnim programima potpore za električna vozila na baterije u Kini, te su mjere potaknule kineske proizvođače da povećaju izvoz hibridnih vozila na koja se ne primjenjuju dodatne pristojbe.

(26) S obzirom na te okolnosti Komisija je privremeno zaključila da su ti nepredviđeni događaji doveli do znatnog povećanja uvoza hibridnih vozila u Uniju, ali i da će ga nastaviti poticati.

6. OBVEZE ČIJI JE UČINAK DOVEO DO POVEĆANJA UVOZA

(27) Komisija je preliminarno zaključila da je povećanje uvoza predmetnog proizvoda rezultat obveza koje je Europska unija preuzela na temelju GATT-a iz 1994., posebno carinskih koncesija dodijeljenih za relevantne tarifne stavke u prethodnim krugovima multilateralnih trgovinskih pregovora.

(28) Predmetni proizvod obuhvaća nekoliko tarifnih stavki, a Europska unija za sve te tarifne stavke ima carinske obveze od 10 % *ad valorem*.

(29) Te su koncesije trenutačno uvrštene u dio I. odjeljak II. rasporeda koncesija i obveza Europske unije, koji je potvrđen 1. prosinca 2016. kao raspored EU CLXXIII – Europska unija ([13]), kako je izmijenjen.

([12]) Vidjeti na primjer https://www.globaltimes.cn/page/202608/1369156.shtml i 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]) Dokument WTO-a WT/Let/1220.

(30) Kao rezultat tih koncesija uvrštenih u raspored koncesija i obveza Europske unije priložen Općem sporazumu o carinama i trgovini (GATT) i ugrađen u njega u skladu s člankom II. stavkom 7. GATT-a iz 1994. te kao rezultat ostalih dijelova GATT-a iz 1994. Europska unija dužna je pridržavati se sljedećih obveza na temelju tog sporazuma: članak XI. stavak 1. kojim se zabranjuju necarinska ograničenja na uvoz predmetnog proizvoda i, što je važno istaknuti, članak II. stavak 1. točka (a) i članak II. stavak 1. točka (b) prva i druga rečenica Općeg sporazuma o carinama i trgovini iz 1994. U skladu s prvom rečenicom članka II. stavka 1. točke (b), ako ne postoji primjenjiva iznimka, EU ne smije uvesti uobičajene carine na predmetni proizvod koje premašuju one utvrđene i predviđene u odgovarajućem dijelu rasporeda koncesija i obveza EU-a. Nadalje, uvozna carina EU-a primjenjiva na predmetni proizvod, utvrđena prema načelu najpovlaštenije nacije, u vrijeme ispitnog postupka bila je na najvišim razinama dopuštenima na temelju navedenih carinskih obveza.

(31) Povećane količine uvoza predmetnog proizvoda rezultat su prethodno navedenih obveza preuzetih u okviru GATT-a iz 1994. ([14]) jer su te obveze, u kombinaciji s carinskim koncesijama Europske unije, poboljšale i osigurale uvjete pristupa tržištu za uvoz novih hibridnih vozila na tržište Unije. Navedene carinske obveze istodobno Europskoj uniji ne ostavljaju prostor za povećanje redovnih carina. To ujedno objašnjava kako su predmetne obveze dovele do povećanja uvoza koji može nanijeti ozbiljnu štetu.

(32) Navedene obveze iz GATT-a istodobno su spriječile EU da poveća uvozne carine na predmetni proizvod. To su stoga bile „obveze Europske unije iz GATT-a iz 1994. [koje] ograničavaju njezinu sposobnost za sprečavanje ili otklanjanje štete zbog povećanja uvoza". Europska unija istodobno je „obustavila te obveze kao posljedicu" svoje zaštitne mjere.

7. **PRIJETNJA OZBILJNE ŠTETE**

7.1. **Stanje proizvođača iz Unije**

(33) Komisija je radi procjene postoji li ozbiljna šteta ili prijetnja ozbiljne štete proizvođačima predmetnog proizvoda iz Unije, u skladu s člankom 9. Uredbe (EU) 2015/478 i člankom 6. Uredbe (EU) 2015/755, za predmetni proizvod ispitala kretanja potrošnje, proizvodnje, iskorištenosti kapaciteta, prodaje, tržišnih udjela, cijena, profitabilnosti, zaposlenosti i izvoza predmetnog proizvoda od 2023. do zadnjeg razdoblja („razmatrano razdoblje").

(34) Proizvodnja, proizvodni kapacitet i iskorištenost kapaciteta kretali su se kako je opisano u nastavku:

Tablica 7

Proizvodnja, proizvodni kapacitet i iskorištenost kapaciteta

	2023.	2024.	2025.	Zadnje razdoblje
Proizvodnja (u jedinicama)	4 065 576	4 712 178	5 562 965	5 667 859
Indeks (2023. = 100)	*100*	*116*	*137*	*139*
Proizvodni kapacitet (u jedinicama)	6 420 013	7 583 462	9 000 898	9 317 209
Indeks (2023. = 100)	*100*	*118*	*140*	*145*
Iskorištenost kapaciteta (%)	63	62	62	61
Indeks (2023. = 100)	*100*	*98*	*98*	*96*

Izvor: Mobility Global.

(35) Proizvodnja i proizvodni kapacitet industrije Unije povećali su se tijekom razmatranog razdoblja. Međutim, to se povećanje usporilo krajem razmatranog razdoblja jer je povećanje u zadnjem razdoblju bilo manje izraženo nego prethodnih godina. Istodobno, unatoč povećanju proizvodnje posljednjih godina, iskorištenost kapaciteta i dalje je niska pa je u posljednje četiri godine u prosjeku iznosila samo oko 62 %.

([14]) Članak XI. stavak 1., članak II. stavak 1. točka (a) i članak II. stavak 1. točka (b) prva i druga rečenica GATT-a iz 1994.

(36) Potrošnja u Uniji, koja se temelji na broju registracija predmetnog proizvoda koji je navelo Udruženje europskih proizvođača automobila („ACEA”), kretala se kako je opisano u nastavku:

Tablica 8

Potrošnja u Uniji, domaća prodaja i tržišni udio

	2023.	2024.	2025.	Zadnje razdoblje
Potrošnja (u jedinicama)	3 530 443	4 047 806	4 749 212	5 113 654
Indeks (2023. = 100)	*100*	*115*	*135*	*145*
Domaća prodaja (u jedinicama)	2 572 451	3 007 313	3 523 010	3 689 630
Indeks (2023. = 100)	*100*	*117*	*137*	*143*
Tržišni udio proizvođača iz EU-a (%)	73	74	74	72
Indeks (2023. = 100)	*100*	*102*	*102*	*99*
Tržišni udio uvoza (%)	27	26	26	28
Indeks (2023. = 100)	*100*	*96*	*96*	*104*

Izvor: Mobility Global i ACEA.

(37) Potrošnja u Uniji stalno se povećavala u razmatranom razdoblju te se u zadnjem razdoblju povećala za 45 % u odnosu na 2023. To upućuje na to da je tržište hibrida brzorastuće tržište u Europskoj uniji. Tijekom istog razdoblja povećala se i domaća prodaja proizvođača iz Unije. Proizvođači iz Unije isprva su imali koristi od kontinuiranog rasta potrošnje, ali taj se pozitivan trend zaustavio u zadnjem razdoblju. Iako se potrošnja u Uniji nastavila povećavati, tržišni udio proizvođača iz Unije smanjio se za dva postotna boda od 2025. do zadnjeg razdoblja. Od proizvođača iz Unije obično bi se očekivalo da na rastućem tržištu barem zadrže svoj tržišni udio. Smanjenje tržišnog udjela od 2025. do zadnjeg razdoblja znači da je do tog smanjenja došlo tijekom prvih šest mjeseci 2026. Iako podaci za cijelu 2026. još nisu dostupni, nastavak trenda opaženog u prvih šest mjeseci, primjetan već iz rekordnog broja jedinica uvezenih u srpnju 2026., doveo bi do smanjenja tržišnog udjela za više od dva postotna boda na razini cijele godine.

(38) Komisija je nastavila s detaljnom analizom radi procjene razina cijena uvezenih novih hibridnih električnih vozila u usporedbi s cijenama onih proizvedenih u EU-u.

(39) S obzirom na veliku raznolikost modela novih hibridnih električnih vozila uvezenih u Uniju i kako bi se osiguralo da se analiza temelji na usporedivim modelima, provedena je usporedba cijena za četiri kategorije ([15]). Četiri kategorije odabrane za usporedbu odgovaraju kategorijama B, B-SUV, C-SUV i D-SUV te obuhvaćaju znatne i reprezentativne količine vozila uvezenih u Uniju. Budući da te modele proizvode proizvođači iz Unije i da se uvoze u Uniju, moguće je izravno uspoređivati njihove cijene.

([15]) Osobna vozila mogu se podijeliti u segmente standardne europske klasifikacije vozila, u koje se automobili i sportska terenska vozila (SUV-ovi) grupiraju prema veličini, vanjskim dimenzijama i predviđenoj upotrebi na tržištu. Vidjeti i https://alternative-fuels-observatory.ec.europa.eu/general-information/vehicle-types.

(40) Komisija je provela analizu cijena na temelju podataka s portala automobilske industrije Marklines ([16]). Analizirane su cijene za potrošače (isključujući dogovorene popuste) glavnih uvoznika za modele proizvedene u zemljama izvoznicama, kao i za usporedive modele koje proizvodi industrija Unije. Ponuđene cijene su ocijenjene prema vrstama modela za osnovnu verziju. Sve ispitane ponuđene cijene odnose se na prvu polovinu 2026. i stoga odražavaju zadnje razdoblje.

Tablica 9

Razlika u uvoznim cijenama svih trećih zemalja i cijenama EU-a

Proizvod	Uvezene količine u jedinicama	Prosječna uvozna cijena u EUR	Prosječna cijena iz EU-a u EUR	Razlika u cijeni u EUR	Ukupna razlika u cijeni u EUR	Hipotetski promet u EUR	Razlika u cijeni (u %)
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
Ukupno	203 596				1 358 831 046	7 418 976 578	18,3

Izvor: Eurostat i Marklines, Proizvod: osnovni model za 2026.

(41) Komisija je analizirala cijene 25 uvezenih modela i 29 modela industrije Unije u četiri kategorije, kojima je obuhvaćeno više od 200 000 uvezenih jedinica. Usporedbe cijena pokazuju znatnu razliku u cijeni između uvoznih cijena iz svih zemalja izvoznica i cijena industrije Unije. Uvozne cijene su oko 18 % niže od cijena proizvođača iz Unije.

(42) Te usporedbe cijena objašnjavaju kako je povećani prodor izvezenih modela na tržište Unije bio moguć na štetu industrije Unije.

(43) Kad je riječ o profitabilnosti, procjene se temelje na podacima koji obuhvaćaju velik udio proizvođača hibridnih vozila iz Unije, i koji suponderirani tako da se uzmu u obzir razlike u količini prodanih vozila. Indeksirani podaci iz tablica 10 i 11 pokazuju stalno smanjenje profitabilnosti industrije Unije tijekom razmatranog razdoblja.

Tablica 10

Kretanje profitabilnosti (godišnje)

	2023.	2024.	2025.	Zadnje razdoblje
Profitabilnost (2023. = 100)	*100*	*51*	*41*	*43*

Izvor: Proizvođači iz Unije, podaci ponderirani radi uvažavanja razlike u prodanim količinama.

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

Tablica 11

Kretanje profitabilnosti (tromjesečno)

	3. tromj. 2025.	4. tromj. 2025.	1. tromj. 2026.	2. tromj. 2026.
Profitabilnost (3. tromj. 2025. = 100)	*100*	*90*	*34*	*57*

Izvor: Proizvođači iz Unije, podaci ponderirani radi uvažavanja razlike u prodanim količinama.

(44) Profitabilnost se na godišnjoj razini od 2023. do zadnjeg razdoblja smanjila za 57 %. Zbog toga je u zadnjem razdoblju industrija Unije u prosjeku ostvarila samo dvije trećine minimalne dobiti koja bi obično bila potrebna za osiguravanje dugoročne financijske održivosti poslovanja s hibridnim vozilima. Tromjesečni podaci potvrđuju da se taj negativni trend nastavio i pojačao u zadnjem razdoblju. To upućuje na znatno pogoršanje financijskih rezultata industrije Unije, i dugoročno i u posljednjim tromjesečjima. Iako podaci za cijelu godinu za 2026. još nisu dostupni, nastavak trenda zabilježenog u prvih šest mjeseci ukazivao bi na daljnje pogoršanje profitabilnosti tijekom 2026.

(45) Kad je riječ o zaposlenosti, podaci ACEA-e o zaposlenosti nisu raščlanjeni prema tehnologiji pogonskog sklopa. Međutim, studije intenziteta zaposlenosti daju uvid u to koliko je radne potrebno za proizvodnju različitih vrsta vozila ([17]).

(46) U analizi Syndexa ([18]) procjenjuje se da je za proizvodnju umjereno hibridnog vozila potrebno približno 17,2 radna mjesta u ekvivalentu punog radnog vremena (EPRV) na 1 000 vozila, u usporedbi sa 17,4 EPRV-a za PHEV-ove. Te se procjene odnose na Francusku i ne daju zasebne podatke za HEV-ove, iako su MHEV-ovi dio šire kategorije HEV-ova.

(47) S obzirom na to da je procijenjeni intenzitet zaposlenosti uglavnom sličan zaMHEV-OVE I PHEV-OVE TE IZNOSI 17,2 ODNOSNO 17,4 EPRV-A NA 1 000 VOZILA, PROSJEČNI INTENZITET ZAPOSLENOSTI OD 17,3 EPRV-A NA 1 000 VOZILA UZIMA SE KAO VRIJEDNOST ZA PROCJENU INTENZITETA ZAPOSLENOSTI ZA PROIZVODNJU NOVIH HIBRIDNIH VOZILA.

(48) Iako su temeljne procjene zaposlenosti specifične za pojedinu zemlju, one su razumna osnova za ekstrapolaciju podataka o zaposlenosti na razini Europske unije. Automobilski sektor u Uniji općenito se oslanja na usporedive proizvodne procese i tehnologije.

(49) Primjenom tog indeksa zaposlenosti na podatke o proizvodnji hibridnih vozila u tablici 12 dobivaju se sljedeće procijenjene vrijednosti EPRV-a za proizvodnju novih hibridnih vozila:

Tablica 12

Zaposlenost

	2023.	2024.	2025.	Zadnje razdoblje
Zaposlenost	27 837	28 474	33 622	33 816
Indeks (2023. = 100)	*100*	*102*	*121*	*121*

Izvor: Syndex.

([17]) Galgóczi, B. (ur.). *On the Way to Electromobility-a Green(er) But More Unequal Future?*, ETUI, 2023.
([18]) Vidjeti prethodno navedenu studiju.

(50) Izvoz se kretao kako je navedeno u nastavku:

Tablica 13

Izvoz

	2023.	2024.	2025.	Zadnje razdoblje
Izvozna prodaja (u jedinicama)	893 507	847 220	938 164	925 635
Indeks (2023. = 100)	*100*	*95*	*105*	*104*
Izvozna cijena (EUR po jedinici)	35 929	35 615	36 986	34 096
Indeks (2023. = 100)	*100*	*99*	*103*	*95*

Izvor: Eurostat.

(51) Izvoz proizvođača iz Unije bio je relativno stabilan tijekom razmatranog razdoblja, osim u 2025. Izvozne cijene smanjile su se 2023., a zatim su se blago povećale prije nego što su se ponovno smanjile u zadnjem razdoblju.

7.2. **Prijetnja ozbiljne štete**

(52) Komisija je privremeno zaključila da stanje industrije Unije trenutačno još ne upućuje na postojanje ozbiljne štete uzrokovane povećanjem uvoza. Međutim, Komisija je smatrala da je stanje industrije osjetljivo i da postoji prijetnja ozbiljne štete s obzirom na pad gospodarskih pokazatelja navedenih u odjeljku 7.1., znatno i ubrzano povećanje jeftinog uvoza, planirana restrukturiranja industrije Unije i znatan raspoloživi globalni proizvodni kapacitet.

Pogoršanje gospodarskih pokazatelja

(53) Prethodna analiza pokazala je da su u zadnjem razdoblju proizvođači iz Unije bili pod sve većim pritiskom u smislu tržišnog udjela, iskorištenosti kapaciteta, profitabilnosti i cijena. Unatoč znatnom povećanju potrošnje u Uniji, tržišni udio proizvođača iz Unije smanjio se za dva postotna boda ([19]) od 2025. do zadnjeg razdoblja, a iskorištenost kapaciteta cijelo je vrijeme bila niska, od 61 % do 63 % u razmatranom razdoblju. Zbog niske stope iskorištenosti tvornica proizvođačima iz Unije povećali su se fiksni troškovi u situaciji u kojoj su razumno očekivali da će povećati proizvodnju i smanjiti te troškove. Gubitak tržišnog udjela posebno je problematičan u trenutku u kojem oni znatno ulažu u razvoj novih modela i tehnologija zbog prelaska na električna vozila.

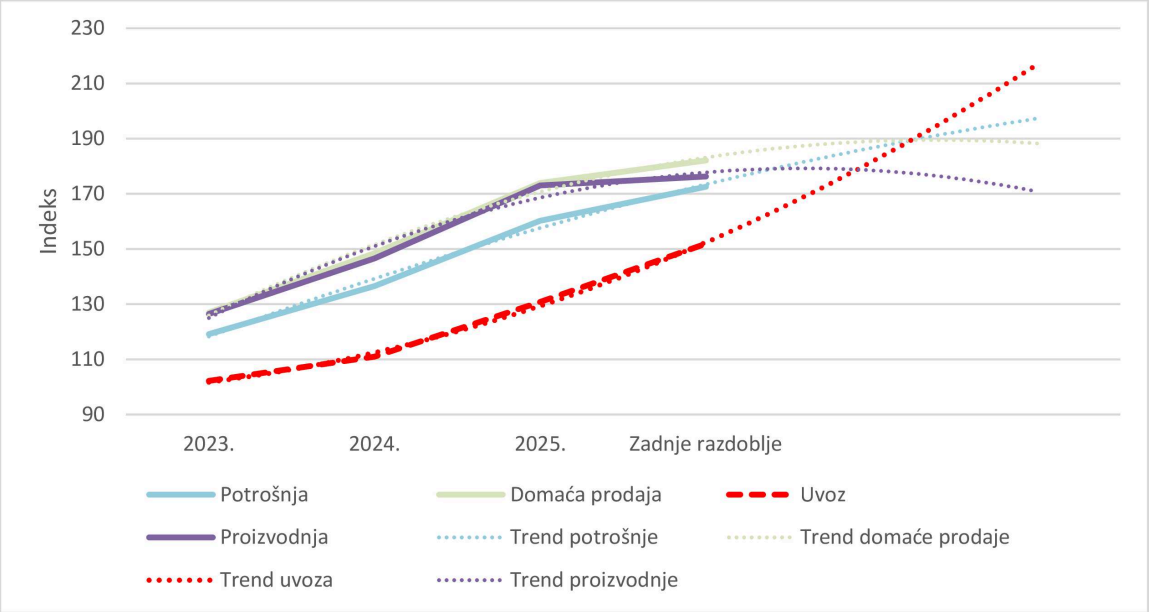
(54) U isto vrijeme uvoz se povećao, pri čemu su uvozne cijene u prosjeku bile 18 % niže od cijena industrije Unije, a profitabilnost industrije Unije kontinuirano se smanjivala tijekom razmatranog razdoblja. Ti kumulativni dokazi dodatno potvrđuju da industrija Unije nije mogla ostvariti korist od rasta tržišta jer je rastuću potrošnju agresivno preuzeo jeftini uvoz na izravnu štetu gospodarskih rezultata domaćih proizvođača.

(55) U grafikonu u nastavku prikazana je usporedba trendova pokazatelja uspješnosti industrije Unije s povećanjem uvoza. Svaki pokazatelj uključivao je i predviđenu liniju trenda za sljedeće dvije godine, koji pokazuje usporavanje rasta gospodarskih pokazatelja od 2025. do zadnjeg razdoblja, dok je uvoz nastavio rasti po istoj stopi.

([19]) Iako podaci za cijelu 2026. još nisu dostupni, nastavak trenda opaženog u prvih šest mjeseci, primjetan već iz rekordnog broja jedinica uvezenih u srpnju 2026., doveo bi do smanjenja tržišnog udjela za više od dva postotna boda u samo jednoj godini.

Grafikon 4

Pregled trendova potrošnje, proizvodnje, prodaje i uvoza



(56) To osobito zabrinjava u kontekstu u kojem bi industrija Unije trebala ostvariti velike količine prodaje i održivu stopu iskorištenosti kapaciteta ([20]) jer to tržište karakteriziraju visoki fiksni troškovi i nužnost znatnih ulaganja radi zadržavanja konkurentnosti. Ti pokazatelji zajedno upućuju na pogoršanje gospodarskog stanja industrije Unije u vrlo bliskoj budućnosti. U kombinaciji sa stopom povećanja uvoza, kako je izloženo u nastavku, i uz izostanak mjera industrija Unije zbog tih bi kretanja mogla postati sve osjetljivija.

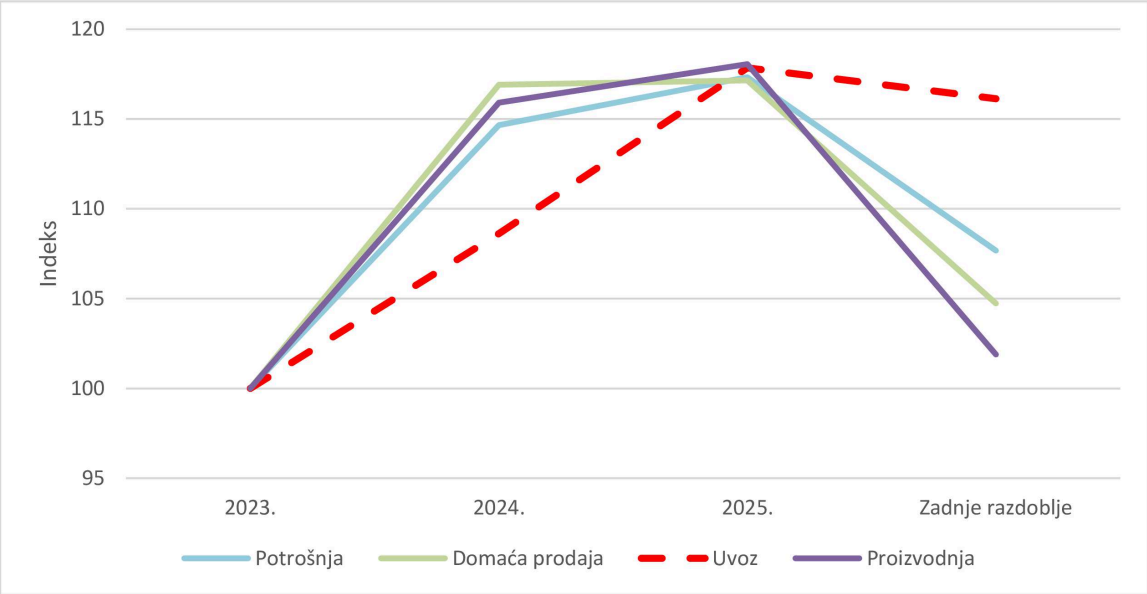
Značajna stopa povećanja jeftinog uvoza

(57) Kretanje količina uvoza (tablica 1) tijekom razmatranog razdoblja pokazalo je da se uvoz nije samo povećao, nego i da se taj rast ubrzao. Iako se potrošnja u Uniji od 2025. do zadnjeg razdoblja znatno povećala, za 364 442 vozila, više od polovine te dodatne potražnje, konkretno 54 %, apsorbirao je uvoz podrijetlom iz trećih zemalja. S obzirom na to da su te treće zemlje činile 28 % tržišnog udjela Unije, očito je da su nedavni rast potrošnje na tržištu uglavnom preuzeli i zadovoljili uvezeni proizvodi, a ne domaća industrija. Osim toga, u zadnjem razdoblju uvoz je na tržište ušao po cijenama znatno nižima od cijena proizvođača iz Unije. Uz to što je dovela do snažnog pritiska na gospodarsko stanje industrije Unije, čija je dobit već nesigurna, razlika u cijeni utvrđena u odjeljku 7.1. vjerojatno će povećati potražnju za dodatnim uvozom.

([20]) Nekoliko proizvođača iz Unije najavilo je programe restrukturiranja kojima žele smanjiti kapacitete kako bi mogli ostvariti održivije stope njihove iskorištenosti. Vidjeti i odjeljak „Planirana restrukturiranja”.

Grafikon 5

Godišnji rast određenih pokazatelja



(58) U grafikonu 5 prikazani su godišnji indeksi stope rasta potrošnje, proizvodnje, domaće prodaje i uvoza. Tijekom prve tri godine potrošnja, proizvodnja i domaća prodaja rasle su po prosječnoj stopi od nešto manje od 20 %. Međutim, tijekom zadnjeg razdoblja rast je naglo pao na jednoznamenkaste razine. Uvoz se u početku povećavao sporijim tempom, ali je do 2025. uhvatio korak s drugim pokazateljima. U zadnjem razdoblju stopa rasta uvoza premašila je stopu rasta ostalih pokazatelja.

(59) Statistički podaci o uvozu po podrijetlu (tablica 2) pokazali su da je taj porast među ostalim uzrokovan uvozom iz Kine. Podaci o ranijim udjelima uvoza upućuju na to da se tržišni udio kineskog uvoza na početku povećavao na štetu ostalih trećih zemalja. Međutim, u zadnjem razdoblju tržišni udio kineskog uvoza počeo je rasti na štetu industrije Unije. Očekuje se da će se taj trend nastaviti jer se predviđa da će jeftini uvoz još rasti. Prema podacima organizacije Mobility Global, Kina je 2025. proizvela oko 7 milijuna hibridnih vozila, a procjenjuje se da joj je proizvodni kapacitet dvostruko veći. Kako je prikazano u tablici 14., očekuje se da će se proizvodnja nastaviti povećavati.

Tablica 14

Proizvodnja hibrida u Kini

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

Izvor: Mobility Global. Podaci za 2025. i prvu polovinu 2026. odražavaju stvarnu proizvodnju, a podaci za razdoblje od druge polovine 2026. do 2030. prikazuju globalne prognoze za mobilnost.

(60) To se širenje odvija unatoč slabijoj domaćoj potražnji vidljivoj u padu prodaje vozila od 20 % godišnje, uključujući pad od 26 % u prodaji PHEV-ova ([21]). Pad potražnje, višak kapaciteta i snažna konkurencija na domaćem tržištu potiču kineske proizvođače da se sve više okreću izvozu. Kako je prikazano u tablici 15, kineski izvoz povećao se u 2025. za gotovo 500 % u odnosu na 2022. Kina je izvezla približno 1,125 milijuna hibridnih osobnih automobila, od čega 27 % čini izvoz u Uniju. To je povećanje od sedam postotnih bodova u odnosu na 2024., kad je Unija bila odredište 20 % kineskog izvoza hibridnih osobnih automobila.

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

Tablica 15

Ukupni uvoz hibridnih vozila iz Kine na globalnoj razini

	2023.	2024.	2025.
Uvoz iz Kine na globalnoj razini (u jedinicama)	191 912	526 312	1 124 177
Indeks (2023. = 100)	*100*	*274*	*586*

Izvor: baza podataka GTA

(61) Istodobno, kako je objašnjeno u odjeljku 5., činilo se da je dostupnost alternativnih izvoznih odredišta ograničena. Tržište Unije ostalo je relativno otvoreno pa je iz perspektive kineskih izvoznika koji se suočavaju sa slabom domaćom potražnjom i viškom kapaciteta, bilo i jest privlačno izvozno odredište.

(62) S obzirom na snažan i brzorastući uvoz u Uniju, razliku u cijeni uvezenih proizvoda te velike prepreke za uvoz na drugim relevantnim izvoznim tržištima, postoji vjerojatnost znatnog povećanja uvoza u Uniju. Kontinuirani porast jeftinog uvoza vjerojatno će izvršiti dodatni pritisak na cijene proizvođača iz Unije i smanjiti im prodaju, tržišni udio, profitabilnost i povrat ulaganja. To bi pak oslabilo sposobnost industrije Unije da održi proizvodnju, očuva radna mjesta i financira znatna ulaganja potrebna za inovacije i prelazak na elektrifikaciju. Raspoloživi dokazi stoga podupiru zaključak da sve veći jeftini uvoz prijeti nastankom ozbiljne štete industriji Unije.

Planirana restrukturiranja

(63) Na temelju preliminarne analize Europskog centra za praćenje restrukturiranja (ERM) ([22]), dopunjene izvješćima poduzeća i medijskim objavama, čini se da su od 2024. proizvođači automobila u Uniji intenzivirali aktivnosti restrukturiranja. Analiza u nastavku obrađuje glavne proizvođače automobila iz Unije.

(64) U prosincu 2024. proizvođač iz Unije najavio je smanjenje broja zaposlenika za 35 000 do 2030. na više lokacija u Njemačkoj. ([23]) Ta je brojka u ožujku 2026. korigirana naviše i društvo sad očekuje da će u EU-u u cijeloj grupaciji biti ukinuto oko 50 000 radnih mjesta do 2030 ([24]).

(65) U rujnu 2026. proizvođač iz Unije odobrio je planove za rezanje dodatnih 50 000 radnih mjesta u svijetu. Time je ukupni broj radnih mjesta koje planira ukinuti do 2030. narastao na približno 100 000, odnosno oko 50 000 na lokacijama po svijetu i oko 50 000 u Uniji, od čega pola u Njemačkoj ([25]). Iako ti rezovi obuhvaćaju širok spektar radnih mjesta i ne odnose se konkretno na proizvodnju HEV-ova ili PHEV-ova, proizvodnja hibridnih vozila nedvojbeno je izložena pritisku zbog najavljenih opsežnih restrukturiranja za smanjenje proizvodnih kapaciteta. Na primjer, u objavi iz rujna 2026. navedeno je da taj proizvođač iz Unije s obzirom na sve veću uvoznu konkurenciju ([26]) trenutačno ne može jamčiti proizvodnju nakon 2030. za tvornice u Hannoveru (12 900 zaposlenika), Emdenu (7 700 zaposlenika), Zwickauu (8 000 zaposlenika) i Neckarsulmu (15 500 zaposlenika).

([22]) Europski centar za praćenje restrukturiranja (ERM) prati velike promjene radnih mjesta i najave restrukturiranja proizvođača automobila u cijeloj Europskoj uniji te bilježi najavljene slučajeve restrukturiranja koji utječu na najmanje 100 radnih mjesta, odnosno 10 % radnih mjesta u većim poduzećima.

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

Tvornice u Hannoveru i Neckarsulmu sudjeluju u proizvodnji novih hibridnih vozila, što znači da su na tim lokacijama ugrožena i radna mjesta povezana s proizvodnjom novih hibridnih vozila na tim lokacijama. Uz to, nekoliko proizvodnih linija u Uniji dovoljno je fleksibilno da može proizvoditi vozila s različitim pogonskim sklopovima, što znači da će zatvaranje bilo kojeg takvog postrojenja utjecati na buduću potencijalnu proizvodnju HEV-ova i PHEV-ova.

(66) Komisija je upoznata s time da još jedan proizvođač hibridnih vozila iz Unije nastoji povećati iskorištenost kapaciteta na 80 % do 2030. restrukturiranjem i smanjenjem europskog proizvodnog kapaciteta za 800 000 jedinica ([27]). U okviru tog restrukturiranja planira obustaviti proizvodnju vozila u Poissyju (Francuska) najranije do kraja 2028. To će uključivati proizvodnju hibridnih vozila. Očekuje se da će tvornicu prenamijeniti za djelatnosti koje uključuju proizvodnju dijelova, obnovu vozila, recikliranje, 3D ispis i druge industrijske djelatnosti.

(67) To upućuje na to da, iako potražnja za elektrificiranim vozilima raste, rast tržišta uglavnom preuzimaju uvezeni hibridi, a proizvođači iz Unije planiraju smanjiti proizvodni kapacitet umjesto da su u poziciji u potpunosti iskoristiti rast tržišta. Očekivani nastavak naglog porasta jeftinog uvoza dodatno će povećati pritisak na proizvođače iz Unije.

(68) Komisija zna za dodatne najave velikih restrukturiranja koja su izravno povezana s povećanim globalnim pritiskom i agresivnim cjenovnim politikama u automobilskom sektoru i koja će vjerojatno utjecati na buduću proizvodnju hibridnih vozila. Na primjer, još jedan proizvođač automobila najavio je novu sveobuhvatnu dugoročnu strategiju i restrukturiranje zbog sve snažnije konkurencije na globalnom tržištu, sve većih troškova razvoja i rastućeg pritiska prilagodljivih kineskih proizvođača ([28]). Planira radi smanjenja troškova razvoja za 15 do 20 % smanjiti broj inženjera koje zapošljava u svijetu ([29]), prije svega u tehničkim, istraživačkim i administrativnim odjelima, no to će znatno utjecati i na poslovanje u Španjolskoj i Francuskoj.

(69) Komisija je primila na znanje i najave još jednog proizvođača hibridnih vozila iz Unije o globalnom smanjenju radne snage za gotovo 8 000 zaposlenika do 2027. ([30]), pri čemu se većina rezova odnosi na Njemačku. Kao glavne pokretače reorganizacije to društvo navodi smanjenje profitabilnosti i ozbiljne tržišne probleme.

(70) Uz njega još jedan proizvođač iz Unije poduzima mjere strukturnog smanjenja i ograničavanja troškova kako bi očuvao profitabilnost. Zbog smanjenja globalnih prihoda uzrokovanog padom potražnje za vozilima visoke klase i snažnim pritiscima na cijene u Kini primoran je reducirati poslovanje i proizvodne ciljeve te reevaluirati troškovnu strukturu ([31]).

Znatni raspoloživi globalni kapaciteti

(71) U tablici 16 prikazana je prognoza Mobility Globala za opći kapacitet tvornica na glavnim svjetskim tržištima, odnosno u Kini, Turskoj, Koreji, Japanu i Ujedinjenoj Kraljevini. Očekuje se da će se trend rasta kapaciteta nastaviti u razdoblju od 2025. do 2033., prvenstveno zbog proširenja kapaciteta u Kini. Procjenjuje se da će iskorištenost tih postrojenja pasti ispod 50 % nakon 2025., što sugerira znatan i zabrinjavajući stupanj neiskorištenog kapaciteta. Uzrok tome je ponajprije Kina, za koju se procjenjuje da ima iskorištenost kapaciteta od samo 43 %. Stoga bi procijenjeni višak kapaciteta na tim globalnim tržištima mogao dosegnuti 50 milijuna vozila, što je azina jednaka stvarnoj proizvodnji. Iako se te brojke ne odnose isključivo na hibridna vozila, daju relevantan kontekst za procjenu uvjeta u kojima posluje segment hibridnih vozila. To je bitno s obzirom na fleksibilnost automobilske proizvodnje jer proizvođači mogu proizvoditi vozila s različitim pogonskim sklopovima na istim proizvodnim linijama. Zbog toga su kretanja ukupne automobilske proizvodnje i kapaciteta relevantna za procjenu situacije s kapacitetima s kojom se suočava segment hibridnih vozila.

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

Tablica 16

Predviđanje općeg kapaciteta postrojenja na glavnim svjetskim tržištima

Kina, Japan, Koreja, Turska, Ujedinjena Kraljevina											
Pokazatelj/godina	2023.	2024.	2025.	2026.	2027.	2028.	2029.	2030.	2031.	2032.	2033.
Ukupna proizvodnja (u tisućama jedinica)	43 988	44 022	47 112	45 297	45 172	45 093	45 455	45 996	46 261	46 839	47 124
Indeks	*100*	*100*	*107*	*103*	*103*	*103*	*103*	*105*	*105*	*106*	*107*
Ukupni kapacitet (u tisućama jedinica)	83 884	88 072	92 077	94 684	95 179	94 847	95 624	95 283	95 447	95 626	96 127
Indeks	*100*	*105*	*110*	*113*	*113*	*113*	*114*	*114*	*114*	*114*	*115*
Iskorištenost kapaciteta (u %)	52	50	51	48	47	48	48	48	48	49	49

Izvor: Mobility Global.

(72) Stoga se na temelju preliminarne analize svjetskog automobilskog tržišta može zaključiti da postoji dovoljno slobodnog raspoloživog kapaciteta izvoznika s planiranim daljnjim proširenjima, koji će se, s obzirom na niske uvozne cijene i privlačnost tržišta Unije za nova hibridna vozila, vjerojatno sve više usmjeravati na tržište Unije.

Zalihe

(73) Razina zaliha hibrida u Uniji relevantan je pokazatelj budućeg pritiska uvezenih proizvoda na industriju Unije jer su te količine namijenjene prodaji na tržištu Unije.

(74) U ovoj se fazi analizira Kina jer se čini da je nagli porast uvoza uglavnom uzrokovan uvozom iz Kine. Kako bi se procijenile razine zaliha predmetnog proizvoda u Uniji, analizirani su statistički podaci o izvozu iz Kine u Uniju za razdoblje od 2023. do 2025. Može se smatrati da se razlika između izvoza koji je prijavila Kina i uvoza koji je zabilježila Unija odnosi na vozila koja čekaju carinjenje u Uniji. S obzirom na to da transport vozila iz Kine u Uniju može potrajati nekoliko mjeseci, podaci za tekuću godinu nisu uzeti u obzir.

Tablica 17

Usporedba statističkih podataka o kineskom izvozu i o uvozu u EU

	2023.	2024.	2025.
Kineski izvoz u EU (u jedinicama)	47 644	114 197	356 037
Uvoz u EU iz Kine (u jedinicama)	46 001	106 542	302 403
Razlika (u jedinicama)	1 643	7 655	53 634

Izvor: Kineski statistički podaci o izvozu i Eurostat.

(75) Razlika između izvoza i uvoza bila je zanemariva 2023., neznatno se povećala 2024. i znatno povećala 2025. kada je dosegnula približno 53 000 vozila. Iako su neka od tih vozila možda ocarinjena 2026., veličina razlike zabilježene 2025. i dalje je znatno veći nego u prethodne tri godine. To upućuje na to da se zalihe povećavaju, a time i pritisak uvoza na industriju Unije.

7.3. **Zaključak**

(76) S obzirom na navedeno, Komisija je preliminarno zaključila da su proizvođači iz Unije u ranjivom položaju i da im prijeti ozbiljna šteta, što je vidljivo iz pogoršanja gospodarskih pokazatelja iz odjeljka 7.1., znatnog i ubrzanog povećanja jeftinog uvoza, planiranih restrukturiranja industrije Unije, znatnih raspoloživih globalnih proizvodnih kapaciteta i sve većih zaliha na tržištu Unije.

8. UZROČNO-POSLJEDIČNA VEZA

(77) Komisija je ispitala može li povećani uvoz prouzročiti prijetnju ozbiljne štete proizvođačima iz Unije. Ujedno je ispitala postoje li drugi poznati čimbenici koji su mogli istodobno doprinijeti prijetnji ozbiljne štete za proizvođače iz Unije i koji bi doveli u pitanje postojanje uzročno-posljedične veze između prijetnje ozbiljne štete koju je pretrpjela industrija Unije i povećanog uvoza.

8.1. Povećanje uvoza

(78) Komisija je preliminarno utvrdila da postoji uzročno-posljedična veza između povećanog uvoza predmetnog proizvoda i prijetnje ozbiljne štete koju su pretrpjeli proizvođači iz Unije. Uzročno-posljedična veza naglog porasta uvoza i osjetljivog gospodarskog stanja industrije Unije dokazana je kretanjima zabilježenima u zadnjem razdoblju.

(79) Iako su se potrošnja i prodaja u Uniji povećale tijekom razmatranog razdoblja, zadnje razdoblje ističe se kao prvo u kojem je rast tržišta uglavnom preuzeo uvoz, a ne industrija Unije. Budući da se u tom razdoblju agresivno povećala prisutnost uvoza na tržištu Unije, gospodarski pokazatelji industrije Unije su se pogoršali, uključujući gubitak tržišnog udjela, znatan pritisak na cijene, sve nesigurniju profitabilnost i nužnost daljnjeg restrukturiranja.

(80) Mjesečni podaci za zadnje razdoblje upućuju na to da uvozni proizvodi ulaze na tržište Unije ubrzanim tempom. Nadalje, izvoznici imaju dovoljno slobodnog raspoloživog kapaciteta, a planiraju i daljnja proširenja. S obzirom na privlačnost tržišta Unije za hibride u smislu cijene, očekuje se da će se trend uvoza zabilježen u zadnjem razdoblju nastaviti i dodatno ubrzati.

(81) S obzirom na ionako nesigurnu profitabilnost industrije Unije u kombinaciji s visokim fiksnim troškovima i znatnim ulaganjima potrebnima za održavanje konkurentnosti na tom tržištu, nastavak ubrzanog trenda uvoza nedvojbeno će dodatno pogoršati gospodarsko stanje industrije (kao što je to bio slučaj u zadnjem razdoblju) i vjerojatno će u bliskoj budućnosti uzrokovati ozbiljnu štetu proizvođačima iz Unije.

(82) Komisija je stoga preliminarno zaključila da postoji uzročno-posljedična veza između povećanog uvoza i prijetnje ozbiljne štete koju su pretrpjeli proizvođači iz Unije.

8.2. Drugi poznati čimbenici

(83) Kako se prijetnja ozbiljne štete ne bi pripisala drugim čimbenicima osim povećanom uvozu, Komisija je provela preliminarnu analizu kako bi utvrdila jesu li drugi čimbenici mogli pridonijeti prijetnji ozbiljne štete za proizvođače iz Unije te kako bi razlikovala učinke tih čimbenika od učinaka povećanog uvoza s ciljem preliminarnog utvrđivanja stvarne i bitne uzročno-posljedične veze.

(84) Iako su visoke cijene energije važan čimbenik u proizvodnji hibridnih vozila, stvarna prijetnja ozbiljne štete proizlazi iz pritiska koji na cijene u EU-u vrši nagli porast jeftinog uvoza. Cijene energije u Uniji doista su općenito više nego u nekim drugim dijelovima svijeta. U uobičajenim tržišnim uvjetima proizvođači mogu prenijeti povećanje troškova na svoje prodajne cijene kako bi održali razumnu dobit. No kako predmetni proizvod ulazi na tržište Unije po cijenama koje su prosječno 18 % niže od cijena industrije Unije, proizvođači iz Unije nisu mogli kompenzirati cijenu energije povećanjem prodajne cijene. Stoga prijetnja ozbiljne štete ne proizlazi iz samog povećanja troškova energije, nego iz činjenice da zbog povećanog uvoza proizvođači iz Unije nisu mogli povećati prodajne cijene u mjeri koja bi odgovarala tom povećanju troškova.

(85) Izvozni rezultati proizvođača iz Unije bili su uglavnom stabilni u razmatranom razdoblju, osim 2024. kad se izvoz smanjio. S obzirom na tu stabilnost Komisija je privremeno smatrala da izvozni rezultati nisu pridonijeli prijetnji ozbiljne štete.

(86) Kad je riječ o potražnji potrošača, broj registracija hibridnih vozila u EU-u od 2023. stalno raste. Osim toga, prema podacima organizacije Global Mobility, očekuje se da će se broj registracija nastaviti povećavati do 2029.

Tablica 18

Kretanje broja registracija novih hibridnih vozila u EU-u (s prognozama)

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

Izvor: Mobility Global i ACEA. Podaci za razdoblje 2026. – 2030. su prognoze organizacije Mobility Global.

(87) Uz to što je rastao broj registracija, u zadnjem se razdoblju povećao udio hibridnih vozila u ukupnim registracijama, s 33 % u 2023. na 46 % u zadnjem razdoblju.

Tablica 19

Udio novih hibridnih vozila u ukupnom broju registracija u EU-u

	2023.	2024.	2025.	Zadnje razdoblje
Udio hibridnih vozila u ukupnom broju registracija u EU-u (u %)	33	38	44	46
Indeks (2023. = 100)	*100*	*115*	*133*	*139*

Izvor: Mobility Global i ACEA.

(88) Zbog toga je Komisija preliminarno utvrdila da se u Uniji potražnja za hibridima povećava i stoga ne doprinosi prijetnji ozbiljne štete.

(89) Kad je riječ o regulatornom okruženju koje se odnosi na smanjenje emisija CO_2, ono se ne može smatrati uzrokom prijetnje ozbiljne štete. Naprotiv, važeće i predložene regulatorne promjene poboljšale su izglede za proizvođače hibridnih vozila. Iako je Unija postavila ambiciozne ciljeve smanjenja emisija CO_2 za nove osobne automobile i kombije, te mjere ne znače neposrednu zabranu hibridnih tehnologija. Naime, tranzicijski okvir provodi se postupno, a uz to je nedavno preuređen tako da je blaži za proizvođače hibrida nego što se prvotno očekivalo. Konkretno, smjer politike preorijentiran je s očekivanog bržeg potpunog prelaska na baterije na električnu energiju do 2030. na postupniji pristup do 2035., a predložena referentna vrijednost smanjenja emisija CO_2 za 90 % umjesto potpune zabrane nebaterijskih električnih vozila ostavlja prostor za dulju prisutnost hibridnih vozila. U skladu s tim Komisija smatra da se regulatorno okruženje trenutačno ne može smatrati prijetnjom ozbiljne štete proizvođačima hibrida iz Unije.

(90) Slijedom toga, Komisija nije privremeno utvrdila nikakve druge čimbenike koji bi umanjili uzročno-posljedičnu vezu između povećanja uvoza i prijetnje ozbiljne štete za proizvođače iz Unije.

8.3. **Zaključak**

(91) Komisija je na temelju tih razloga privremeno zaključila da postoji uzročno-posljedična veza između znatnog povećanja uvoza i prijetnje ozbiljne štete koju je pretrpjela industrija Unije. Drugi su čimbenici možda pridonijeli prijetnji ozbiljne štete koju su pretrpjeli proizvođači iz Unije, no nisu umanjili uzročno-posljedičnu vezu.

9. **INTERES UNIJE**

(92) Komisija je ispitala bi li donošenje privremenih mjera bilo u interesu Unije. Pri analizi interesa Unije u obzir su uzeti interesi svih uključenih strana, uključujući interese proizvođača, uvoznika i korisnika iz Unije.

(93) Cilj klimatske neutralnosti u središtu je europskog zelenog plana i pravno je obvezujući cilj utvrđen u Zakonu o klimi. Kako bi ostvario klimatsku neutralnost do 2050. ([32]), EU poduzima mjere za smanjenje emisija iz automobila jer iz cestovnog prometa potječe petina emisija CO_2 u EU-u ([33]). EU planira smanjiti emisije iz automobila za 55 % i iz kombija za 50 % do 2030. u usporedbi s razinama iz 2021. kako bi se do 2035. postigla nulta razina emisija iz novih automobila i kombija ([34]). Stoga je (zasad) prodaja benzinskih i dizelskih automobila zabranjena od 2035 ([35]).

(94) U trenutačnom razdoblju prelaska s automobila s motorom s unutarnjim izgaranjem na potpuno električne automobile potrošači se često odlučuju za hibridne automobile jer oni već doprinose smanjenju emisija, a nemaju manju autonomiju kao mnogi potpuno električni automobili.

(95) Isto vrijedi i za proizvođače automobila, kojima su hibridni automobili također prijelazni modeli između automobila s motorom s unutarnjim izgaranjem i potpuno električnih automobila, a služe im da raspodijele troškove i kao „laboratorij" za istraživanja i inovacije za razvoj najsuvremenijih potpuno električnih automobila.

(96) Kraj proizvodnje hibrida u Uniji ostavio bi potrošačima sužen izbor jer tržišni udio kineskog uvoza već istiskuje tržišne udjele drugih dobavljača kao što su Japan ili Koreja, a tijekom zadnjeg razdoblja počeo se povećavati i na štetu industrije Unije.

(97) Nadalje, za održavanje konkurentnosti na tom tržištu potrebna su velika ulaganja i fiksni troškovi su visoki. Automobilska industrija u Uniji mora biti održiva i profitabilna da bi mogla financirati istraživačko-razvojne aktivnosti potrebne da Unija do 2035. prijeđe na potpuno električne automobile. Uniji ne bi bilo u interesu dopustiti da zelenu tranziciju EU-a predvode isključivo strani akteri.

(98) Uz to, Komisija smatra da bi se privremenom zaštitnom mjerom u obliku opisanom u odjeljku 12. postigla odgovarajuća ravnoteža interesa proizvođača iz Unije i korisnika na kraju proizvodnog lanca. Uzimajući u obzir važnost sektora hibridnih vozila za gospodarstvo Unije, posebno u pogledu inovacija, elektrifikacije i zaposlenosti, preliminarna ocjena Komisije bila je da bi uvođenje mjera za hibridna vozila bilo u interesu Unije.

10. **KRITIČNE OKOLNOSTI**

(99) U skladu s člankom 7. stavkom 1. točkom (a) Uredbe (EU) 2015/478 Komisija je ispitala postoje li kritične okolnosti u kojima bi odgoda nanijela teško popravljivu štetu. Komisija je u tu svrhu procijenila stanje proizvođača iz Unije, kretanja uvoza u zadnjem razdoblju i vjerojatnost daljnjeg povećanja uvoza u neposrednoj budućnosti.

(100) Kako je objašnjeno u odjeljku 7., unatoč znatnom rastu potrošnje u Uniji proizvođači iz Unije su tijekom zadnjeg razdoblja izgubili dio tržišta i profitabilnost im se znatno smanjila, na samo oko dvije trećine minimalne dobiti koja je obično potrebna za dugoročnu financijsku održivost njihova poslovanja s hibridnim vozilima. Istodobno su se u Uniju uvozili proizvodi po cijenama koje su u prosjeku 18 % niže od cijena industrije Unije. Proizvođači iz Unije stoga su pod sve većim pritiskom konkurencije u vrijeme kada je njihov kapacitet za apsorpciju daljnjeg pogoršanja gospodarskog stanja već ograničen.

([32]) Smanjenje emisija ugljika: ciljevi i politike EU-a | Teme | Europski parlament.

([33]) Emisije CO_2 iz automobila: činjenice i brojke (infografika) | Teme | Europski parlament.

([34]) Smanjivanje emisija iz automobila: objašnjenje novih ciljnih vrijednosti emisija CO_2 za automobile i kombije | Teme | Europski parlament.

([35]) Međutim, Komisija je u prosincu 2025. predstavila prijedlog za preispitivanje standardnih vrijednosti emisija CO_2 za automobile i kombije. Prema tom prijedlogu, od 2035. proizvođači automobila morat će umjesto smanjenja od 100 % poštovati cilj smanjenja emisija iz ispušne cijevi od 90 %, dok će preostalih 10 % morati kompenzirati upotrebom niskougljičnog čelika proizvedenog u Uniji ili e-goriva i biogoriva. To će omogućiti da punjiva hibridna električna vozila (PHEV-ovi), uređaji za povećanje autonomije vozila, blagi hibridi i vozila s motorom s unutarnjim izgaranjem ostanu na tržištu i nakon 2035., uz potpuno električna vozila. Vidjeti i https://climate.ec.europa.eu/areas-action/transport-decarbonisation/road-transport/cars-and-vans_en?prefLang=hr.

(101) Mjesečni podaci potvrdili su da se nastavio nagli porast jeftinog uvoza, prvenstveno iz Kine. Proizvodi iz Kine uvozili su se ubrzanim tempom, posebno u drugoj polovini zadnjeg razdoblja, i osvojili su dodatni tržišni udio na štetu industrije Unije i drugih uobičajenih dobavljača na tržištu Unije. S druge strane, domaća potražnja u Kini iz godine u godinu opada, a očekuje se da će se kineska proizvodnja nastaviti povećavati, iako će očekivana iskorištenost kapaciteta pasti na 43 %. Ta kombinacija viška kapaciteta, pada domaće potražnje i velike domaće konkurencije snažno potiče kineske proizvođače da se u neposrednoj budućnosti preorijentiraju na izvozna tržišta. A kako druga tržišta sve više uvode mjere ograničavanja trgovine, još je veći rizik da će taj izvoz biti namijenjen Europi, koja je i dalje relativno otvoreno i privlačno tržište. Unija je stoga izložena riziku od neminovnog daljnjeg povećanja uvoza u trenutku kada je njezina industrija već u osjetljivoj situaciji.

(102) Komisija je smatrala da kombinacija osjetljive gospodarske situacije proizvođača iz Unije, stalnog povećanja uvoza, znatnog pritiska tog uvoza na cijene i vjerojatnosti daljnjeg povećanja uvoza u neposrednoj budućnosti stvara situaciju u kojoj bi svaka odgoda donošenja privremenih zaštitnih mjera prouzročila teško popravljivu štetu. Bez pravodobnog djelovanja industrija Unije suočila bi se s daljnjim povećanjem uvoza i nastavkom pritiska na cijene prije nego bi se ispitni postupak mogao zaključiti.

(103) Komisija je stoga privremeno zaključila da postoje kritične okolnosti u smislu članka 7. stavka 1. točke (a) Uredbe (EU) 2015/478 i da bi privremene zaštitne mjere trebalo donijeti bez odgode.

11. IZUZIMANJE ODREĐENIH ZEMALJA IZ PODRUČJA PRIMJENE PRIVREMENIH MJERA

(104) U skladu s člankom 18. Uredbe (EU) 2015/478 privremene mjere ne smiju se primjenjivati ni na jedan proizvod podrijetlom iz zemlje u razvoju članice WTO-a, Alžira ([36]) i Libanona ([37]) sve dok njezin udio u uvozu tog proizvoda u Uniju ne premaši 3 %, uz uvjet da zemlje u razvoju članice WTO-a s manje od 3 % udjela u uvozu zajedno ne čine više od 9 % Unijina ukupnog uvoza predmetnog proizvoda.

(105) U Prilogu I. točki I.1. navedene su zemlje u razvoju koje su članice WTO-a te Alžir i Libanon, koje mogu ispunjavati uvjete za izuzeće od zaštitnih mjera, podložno uvjetima utvrđenima u prethodnoj uvodnoj izjavi.

(106) Metodologija upotrijebljena za utvrđivanje udjela uvoza zemalja u razvoju temeljila se na ukupnom uvozu predmetnog proizvoda u Uniju 2025. Udio uvoza podrijetlom iz svake zemlje u razvoju navedene u Prilogu I. točki I.1. izračunan je kao proporcija u tom ukupnom uvozu. Uvoz podrijetlom iz Ukrajine, Kenije, Islanda, Lihtenštajna i Norveške isključen je iz izračuna ukupnog uvoza.

(107) U Prilogu I. točki I.2. („Popis zemalja u razvoju na koje se primjenjuju privremene mjere”) naveden je rezultat tog izračuna i zemlje u razvoju na koje se primjenjuju privremene zaštitne mjere jer im je udio manji 3 %. Sve članice koje su zemlje u razvoju s manje od 3 % udjela u uvozu zajedno nisu činile više od 9 % ukupnog uvoza predmetnog proizvoda u Uniju 2025.

(108) Uz to, kako je utvrđeno u odjeljku 4., iz područja primjene privremenih mjera trebalo bi isključiti i Ukrajinu, Europski gospodarski prostor (EGP) i Keniju.

(109) S obzirom na zahtjeve Sporazuma o povlačenju Ujedinjene Kraljevine Velike Britanije i Sjeverne Irske iz Europske unije i Europske zajednice za atomsku energiju („Sporazum o povlačenju”), čiji je Windsorski okvir sastavni dio, i

([36]) Odluka Vijeća 2005/690/EZ od 18. srpnja 2005. o sklapanju Euro-mediteranskog sporazuma o pridruživanju između Europske zajednice i njezinih država članica, s jedne strane, i Alžirske Narodne Demokratske Republike, s druge strane (SL L 265, 10.10.2005., str. 1., ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2005/690/oj).

([37]) Odluka Vijeća 2006/356/EZ od 14. veljače 2006. o sklapanju Euromediteranskog sporazuma o pridruživanju između Europske zajednice i njezinih država članica, s jedne strane, i Libanonske Republike, s druge strane (SL L 143, 30.5.2006., str. 1., ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2006/356/oj).

zahtjeve Uredbe (EU) 2020/2170 Europskog parlamenta i Vijeća ([38]) te kako bi se osiguralo da predmetni proizvodi mogu nastaviti ulaziti u Sjevernu Irsku, na te se proizvode ne bi trebale primjenjivati kvote ako se unose iz drugog dijela Ujedinjene Kraljevine i prodaju krajnjim potrošačima na državnom području Sjeverne Irske i registrirani su za upotrebu u Sjevernoj Irskoj. Komisija na temelju dostupnih dokaza smatra da to ne bi predstavljalo znatan rizik za djelotvornost mjere. Međutim, Komisija će pomno pratiti trgovinske tokove predmetnog proizvoda koji se premještа iz drugih dijelova Ujedinjene Kraljevine u Sjevernu Irsku, kao i naknadne trgovinske tokove iz Sjeverne Irske u ostatak Unije, te prema potrebi može izmijeniti ovu Uredbu.

12. ZAKLJUČCI I DONOŠENJE PRIVREMENIH MJERA

12.1. Donošenje privremenih mjera

(110) Preliminarno je zaključeno da su proizvođači iz Unije izloženi prijetnji ozbiljne štete. Uzevši u obzir kritične okolnosti objašnjene u odjeljku 10., smatra se da bi trebalo poduzeti privremene zaštitne mjere u cilju sprečavanja daljnje štete industriji Unije koju bi prije zaključenja tekućeg ispitnog postupka bilo teško popraviti.

12.2. Oblik, razina i trajanje privremene mjere

(111) Pri odabiru najprikladnijeg oblika privremene zaštitne mjere Komisija je razmotrila nekoliko elemenata.

(112) Prvo, Komisija je razmotrila primjerene mjere za uklanjanje prijetnje ozbiljne štete za proizvođače iz Unije, koja je postala očita tijekom zadnjeg razdoblja.

(113) Drugo, Komisija je uzela u obzir svoju praksu iz prethodnih ispitnih postupaka o zaštitnim mjerama i primjenjive međunarodne obveze, prema kojima bi tradicionalne trgovinske tokove trebalo održati ako ne pogoršavaju utvrđenu prijetnju ozbiljne štete.

(114) Treće, Komisija je razmotrila razine cijena proizvoda koji se uvoze u Uniju, specifične tržišne okolnosti i kapacitet izvoznika da apsorbiraju izrazito visoke dodatne carine ([39]). Mjere bi trebale djelotvorno zaštititi proizvođače iz Unije od povećanog uvoza koji uzrokuje prijetnju ozbiljne štete.

(115) S obzirom na prethodno navedeno, a posebno na otežavajuće okolnosti zbog kojih je nužno neodgodivo djelovanje, Komisija je zaključila da carinska mjera ne bi bila djelotvoran odgovor na prijetnju ozbiljne štete jer ne bi u dovoljnoj mjeri spriječila povećanje uvoza. Stoga se smatralo da je za djelotvornu zaštitu proizvođača Unije nužno količinsko ograničenje u obliku uvoznih kvota kojim se definira najveća količina predmetnog proizvoda koja se smije uvesti u Uniju tijekom razdoblja primjene privremene zaštitne mjere. Uvoz izvan kvota ne bi trebao biti dopušten. Ako se navodi uvoz, trebalo bi ga tumačiti kao carinske deklaracije za puštanje u slobodni promet.

(116) Komisija je osigurala usklađenost predmetne mjere s obvezama Unije na temelju bilateralnih ili regionalnih trgovinskih sporazuma s trećim zemljama. Komisija je odlučila uvesti mjeru u obliku kvota. Zaključak Komisije je da je donošenje takve mjere najmanje narušavajuća mjera za nastavak bilateralne trgovine s partnerima Unije u slobodnoj trgovini koja je isključivo nužna za otklanjanje nastalih poteškoća.

([38]) Uredba (EU) 2020/2170 Europskog parlamenta i Vijeća od 16. prosinca 2020. o primjeni carinskih kvota i drugih uvoznih kvota Unije (SL L 432, 21.12.2020., str. 1., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2020/2170/oj).

([39]) Komisija je u tom pogledu uzela u obzir velike neiskorištene proizvodne kapacitete izvoznika, ograničene mogućnosti domaćih tržišta da apsorbiraju te kapacitete i sve raširenije uvođenje trgovinskih ograničenja na drugim tržištima, što Uniju čini posebno privlačnim odredištem za proizvodne viškove.

(117) Na temelju razmatranja interesa Unije i kako bi se omogućilo optimalno korištenje kvota, Komisija je smatrala da bi kvote s jedne strane trebalo dodijeliti zemljama sa znatnim interesom za dobavljanje predmetnog proizvoda (tzv. „kvote za pojedinu zemlju"), a s druge strane svim ostalim zemljama podrijetla. Za potrebe ove Uredbe smatra se da zemlje čiji je udio uvoza u 2025. bio veći od 2 % imaju znatan interes za dobavljanje i da bi trebale dobiti kvotu za pojedinu zemlju. Preostala kvota („kvota za ostale zemlje") trebala bi se dodijeliti svim ostalim zemljama dobavljačima.

(118) Komisija je smatrala primjerenim utvrditi količine kvota za pojedine zemlje na razini uvoza zabilježenog za predmetnu zemlju u 2025., uvećanog za vrijednost neznatno veću od 15 %. Tako je uzet u obzir znatan rast tržišta novih hibridnih vozila u Uniji, koje se u prethodne tri godine povećalo za prosječno 15 %. Komisija je smatrala da utvrđivanje kvota samo na zabilježenim razinama trgovine ne bi na odgovarajući način odražavalo razvoj tržišta ili interese korisnika iz Unije. Kao referentna godina privremeno je odabrana 2025. jer je to zadnja cijela godina za koju su dostupni podaci. Osim toga, u 2025. zabilježen je uvoz najvećih količina.

(119) S obzirom na ograničen broj vozila uvezenih iz drugih zemalja podrijetla osim onih koje imaju znatan interes za dobavljanje predmetnog proizvoda („nositelji kvota za pojedine zemlje") te kako bi se izbjeglo neopravdano ograničavanje njihova pristupa tržištu Unije, godišnja kvota za druge zemlje utvrđena je na 1 500 vozila, a ne izračunana u skladu s metodologijom opisanom u uvodnoj izjavi 118.

(120) Kvote su utvrđene u Prilogu II. ovoj Uredbi. Tijekom razdoblja primjene privremene zaštitne mjere kvotama bi trebalo upravljati na tromjesečnoj osnovi, a neiskorištene količine kvota trebale bi se prenositi u sljedeće tromjesečje (od 1. prosinca 2026. do 28. veljače 2027., od 1. ožujka 2027. do 31. svibnja 2027. te od 1. lipnja 2027. do 18. lipnja 2027.).

(121) Kvote za ostale zemlje trebalo bi popuniti na temelju kronološkog redoslijeda datuma prihvaćanja deklaracija za puštanje u slobodni promet, kako je propisano Provedbenom uredbom Komisije (EU) 2015/2447 ([40]). Ta metoda upravljanja iziskuje blisku suradnju država članica i Komisije.

(122) Uvoz u okviru primjenjive kvote podliježe carinskoj stopi koja se inače primjenjuje na predmetni proizvod uzimajući u obzir svako povlašteno tarifno postupanje predviđeno sporazumom između Unije i zemlje podrijetla.

(123) Prihvatljivost robe uvezene iz zemalja u razvoju za izuzimanje iz kvota ovisi o podrijetlu robe. Stoga bi se trebali primjenjivati kriteriji za utvrđivanje nepovlaštenog podrijetla koji su trenutačno na snazi u Uniji.

(124) Uvoz koji premašuje primjenjivu kvotu ne bi trebao biti dopušten.

(125) Budući da su kvote izražene u broju vozila, mogu se dodjeljivati samo po jedinicama. Ako se količina kvote izračunava *pro rata temporis* ili ako se zahtjevi za povlačenje koji premašuju raspoloživi saldo kvote dodjeljuju na proporcionalnoj osnovi, rezultat bi trebalo zaokružiti na najbližu nižu cijelu jedinicu kako se kvota nikad ne bi premašila. Kako se ne bi smanjila ukupna količina kvote, saldo kvote dobiven zaokruživanjem na niže ne bi trebao biti na raspolaganju za povlačenje u tekućem kvotnom razdoblju, nego bi se trebao prenijeti u sljedeće kvotno razdoblje, osim u posljednjem.

(126) Privremene mjere trebale bi se primjenjivati 200 kalendarskih dana (do 18. lipnja 2027.) od datuma stupanja na snagu ove Uredbe, Kako bi se ta pravila što prije uvela u praksi, trebala bi se primjenjivati od stupanja na snagu ove Uredbe, bez razdoblja blokiranja.

([40]) Provedbena uredba Komisije (EU) 2015/2447 od 24. studenoga 2015. o utvrđivanju detaljnih pravila za provedbu određenih odredbi Uredbe (EU) br. 952/2013 Europskog parlamenta i Vijeća o Carinskom zakoniku Unije (SL L 343, 29.12.2015., str. 558., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2015/2447/oj).

(127) Proizvod iz ispitnog postupka utvrđen je u uvodnoj izjavi 5. Međutim, proizvodni procesi i tržišni uvjeti u automobilskom sektoru u cjelini veoma su složeni. Konkretno, predmetni proizvod može se proizvoditi u postrojenjima koja proizvode vozila koja nisu obuhvaćena definicijom tog proizvoda, što uključuje i korištenje istih sastavnih dijelova. Dodatni važan čimbenik u automobilskom sektoru je trgovina rabljenim vozilima. Komisija će stoga pratiti uvozne trendove, posebno za:

— vozila konstruirana prvenstveno za prijevoz devet ili manje osoba uključujući vozača, s klipnim motorom s unutarnjim izgaranjem, rabljena ili nova, trenutačno razvrstana u oznake KN 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;

— prethodno navedena kategorija obuhvaća i mikrohibridna vozila, konstruirana prvenstveno za prijevoz devet ili manje osoba uključujući vozača, s klipnim motorom s unutarnjim izgaranjem kao pogonskim motorom i izvorom električne energije, npr. integriranim alternatorom ili elektropokretačem, koji se koristi samo za nepogonske funkcije, rabljena ili nova, trenutačno razvrstana u oznake 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 i 8703 33 90 10;

— motorna vozila za prijevoz robe bruto mase ne veće od 5 tona, rabljena ili nova, neovisno o pogonskom sklopu, trenutačno razvrstana u oznake KN 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 i 8704 60 00.

— rabljena hibridna vozila konstruirana prvenstveno za prijevoz devet ili manje osoba uključujući vozača, s klipnim motorom s unutarnjim izgaranjem i jednim ili više električnih motora kao pogonskim motorima, bez obzira na broj kotača koji se pokreću, neovisno o tome mogu li se napajati priključivanjem na vanjski izvor električne energije, trenutačno razvrstana u oznake KN 8703 40 90, ex 8703 50 00, 8703 60 90, ex 8703 70 00 (oznake TARICs 8703 50 00 90; 8703 70 00 90);

— rabljena vozila isključivo s električnim motorom za pogon, konstruirana prvenstveno za prijevoz devet ili manje osoba uključujući vozača, trenutačno razvrstana u oznaku KN 8703 80 90;

(128) Praćenje tih kategorija vozila omogućit će Komisiji da procijeni kretanja uvoza tih vozila i odluči mogu li promjene u obrascima uvoza utjecati na djelotvornost mjere.

(129) Komisija se savjetovala s Odborom za zaštitne mjere osnovanim na temelju članka 3. stavka 3. Uredbe (EU) 2015/478 odnosno članka 22. stavka 3. Uredbe (EU) 2015/755,

DONIJELA JE OVU UREDBU:

Članak 1.

1. Podložno članku 4., otvaraju se kvote za uvoz u Uniju određenih novih hibridnih vozila, podrijetlom iz trećih zemalja, prvenstveno konstruiranih za prijevoz devet ili manje osoba uključujući vozača, s klipnim motorom s unutarnjim izgaranjem i jednim ili više električnih motora kao pogonskim motorima, bez obzira na broj kotača koji se pokreću, neovisno o tome mogu li se napajati priključivanjem na vanjski izvor električne energije, trenutačno razvrstanih u oznake KN ex 8703 40 10, ex 8703 50 00, ex 8703 60 10 i ex 8703 70 00 (oznaka 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), na razdoblje od 200 kalendarskih dana od stupanja na snagu ove Uredbe.

2. Ako je kvota iscrpljena, uvoz predmetnog proizvoda u Uniju nije dopušten.

3. Obvezno je navođenje kvota za predmetnu zemlju podrijetla.

4. Uvoz u okviru primjenjive kvote podliježe carinskoj stopi koja se inače primjenjuje na predmetni proizvod uzimajući u obzir svako povlašteno tarifno postupanje predviđeno sporazumom između Unije i zemlje podrijetla.

5. Neovisno o prvom stavku, kvote se ne primjenjuju na uvoz predmetnog proizvoda unesenog u Sjevernu Irsku iz drugog dijela Ujedinjene Kraljevine i prodanog krajnjim potrošačima na državnom području Sjeverne Irske i registriranog za upotrebu u Sjevernoj Irskoj.

6. Ovaj se članak ne primjenjuje na proizvode podrijetlom iz:

(a) Islanda, Lihtenštajna i Norveške;

(b) Ukrajine;

(c) Kenije;

(d) zemalja u razvoju kako su navedene u Prilogu I. točki I.1., osim zemalja iz Priloga I. točke I.2.

Članak 2.

1. Kvotama utvrđenima u članku 1. upravljaju Komisija i države članice u skladu sa sustavom upravljanja carinskim kvotama utvrđenim u člancima od 49. do 54. Provedbene uredbe (EU) 2015/2447.

2. Kvotama se upravlja tromjesečno: od 1. prosinca 2026. do 28. veljače 2027., od 1. ožujka 2027. do 31. svibnja 2027. i od 1. lipnja 2027. do 18. lipnja 2027.

3. Dodjele svake tromjesečne kvote obustavljaju se dvadesetog radnog dana Komisije nakon završetka tromjesečnog razdoblja.

4. Od 1. prosinca 2026. do 18. lipnja 2027. neiskorištene količine kvota u jednom tromjesečju prenose se u sljedeće tromjesečje u istom godišnjem razdoblju primjene.

5. Količine dodijeljene u okviru kvote mogu se vratiti u skladu s primjenjivim carinskim zakonodavstvom. Ako je povlačenje tromjesečne kvote zaustavljeno u skladu s člankom 2. stavkom 3. ove Uredbe ili ako je kvota iscrpljena ili na drugi način zatvorena za daljnji pristup u skladu s ovom Uredbom, povrat tih količina ne podrazumijeva ponovno otvaranje te kvote za podnošenje ili prihvaćanje novih zahtjeva za povlačenje. Te vraćene količine uzimaju se u obzir samo radi prilagodbe salda relevantne kvote. Ako je neiskorišteni saldo tromjesečne kvote već prenesen u sljedeće tromjesečje u skladu s člankom 2. stavkom 3. ove Uredbe, količine vraćene naknadno za to tromjesečje ne prenose se u sljedeće tromjesečje. Stoga te kvote više neće biti dostupne gospodarskim subjektima.

6. Odstupajući od članka 51. stavka 5. Provedbene uredbe (EU) 2015/2447, kvote raspodijeljene ovom Uredbom ne podliježu razdoblju blokiranja.

7. Ako zatražene količine premašuju raspoloživi saldokvote, količine koje se dodjeljuju određuju se na proporcionalnoj osnovi i, ako rezultat nije cijeli broj, zaokružuju se na najbližu nižu cijelu jedinicu. Kvota se zatvara od datuma takve dodjele. Saldo koji preostane zbog zaokruživanja na niže nije raspoloživ za daljnje povlačenje unutar tog kvotnog razdoblja i prenosi se u sljedeće kvotno razdoblje, osim ako je predmetno kvotno razdoblje posljednje unutar istog godišnjeg razdoblja primjene.

Članak 3.

1. Uvoz proizvoda iz Priloga III. ovoj Uredbi podliježe naknadnom nadzoru Unije u skladu s uredbama (EU) 2015/478 i (EU) 2015/755.

2. Razvrstavanje proizvoda koji su obuhvaćeni ovom Uredbom temelji se na oznakama KN i TARIC.

Članak 4.

1. Podrijetlo svih proizvoda na koje se primjenjuje ova Uredba utvrđuje se u skladu s odredbama o nepovlaštenom podrijetlu koje su na snazi u Uniji i s Uredbom (EU) br. 952/2013 Europskog parlamenta i Vijeća ([41]).

2. Ako nije drukčije određeno, primjenjuju se važeće odredbe o carinama.

Članak 5.

1. Za korištenje kvota iz članka 1. za robu podrijetlom iz Narodne Republike Kine mora se predočiti potpisana i ovjerena potvrda o izvoznoj kvoti koju je izdala Kineska gospodarska komora za uvoz i izvoz strojeva i elektroničkih proizvoda (CCCME) Narodne Republike Kine.

2. Potvrda o izvoznoj kvoti sastavlja se na obrascu koji odgovara predlošku iz Priloga IV. ovoj Uredbi.

Članak 6.

Države članice i Komisija blisko surađuju kako bi se osiguralo poštovanje ove Uredbe

Članak 7.

Ova Uredba stupa na snagu 1. prosinca 2026.

Ova je Uredba u cijelosti obvezujuća i izravno se primjenjuje u svim državama članicama.

Sastavljeno u Bruxellesu 23. studenog 2026.

Za Komisiju
Predsjednica
Ursula VON DER LEYEN

([41]) Uredba (EU) br. 952/2013 Europskog parlamenta i Vijeća od 9. listopada 2013. o Carinskom zakoniku Unije (SL L 269, 10.10.2013., str. 1., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/952/oj).

PRILOG I.

I.1. **Popis zemalja u razvoju koje su članice WTO-a te Alžir i Libanon**

Afganistan, Albanija, Alžir, Angola, Antigva i Barbuda, Argentina, Armenija, Bahrein, Bangladeš, Barbados, Belize, Benin, Bocvana, Bolivija, Brazil, Brunej Darussalam, Burkina Faso, Burundi, Côte d'Ivoire, Crna Gora, Čad, Čile, Demokratska Republika Kongo, Dominika, Dominikanska Republika, Džibuti, Egipat, Ekvador, El Salvador, Esvatini, Fidži, Filipini, Gabon, Gambija, Gana, Grenada, Gruzija, Gvajana, Gvatemala, Gvineja, Gvineja-Bisau, Haiti, Honduras, Hong Kong, Indija, Indonezija, Jamajka, Jemen, Jordan, Južna Afrika, Kabo Verde, Kambodža, Kamerun, Katar, Kazahstan, Kenija, Kina, Kirgiska Republika, Kolumbija, Kongo, Kostarika, Kuba, Kuvajt, Laoska Narodna Demokratska Republika, Libanon, Lesoto, Liberija, Madagaskar, Makao, Malavi, Maldivi, Malezija, Mali, Maroko, Mauricijus, Mauritanija, Meksiko, Mjanmar, Moldova, Mongolija, Mozambik, Namibija, Nepal, Niger, Nigerija, Nikaragva, Oman, Pakistan, Panama, Papua Nova Gvineja, Paragvaj, Peru, Ruanda, Salomonovi Otoci, Samoa, Saudijska Arabija, Sejšeli, Senegal, Sijera Leone, Sjeverna Makedonija, Srednjoafrička Republika, Surinam, Sveta Lucija, Sveti Kristofor i Nevis, Sveti Vincent i Grenadini, Šri Lanka, Tadžikistan, Tajland, Timor-Leste, Tanzanija, Togo, Tonga, Trinidad i Tobago, Tunis, Turska, Uganda, Ujedinjeni Arapski Emirati, Ukrajina, Urugvaj, Vanuatu, Venezuela, Vijetnam, Zambija, Zimbabve.

I.2.— **Popis zemalja u razvoju na koje se primjenjuju privremene mjere**

Kina, Turska, Meksiko i Maroko.

PRILOG II.

Količine kvota

Proizvod	Oznake KN i TARIC	Dodjela po zemlji (ako je primjenjivo)	Od 1. prosinca 2026. do 28. veljače 2027.	Od 1. ožujka 2027. do 31. svibnja 2027.	Od 1. lipnja 2027. do 18. lipnja 2027.	Redni broj
			Količina kvote (u jedinicama)	Količina kvote (u jedinicama)	Količina kvote (u jedinicama)	
Određena nova hibridna vozila	8703 40 10 10, 8703 40 10 90, 8703 50 00 10, 8703 60 10 10, 8703 60 10 90, 8703 70 00 10	Kina	86 301	88 219	17 260	090254
		Japan	76 900	78 609	15 380	090255
		Turska	56 844	58 107	11 369	090256
		Ujedinjena Kraljevina	47 431	48 485	9 486	090257
		Republika Koreja	30 566	31 245	6 113	090258
		Meksiko	15 640	15 987	3 128	090259
		Maroko	10 779	11 019	2 156	090260
		Srbija	8 709	8 902	1 742	090261
		Sjedinjene Američke Države	8 317	8 502	1 663	090262
		Južna Afrika (*)	nije primjenjivo	nije primjenjivo	nije primjenjivo	nije primjenjivo
		Ostale zemlje	370	378	74	090290

(*) Nije primjenjivo jer je Južna Afrika izuzeta na temelju Priloga I. točke I.2.

PRILOG III.

Popis proizvoda koji podliježu naknadnom nadzoru

— Vozila konstruirana prvenstveno za prijevoz devet ili manje osoba uključujući vozača, s klipnim motorom s unutarnjim izgaranjem, rabljena ili nova, trenutačno razvrstana u oznake KN 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,

— Prethodno navedena kategorija obuhvaća i mikrohibridna vozila, konstruirana prvenstveno za prijevoz devet ili manje osoba uključujući vozača, s klipnim motorom s unutarnjim izgaranjem kao pogonskim motorom i izvorom električne energije, npr. integriranim alternatorom ili elektropokretačem, koji se koristi samo za nepogonske funkcije, rabljena ili nova, trenutačno razvrstana u oznake 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 i 8703 33 90 10,

— Motorna vozila za prijevoz robe bruto mase ne veće od 5 tona, rabljena ili nova, neovisno o pogonskom sklopu, trenutačno razvrstana u oznake KN 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 i 8704 60 00,

— Rabljena hibridna vozila konstruirana prvenstveno za prijevoz devet ili manje osoba uključujući vozača, s klipnim motorom s unutarnjim izgaranjem i jednim ili više električnih motora kao pogonskim motorima, bez obzira na broj kotača koji se pokreću, neovisno o tome mogu li se napajati priključivanjem na vanjski izvor električne energije, trenutačno razvrstana u oznake KN 8703 40 90, ex 8703 50 00, 8703 60 90, ex 8703 70 00 (oznake TARICs 8703 50 00 90; 8703 70 00 90),

— Rabljena vozila isključivo s električnim motorom za pogon, konstruirana prvenstveno za prijevoz devet ili manje osoba uključujući vozača, trenutačno razvrstana u oznaku KN 8703 80 90.

PRILOG IV.

POTVRDA O IZVOZNOJ KVOTI

KINESKA GOSPODARSKA KOMORA ZA UVOZ I IZVOZ STROJEVA I ELEKTRONIČKIH PROIZVODA (CCCME)
ADRESA: 8th Floor, Office Tower 2, No. 18 Jianguomennei Street, 100005, Beijing, KINA
TEL.: 0086-10-58280982
FAKS: 0086-10-58280870

BROJ POTVRDE O KVOTI:	
DATUM POTVRDE O KVOTI:	
IME PRODAVATELJA:	
IME UVOZNIKA:	
BROJ TRGOVAČKOG RAČUNA:	
DATUM TRGOVAČKOG RAČUNA:	

Redni broj	OZNAKA KN/TARIC	MARKA	MODEL	KOLIČINA
1				
2				
3				
4				
5				
6				
7				
8				
9				
10				
11				
12				
13				
14				
15				
16				
17				
18				
19				
… (*)				
UKUPNO				

(*) CCCME može proširiti broj redaka u tablici

IZJAVA

Ja, niže potpisani, potvrđujem da se ova potvrda odnosi na hibridna električna vozila obuhvaćena trgovačkim računom koji je dostavio [IME PRODAVATELJA] za izvoz kineskog podrijetla u Europsku uniju u skladu s dogovorom o kvotama u okviru zaštitnih mjera EU-a za hibridna električna vozila (Provedbena uredba Komisije (EU) 2026/2614).

Izjavljujem da su podaci u ovoj potvrdi istiniti i točni te da količina robe obuhvaćena ovom potvrdom ne premašuje kvotu dodijeljenu Kini u okviru zaštitnih mjera.

IME SLUŽBENIKA:

POTPIS:

DATUM: CCCME (PEČAT)