2026/2614

2026.11.24.

A BIZOTTSÁG (EU) 2026/2614 VÉGREHAJTÁSI RENDELETE

(2026. november 23.)

a személyszállításra tervezett egyes új hibrid járművek behozatalára vonatkozó ideiglenes védintézkedés bevezetéséről

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel a behozatalra vonatkozó közös szabályokról szóló, 2015. március 11-i (EU) 2015/478 európai parlamenti és tanácsi rendeletre ([1]) és különösen annak 5. és 7. cikkére,

tekintettel az egyes harmadik országokból történő behozatalra vonatkozó közös szabályokról szóló, 2015. április 29-i (EU) 2015/755 európai parlamenti és tanácsi rendeletre ([2]) és különösen annak 3. és 4. cikkére,

tekintettel az Európai Gazdasági Térségről szóló megállapodásra ([3]) és különösen annak 113. cikke (3) bekezdésének második albekezdésére,

mivel:

1. ELŐZMÉNYEK

(1) 2026. október 30-án az Európai Bizottság (a továbbiakban: Bizottság) az (EU) 2015/478 rendelet 5. cikke és az (EU) 2015/755 rendelet (a továbbiakban: alaprendeletek) 3. cikke alapján saját kezdeményezésére védintézkedési vizsgálatot indított a személyszállításra tervezett új hibrid járművek (a továbbiakban: hibrid járművek) Unióba történő behozatalára vonatkozóan. Az eljárás megindításáról a Bizottság értesítést (a továbbiakban: az eljárás megindításáról szóló értesítés) tett közzé az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* ([4]).

(2) Az eljárás megindítására a nyilvános piaci információs forrásokból és az uniós gazdasági ágazattól a Bizottság rendelkezésére álló információk mélyreható elemzését követően került sor. Tekintettel a hibrid ágazat érzékenységére, az innováció, a villamosítás és a foglalkoztatás szempontjából az uniós gazdaság szempontjából betöltött stratégiai jelentőségére, valamint arra, hogy elegendő bizonyíték áll rendelkezésre arra vonatkozóan, hogy a hibridek behozatala súlyos kárral fenyeget az uniós gazdasági ágazat számára, a Bizottság úgy határozott, hogy e különleges körülmények között és az alaprendeletekkel összhangban anélkül indítja meg a vizsgálatot, hogy valamely tagállamtól írásbeli kérelmet kapott volna.

(3) A Bizottság rendelkezésére álló információk továbbá azt mutatták, hogy a behozatal gyorsuló ütemben és az uniós gazdasági ágazat árainál jelentősen alacsonyabb árakon lépett be az Unióba. Tekintettel az uniós gazdasági ágazat instabil helyzetére, a jelentős globális termelési kapacitások meglétére és az uniós piac vonzerejére, a behozatal e megugrása arra késztette a Bizottságot, hogy értékelje, fennállnak-e olyan kritikus körülmények, amelyek a nehezen helyrehozható súlyos kár megelőzése érdekében ideiglenes intézkedések haladéktalan bevezetését teszik szükségessé.

(4) A késedelem nélküli fellépés szükségessége miatt a Bizottságnak az e szakaszban rendelkezésre álló információk alapján kellett elvégeznie az elemzését. Ez nem érinti a vizsgálat során beszerzendő további információk figyelembevételét. A Bizottság a vizsgálat során kellőképpen meg fogja vizsgálni különösen az uniós gyártók, az importőrök és a kereskedők kérdőívre adott válaszait, az írásbeli beadványokat és a védelemhez való jog gyakorlása során benyújtott információkat. Az érdekelt feleknek lehetőségük lesz arra is, hogy az eljárás megindításáról szóló értesítés 3.4. szakaszának megfelelően meghallgatást kérjenek.

([1]) HL L 83., 2015.3.27., 16. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/478/oj.
([2]) HL L 123., 2015.5.19., 33. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/755/oj.
([3]) HL L 1., 1994.1.3., 3. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_internation/1994/1/oj).
([4]) Értesítés az egyes új, személyszállító hibrid járművek behozatalára vonatkozó védintézkedési vizsgálat megindításáról (HL C, C/2026/5780, 2026.10.30., ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2026/5780/oj).

2. AZ ÉRINTETT TERMÉK ÉS A HASONLÓ VAGY KÖZVETLENÜL VERSENYZŐ TERMÉKEK

(5) Az eljárás megindításáról szóló értesítés szerinti érintett termék: a jelenleg az ex 8703 40 10, ex 8703 50 00, ex 8703 60 10 és ex 8703 70 00 KN-kódok (TARIC-kód: 8703 40 10 10, 8703 40 10 90, 8703 50 00 10, 8703 60 10 10, 8703 60 10 90, 8703 70 00 10) alá tartozó, elsősorban személyszállításra – a jármű vezetőjét is beleértve legfeljebb kilenc személynek a szállítására – tervezett, egy belső égésű, dugattyús motorral és hajtómotorként, a meghajtott kerekek számától függetlenül egy vagy több elektromos motorral működő egyes új hibrid járművek, külső elektromos áramforrásra csatlakoztathatóan tölthetők is.

(6) Az érintett termék két típusból áll: új hibrid elektromos járművek (HEV) és hálózatról tölthető új hibrid elektromos járművek (PHEV). A PHEV belső égésű dugattyús motorral és egy vagy több akkumulátorral működő villanymotorral rendelkezik. A belső égésű motor támogatja a villanymotort, és az akkumulátor külső feltöltése a hálózathoz való csatlakozással történik. A hibrid elektromos járművek belső égésű dugattyús motorral működnek, de akkumulátorral működő villanymotorral is rendelkeznek, amely a hagyományos motor kiegészítésére szolgál. A hibrid elektromos járművek villamos energiája belsőleg a regeneratív fékezésből és a belső égésű motorból képződik. ([5]) A hibrid elektromos járművek magukban foglalják az ún. lágy-hibrid elektromos járműveket (MHEV), amelyek olyan akkumulátorral rendelkező járművek, amely az üzemanyag-gazdaságosság javítása érdekében támogatja a belső égésű motort a jármű hajtásában.

(7) A kizárólag nem meghajtási célra használt elektromos energiaforrással rendelkező járművek, a 168/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet ([6]) szerinti L kategóriájú járművek és a motorkerékpárok nem tartoznak a vizsgálat hatálya alá.

(8) A Bizottság ideiglenesen megállapította, hogy az uniós gyártók által előállított termék (a továbbiakban: hasonló termék) hasonló az érintett termékhez, vagy azzal közvetlen versenyben áll. Mind a belföldi, mind pedig az importált termék azonos alapvető fizikai és műszaki tulajdonságokkal rendelkezik. Mindkettő elektromos motorral és akkumulátorrendszerrel kombinált belső égésű motorral rendelkezik. Bár az egyes modellek teljesítményük, berendezésük vagy kialakításuk tekintetében eltérőek lehetnek, ezek a különbségek nem változtatják meg a hibrid elektromos vagy a tisztán elektromos járműveket jellemző alapvető jellegüket. Mind a belföldi, mind az importált termék azonos célokat szolgál, azokat személyszállításra használják, és így végfelhasználásuk azonos. Ezen túlmenően mindkettőt hasonló vagy azonos értékesítési csatornákon keresztül kínálják az ügyfeleknek, akik belföldi és külföldi beszállítóktól is beszerezhetik a termékeket. Ennek megfelelően jelentős mértékű verseny áll fenn az érintett termék és az uniós gyártók által előállított termék között.

3. AZ UNIÓS GYÁRTÓK

(9) A piaci információk alapján a hasonló termék uniós gyártói közé tartoznak a különböző márkák alatt működő gyártók is. Az ACEA (Európai Gépjárműgyártók Szövetsége) számos ilyen uniós gyártót képvisel.

(10) Az eljárás megindításáról szóló értesítésben a Bizottság felkérte az uniós gyártókat, hogy működjenek együtt a vizsgálatban.

4. A BEHOZATAL NÖVEKEDÉSE

(11) Az Eurostattól származó információk alapján a Bizottság előzetes elemzést végzett azzal kapcsolatban, hogyan alakult az érintett termék behozatala a 2023–2025-ös időszakban és 2026 első felében. A korábbi teljes éves időszakokkal való összehasonlíthatóság biztosítása érdekében a Bizottság elemezte a 2025-ös év utolsó hat hónapját és 2026 első hat hónapját magában foglaló legutóbbi 12 hónapos időszakot is (a továbbiakban: legutóbbi időszak).

(12) A behozatal alakulásának értékelése során a Bizottság nem vette figyelembe az ideiglenes intézkedések hatálya alól kizárandó egyes országokból érkező behozatal volumenét, különösen a következőket: az Európai Gazdasági Térség (EGT) országai, valamint Kenya és Ukrajna. Tekintettel a piacoknak az EGT-tagországokkal való szoros

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

([6]) Az Európai Parlament és a Tanács 168/2013/EU rendelete (2013. január 15.) a két- vagy háromkerekű járművek, valamint a négykerekű motorkerékpárok jóváhagyásáról és piacfelügyeletéről (HL L 60., 2013.3.2., 52. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/168/oj).

integrációjára, az ezekből az országokból származó behozatal alacsony volumenére, a Bizottság úgy véli, hogy a Norvégiából, Izlandról és Liechtensteinből származó, az értékelés tárgyát képező termékeket e rendelet alkalmazásából ki kell zárni. A Kenyából származó behozatalt kétoldalú megállapodás ([7]) ([8]) alapján, az Ukrajnából származót pedig a védintézkedésekről szóló alaprendelet ([9]) felfüggesztése alapján zárták ki. A figyelembe vett időszak alatt nem érkezett behozatal Kenyából, és a Norvégiából, Izlandról, Liechtensteinből és Ukrajnából érkező behozatal együttesen az érintett termék teljes uniós behozatalának kevesebb mint 0,01 %-át tette ki.

(13) Az érintett termékek összes behozatala a következőképpen alakult:

1. táblázat

Az összes behozatal darabszámban (évente)

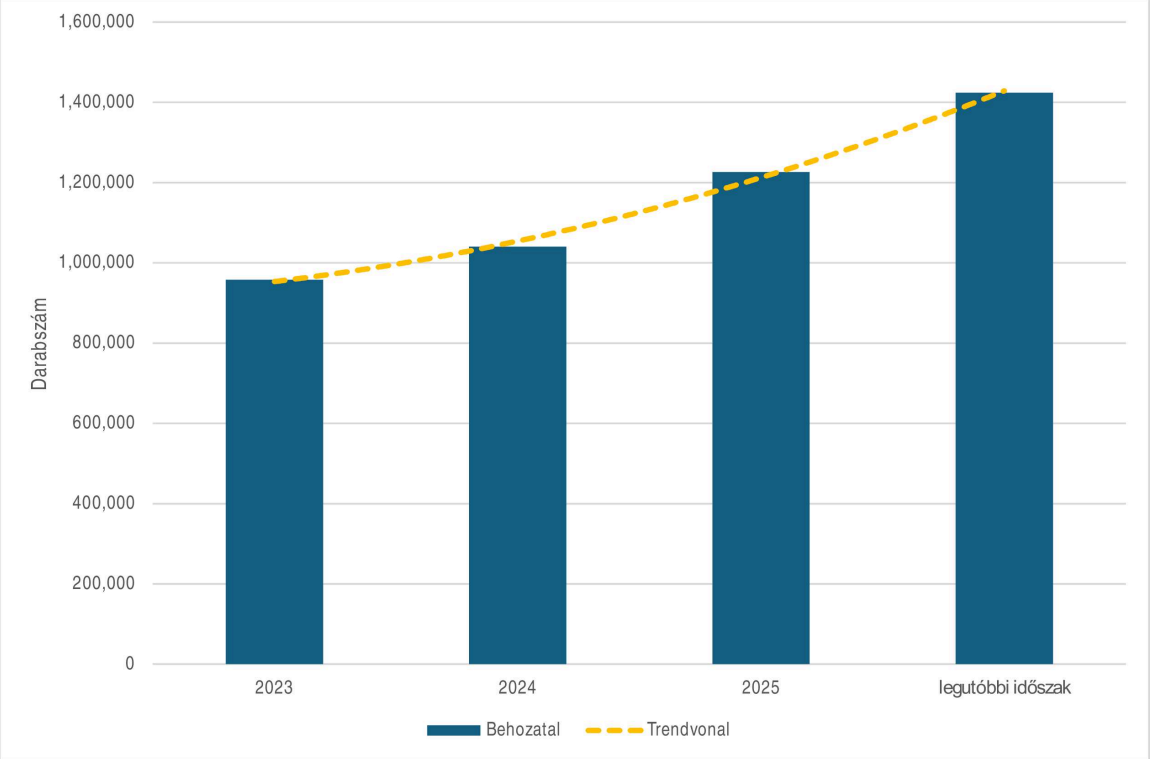
	2023	2024	2025	Legutóbbi időszak
Behozatal darabszámban	957 965	1 040 457	1 225 813	1 423 691
Mutató (2023=100)	*100*	*109*	*128*	*149*

Forrás: Eurostat – Az Eurostat adatai a 8703 40 10, 8703 50 00, 8703 60 10 és 8703 70 00 KN-kódokból származnak.

(14) Összességében az érintett termék behozatala 2024-ben 9 %-kal nőtt 2023-hoz képest, majd 2025-ben (+ 28 %) és a legutóbbi időszakban (+ 49 %) is emelkedett. A 2026 első felére vonatkozó adatok megerősítik, hogy az érintett terméket valószínűleg továbbra is jelentősen megnövekedett mennyiségben importálják. Az érintett terméket így a védintézkedésekre vonatkozó alaprendeletek értelmében nagyobb mennyiségben importálják.

1. ábra

Az összes behozatal darabszámban (évente)



([7]) Az Európai Gazdasági Térségről szóló megállapodás.

([8]) Gazdasági Partnerségi Megállapodás egyrészről az Európai Unió, másrészről a Kenyai Köztársaság, a Kelet-Afrikai Közösség tagja között (HL L, 2024/1648, 2024.7.1., ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_internation/2024/1648/oj).

([9]) Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2025/1153 rendelete (2025. június 5.) az (EU) 2015/478 rendelet egyes rendelkezéseinek az ukrán termékek Unióba történő behozatala tekintetében történő felfüggesztéséről (ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2025/1153/oj).

(15) A 2. táblázat a behozatalt származási ország szerinti bontásban mutatja be. A Kínai Népköztársaság (a továbbiakban: Kína) jelenleg az Unióba irányuló új hibrid járművek legnagyobb exportőre, és a Kínából érkező behozatal 2024-től kezdődően megugrott. Az importstatisztikák azt mutatják, hogy a Kínából érkező behozatal 2023-hoz képest közel 1 000 %-kal nőtt a legutóbbi időszakban. A kínai behozatal Marokkóval és Szerbiával együtt az új hibrid járművek behozatalának leggyorsabban növekvő forrása. A Törökországból és Mexikóból érkező behozatal szintén folyamatosan nőtt. Ezzel szemben a máshonnan származó behozatal vagy viszonylag stabil maradt, vagy csökkent.

2. táblázat

Az összes behozatal darabszámban származás szerint (évente)

	2023	2024	2025	Legutóbbi időszak
Kína	46 001	106 542	302 403	486 582
Mutató (2023=100)	*100*	*232*	*657*	*1 058*
Japán	268 611	305 240	269 459	256 898
Mutató (2023=100)	*100*	*114*	*100*	*96*
Törökország	177 074	185 194	199 182	207 454
Mutató (2023=100)	*100*	*105*	*112*	*117*
Egyesült Királyság	225 101	193 914	166 200	147 058
Mutató (2023=100)	*100*	*86*	*74*	*65*
Dél-Korea	104 668	124 741	107 104	99 081
Mutató (2023=100)	*100*	*119*	*102*	*95*
Mexikó	57 264	50 973	54 802	63 980
Mutató (2023=100)	*100*	*89*	*96*	*112*
Marokkó	18	26 815	37 771	61 259
Mutató (2023=100)	*100*	*148 972*	*209 839*	*340 328*
Szerbia	2	17	30 515	41 537
Mutató (2023=100)	*100*	*850*	*1 525 750*	*2 076 850*
Dél-Afrika	14 313	5 138	28 757	31 467
Mutató (2023=100)	*100*	*36*	*201*	*220*
Egyesült Államok	64 488	41 586	29 142	27 674
Mutató (2023=100)	*100*	*64*	*45*	*43*
Minden egyéb alcsoport	425	297	478	701
Mutató (2023=100)	*100*	*70*	*112*	*165*

Forrás: Eurostat.

(16) A 3. táblázat negyedéves bontásban mutatja be a behozatalt 2025 harmadik negyedévétől 2026 második negyedévéig. A behozatal minden negyedévben folyamatosan nőtt, ami azt jelzi, hogy a növekedés a legutóbbi időszakban következetes volt, és a behozatal minden egymást követő negyedévben nőtt, ami tartós emelkedő tendenciára, nem pedig egyszeri növekedésre utal.

3. táblázat

Az összes behozatal darabszámban (negyedévente)

	2025 harmadik negyedéve	2025 negyedik negyedéve	2026 első negyedéve	2026 második negyedéve
Behozatal darabszámban	319 256	355 287	367 428	381 720
Mutató (2025 harmadik negyedéve =100)	*100*	*111*	*115*	*120*

Forrás: Eurostat.

(17) A 4. táblázat negyedéves bontásban származási országonként mutatja be a behozatalt a legutóbbi időszakban (2025 harmadik negyedévétől 2026 második negyedévéig). A Kínából érkező behozatal a legutóbbi időszakban folyamatosan, minden egymást követő negyedévben nőtt. A Marokkóból érkező behozatal a legutóbbi időszak első három negyedévében folyamatosan nőtt, ez a növekvő tendencia a negyedik negyedévben nem maradt fenn. Mindazonáltal a behozatal a negyedik negyedévben 112 %-kal magasabb maradt, mint a legutóbbi időszak első negyedévében. A Törökországból érkező behozatal a legutóbbi időszak második negyedévében meredeken nőtt, majd a következő negyedévben csökkent, bár a volumenek továbbra is magasabbak voltak, mint az első negyedévben. A máshonnan érkező behozatal vagy viszonylag stabil maradt, vagy csökkent a legutóbbi időszakban.

4. táblázat

Az összes behozatal darabszámban származás szerint (negyedévente)

	2025 harmadik negyedéve	2025 negyedik negyedéve	2026 első negyedéve	2026 második negyedéve
Kína	92 999	98 139	124 696	170 748
Mutató (2025 harmadik negyedéve =100)	*100*	*106*	*134*	*184*
Japán	65 851	69 754	61 460	59 833
Mutató (2025 harmadik negyedéve =100)	*100*	*106*	*93*	*91*
Törökország	38 664	69 114	50 240	49 436
Mutató (2025 harmadik negyedéve =100)	*100*	*179*	*130*	*128*
Egyesült Királyság	40 015	36 161	40 444	30 438
Mutató (2025 harmadik negyedéve =100)	*100*	*90*	*101*	*76*
Dél-Korea	28 136	21 320	26 620	23 005
Mutató (2025 harmadik negyedéve =100)	*100*	*76*	*95*	*82*
Mexikó	16 814	15 242	15 538	16 386
Mutató (2025 harmadik negyedéve =100)	*100*	*91*	*92*	*97*
Marokkó	6 329	14 394	27 135	13 401
Mutató (2025 harmadik negyedéve =100)	*100*	*227*	*429*	*212*
Szerbia	10 721	16 330	9 547	4 939
Mutató (2025 harmadik negyedéve =100)	*100*	*152*	*89*	*46*
Dél-Afrika	9 483	8 839	5 323	7 822
Mutató (2025 harmadik negyedéve =100)	*100*	*93*	*56*	*82*
Egyesült Államok	10 120	5 825	6 244	5 485
Mutató (2025 harmadik negyedéve =100)	*100*	*58*	*62*	*54*
Minden egyéb	124	169	181	227
Mutató (2025 harmadik negyedéve =100)	*100*	*136*	*146*	*183*

Forrás: Eurostat.

(18) Az 5. táblázat az összes harmadik országból érkező behozatal havi alakulását mutatja 2025-ben és 2026-ban. A 2026 júliusáig rendelkezésre álló adatok megerősítik, hogy a behozatal minden hónapban magasabb volt, mint az előző év megfelelő hónapjában. 2025-ben a behozatal emelkedő tendenciát mutatott, havonta átlagosan 4,64 %-kal nőtt. 2026-ban ez a tendencia markánsabbá vált, átlagosan havi 9,33 %-os növekedéssel. 2025 első hét hónapjának behozatali volumenét 2026 azonos időszakával összehasonlítva a behozatal 39,5 %-kal nőtt.

5. táblázat

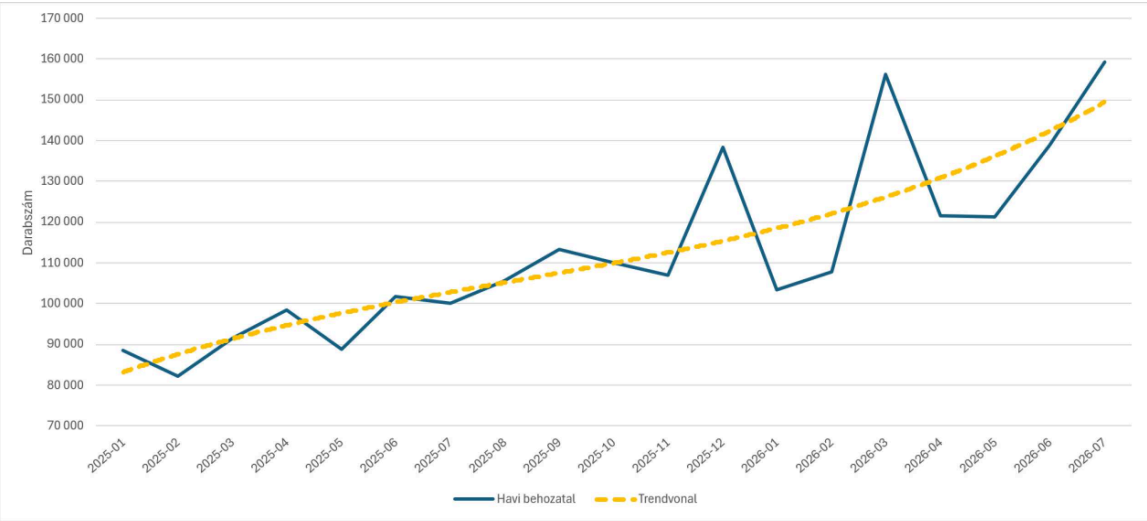
Az összes behozatal darabszámban (havonta)

Hónap / Év	2025	2026
január	88 670	103 429
február	82 225	107 816
március	91 489	156 183
április	98 453	121 459
május	88 769	121 334
június	101 664	138 927
július	100 224	159 388
augusztus	105 656	
szeptember	113 376	
október	110 024	
november	107 002	
december	138 261	
Forrás: EUROSTAT.		

(19) Amint azt az alábbi 2. ábra szemlélteti, 2025 végétől mind a havi behozatali görbe, mind a megfelelő polinomiális trendvonala egyértelmű meredekséget mutat, és jelentősen meredekebbé válik.

2. ábra

A havi behozatal alakulása 2025-ben és 2026-ban



5. **VÁRATLAN FEJLEMÉNYEK**

(20) A Bizottság előzetesen arra a következtetésre jutott, hogy a behozatal növekedése előre nem látható fejlemények eredménye, amelyek számos olyan tényezőre vezethetők vissza, amelyek egyensúlyhiányt okoznak az érintett termék nemzetközi kereskedelmében.

(21) Először is, a globális gépjárműipart az elektromos járművek – köztük az érintett termék – gyorsan növekvő gyártása és gyártási kapacitása jellemezte, különösen Kínában, ahol ezt a gyors kapacitásbővítést iparpolitikák, ötéves tervek és más kormányzati támogatási programok támogatták ([10]). Ezt észszerűen nem lehetett előre látni a vonatkozó WTO-vámtárgyalások idején, illetve akkor, amikor az EU beleegyezett, hogy Kína csatlakozzon a WTO-hoz ([11]). A Mobility Global Kína, Törökország, Korea, Japán és az Egyesült Királyság általános gyárkapacitására vonatkozó előrejelzésében foglalt becslés szerint a kapacitás növekedése 2026 és 2033 között folytatódni fog, elsősorban a kínai kapacitásbővítések miatt (16. táblázat).

(22) Ugyanakkor az elektromos járműveket, valamint az érintett terméket érintő, egyre fokozódó kereskedelemkorlátozó gyakorlatok következtében jelentős exportpiacok zárnak be. Az Egyesült Államok jelentős behozatali akadályokat alkalmaz, többek között a 301. szakasz szerinti 100 %-os vámot a Kínában gyártott PHEV-ekre a 2,5 %-os legnagyobb kedvezményes vámon felül, valamint a helyi tartalommal kapcsolatos követelményeket és a 232. szakasz szerinti 25 %-os vámot az összes többi származási helyről származó behozatalra. Más jelentős piacok, köztük Kanada és Törökország szintén jelentős vámakadályokat tartanak fenn. Kanada a Kínából származó elektromos személygépkocsikra – egyes hibrid járműveket is beleértve – évi 49 000 járműnek megfelelő kvótát tart fenn, 6,1 %-os legnagyobb kedvezményes vámtétel mellett. Törökország jelenleg 40 %-os kiegészítő vámot tart fenn a Kínából származó személygépkocsikra, köztük egyes hibrid elektromos járművekre. Ezzel szemben az uniós piac viszonylag nyitott marad (10 % legnagyobb kedvezményes elbánás). A vonatkozó WTO-vámtárgyalások idején észszerűen nem lehetett előre látni ezeket a kereskedelemkorlátozó intézkedéseket, amelyek vonzó exportpiaccá teszik az Uniót.

(23) A Kínából érkező akkumulátoros elektromos járművekre (BEV) vonatkozó szubvencióellenes vizsgálatot követően az Unió kiegyenlítő intézkedések formájában kiegészítő vámokat vezetett be. Az ideiglenes intézkedések 2024. július 4-én, a végleges intézkedések pedig 2024. október 30-án léptek hatályba. A kiegyenlítő vámok mértéke a BYD esetében 17 %, a SAIC és más nem együttműködő gyártók esetében pedig 35,3 %. Ennek eredményeként az elektromos járművek kínai exportjának uniós piaca korlátozottabbá vált. Az intézkedések bevezetése előtt az akkumulátoros elektromos járművek Unióba irányuló behozatala egyértelmű és jelentősen emelkedő tendenciát mutatott, és évről évre nőtt (lásd a 6. táblázatot).

6. táblázat

A Kínából származó akkumulátoros elektromos járművek Unióba irányuló behozatala

	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Az akkumulátoros elektromos járművek behozatala darabszámban	21 243	134 952	256 712	413 071	438 396	430 721
Mutató (2020=100)	*100*	*635*	*1 208*	*1 945*	*2 064*	*2 028*
Δ % az előző évhez képest		535	90	61	6	– 2

Forrás: Eurostat és a tagállami vámhatóságok adatai.

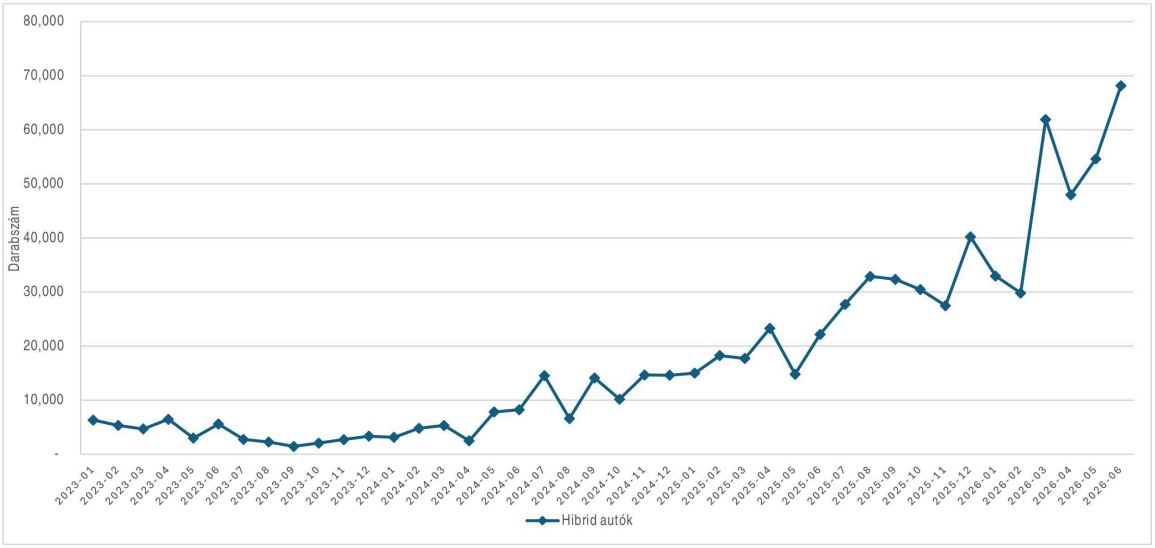
(24) Az intézkedések hatálybalépését követően ez az emelkedő tendencia megtorpant, és a behozatal szintje visszaesett, miközben az új hibrid járművek behozatala megugrott. Az ellentétes tendenciák a 3. ábrán láthatók, ami azt jelzi, hogy az akkumulátoros elektromos járművek behozatalának szerkezete egyértelműen eltolódott az új hibrid járművek irányába.

([10]) Az alternatív energiaforrásokkal működő gépjárművekre – köztük a PHEV-ekre – vonatkozó kormányzati szakpolitikákat, ötéves terveket és támogatási programokat a Kínai Népköztársaságból származó, személyszállításra tervezett, új, akkumulátoros elektromos gépjárművek behozatalára vonatkozó ideiglenes kiegyenlítő vám kivetéséről szóló, 2024. július 3-i (EU) 2024/1866 bizottsági végrehajtási rendelet (HL L, 2024/1866, 2024.7.4., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/1866/oj) és a Kínai Népköztársaságból származó, személyszállításra tervezett, új, akkumulátoros elektromos gépjárművek behozatalára vonatkozó végleges kiegyenlítő vám kivetéséről szóló, 2024. október 29-i (EU) 2024/2754 bizottsági végrehajtási rendelet (HL L, 2024/2754, 2024.10.29., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/2754/oj) 3.1. és 3.2. szakasza részletesen tárgyalja.

([11]) Amint azt az Egyesült Államok vizsgálóbizottságának „A kristályos szilícium fotovillamos termékek behozatalára vonatkozó védintézkedés” című jelentése megerősítette.

3. ábra

A hibridek Kínából érkező behozatalának alakulása



(25) Ezt a gyors elmozdulást a gyártók gyártási rendszereinek nagy fokú rugalmassága tette lehetővé ([12]). Sokan olyan gyártósorokat üzemeltetnek, amelyek különböző erőátviteli rendszereket képesek előállítani, ami azt jelenti, hogy a hibrid járművek gyártásának bővítése nem feltétlenül teszi szükségessé új gyártólétesítmények fejlesztését. Ennek eredményeként a gyártók viszonylag könnyen átállhatnak a hibrid gyártásra. Bár a kiegyenlítő intézkedések célja az volt, hogy enyhülést hozzanak az uniós gazdasági ágazat számára az akkumulátoros elektromos járművekre vonatkozó kínai kormányzati támogatási programok miatti tisztességtelen verseny vonatkozásában, egyúttal arra is ösztönözték a kínai gyártókat, hogy bővítsék a kiegészítő vámok hatálya alá nem tartozó hibrid járművek kivitelét.

(26) E körülmények fényében a Bizottság ideiglenesen arra a következtetésre jutott, hogy ezek az előre nem látható fejlemények nemcsak a hibrid járművek Unióba irányuló behozatalának jelentős növekedését idézték elő, hanem továbbra is ösztönözni fogják azt.

6. A BEHOZATAL NÖVEKEDÉSÉT EREDMÉNYEZŐ KÖTELEZETTSÉGEK

(27) A Bizottság előzetesen arra a következtetésre jutott, hogy az érintett termék behozatalának növekedése az Európai Unió által az 1994. évi GATT alapján vállalt kötelezettségek, különösen a többoldalú kereskedelmi tárgyalások korábbi fordulói során a vonatkozó tarifacsoportokra nyújtott vámengedmények eredménye.

(28) Az érintett termék több tarifacsoportból áll, és e tarifacsoportok mindegyikén az Európai Unió 10 %-os értékvám-kötelezettséggel rendelkezik.

(29) Az engedményeket az Európai Unió 2016. december 1-jén EU CLXXIII számon hitelesített, módosított engedményes listája ([13]) I. részének II. szakasza rögzíti.

([12]) Lásd például: https://www.globaltimes.cn/page/202608/1369156.shtml és 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]) A WT/Let/1220. sz. WTO-dokumentum.

(30) Az Európai Uniónak a GATT-hoz csatolt, annak az 1994. évi GATT II. cikkének (7) bekezdése alapján és annak egyéb részei következményeként részét képező engedményes listájában szereplő engedmények eredményeként az Európai Unió az 1994. évi GATT alapján különösen a következő kötelezettségeket vállalta: Az érintett termék behozatalára vonatkozó nem tarifális korlátozásokat tiltó XI. cikk (1) bekezdése és különösen az 1994. évi GATT II. cikke (1) bekezdése a) és b) pontjának első és második mondata. A II. cikk (1) bekezdése b) pontjának első mondata értelmében az EU – alkalmazandó kivétel hiányában – nem vethet ki az érintett termékre az EU engedményes listájában és kötelezettségvállalásainak vonatkozó részében meghatározott és előírt vámokon felüli rendes vámokat. Ezenkívül a vizsgálat idején az érintett termékre alkalmazott uniós importvámok, más néven a legnagyobb kedvezményes vámtételek a fent említett vámtarifális kötelezettségvállalások által megengedett maximális szinteknek feleltek meg.

(31) Az érintett terméket az 1994. évi GATT alapján vállalt fenti kötelezettségek ([14]) következtében megnövekedett mennyiségben importálták, mivel ezek a kötelezettségek az Európai Unió vámengedményeivel együtt javították és biztosították az új hibrid járművek uniós piacra történő behozatalának piacra jutási feltételeit. A fent említett tarifális kötelezettségvállalások sem biztosítanak mozgásteret az Európai Unió számára a rendes vámok emelésére. Ez egyúttal magyarázatot ad arra is, hogy a szóban forgó kötelezettségek milyen módon eredményezték a behozatal olyan növekedését, amelynek kapcsán fennáll a komoly kárral való fenyegetés.

(32) A GATT szerinti, szóban forgó kötelezettségek ezzel egyidejűleg megakadályozták az EU-t abban, hogy növelje a szóban forgó termékre alkalmazott behozatali vámokat. Így az Európai Uniónak „az 1994. évi GATT-egyezményből eredő kötelezettségei [voltak, amelyek] korlátozták az Unió azon képességét, hogy megelőzze vagy orvosolja a behozatal növekedéséből eredő kárt”. Ezzel egyidejűleg az Európai Unió a védintézkedése „miatt felfüggesztette ezeket a kötelezettségeket”.

7. KOMOLY KÁRRAL VALÓ FENYEGETÉS

7.1. Az uniós gyártók helyzete

(33) Annak megállapítása érdekében, hogy fennáll-e az érintett termék uniós gyártóinak okozott súlyos kár vagy a komoly kárral való fenyegetés, a Bizottság az (EU) 2015/478 rendelet 9. cikkével és az (EU) 2015/755 rendelet 6. cikkével összhangban megvizsgálta, hogy az érintett termék tekintetében a felhasználás, a termelés, a kapacitáskihasználás, az értékesítés, a piaci részesedés, az árak, a jövedelmezőség, a foglalkoztatás és az érintett termék kivitele milyen tendenciákat követett 2023-tól kezdődően a legutóbbi időszakig (a továbbiakban: figyelembe vett időszak).

(34) A termelés, a termelési kapacitás és a kapacitáskihasználás a következőképpen alakult:

7. táblázat

Termelés, termelési kapacitás és kapacitáskihasználás

	2023	2024	2025	Legutóbbi időszak
Termelés (darabszámban kifejezve)	4 065 576	4 712 178	5 562 965	5 667 859
Mutató (2023=100)	*100*	*116*	*137*	*139*
Termelési kapacitás (darabszám)	6 420 013	7 583 462	9 000 898	9 317 209
Mutató (2023=100)	*100*	*118*	*140*	*145*
Kapacitáskihasználás (%)	63	62	62	61
Mutató (2023=100)	*100*	*98*	*98*	*96*

Forrás: Mobility Global.

(35) A figyelembe vett időszak alatt az uniós gazdasági ágazat termelése és termelési kapacitása nőtt. E növekedés üteme azonban a figyelembe vett időszak vége felé lelassult, mivel a növekedés a legutóbbi időszakban kevésbé volt markáns, mint a korábbi években. Ugyanakkor az elmúlt évek növekvő termelése ellenére a kapacitáskihasználás alacsony maradt, és az elmúlt négy évben átlagosan csak 62 % körül mozgott.

([14]) Az 1994. évi GATT XI. cikkének (1) bekezdése, II. cikke (1) bekezdésének a) pontja és II. cikke (1) bekezdése b) pontjának első és második mondata.

(36) Az uniós felhasználás, amely az Európai Gépjárműgyártók Szövetsége (ACEA) által bejelentett, az érintett termékre vonatkozó nyilvántartásba vételek számán alapul, a következőképpen alakult:

8. táblázat

Uniós felhasználás, belföldi értékesítés és piaci részesedés

	2023	2024	2025	Legutóbbi időszak
Felhasználás (darabszám)	3 530 443	4 047 806	4 749 212	5 113 654
Mutató (2023=100)	*100*	*115*	*135*	*145*
Belföldi értékesítés (darabszám)	2 572 451	3 007 313	3 523 010	3 689 630
Mutató (2023=100)	*100*	*117*	*137*	*143*
Az uniós gyártók piaci részesedése (%)	73	74	74	72
Mutató (2023=100)	*100*	*102*	*102*	*99*
Az import piaci részesedése (%)	27	26	26	28
Mutató (2023=100)	*100*	*96*	*96*	*104*

Forrás: Mobility Global és ACEA.

(37) Az uniós felhasználás a figyelembe vett időszakban folyamatosan, 2023-hoz képest a legutóbbi időszakban 45 %-kal nőtt. Ez azt jelzi, hogy a hibrid gépjárművek piaca gyorsan növekvő piac az Európai Unióban. Ugyanebben az időszakban az uniós gyártók belföldi értékesítései is növekedtek. Az uniós gyártók kezdetben profitáltak a felhasználás folyamatos növekedéséből, de ez a pozitív tendencia a legutóbbi időszakban megtorpant. Míg az uniós felhasználás tovább nőtt, az uniós gyártók piaci részesedése 2025 és a legutóbbi időszak között 2 százalékponttal csökkent. A növekvő piacon az uniós gyártóktól általában elvárható, hogy legalább fenntartják piaci részesedésüket. A piaci részesedés 2025 és a legutóbbi időszak közötti csökkenése azt jelentette, hogy ez a csökkenés 2026 első hat hónapjában következett be. Bár 2026-ra vonatkozóan még nem állnak rendelkezésre teljes éves adatok, az első hat hónapban megfigyelt tendencia folytatása – amint az már 2026 júliusában rekordszámú importált egység esetében megfigyelhető volt – a piaci részesedés 2 százalékpontot meghaladó csökkenését eredményezné az év egészében.

(38) A Bizottság továbbra is részletes elemzést végzett annak érdekében, hogy felmérje az importált új hibrid elektromos járművek árszintjét az EU-ban gyártott járművek áraihoz képest.

(39) Tekintettel az Unióba behozott új hibrid elektromos járművek modelljeinek sokféleségére, valamint annak biztosítása érdekében, hogy az elemzés összehasonlítható modelleken alapuljon, négy kategória esetében került ár-összehasonlításra sor ([15]). Az összehasonlításhoz kiválasztott négy kategória a B, B-SUV, C-SUV és D-SUV kategóriáknak felel meg, és az Unióba behozott járművek jelentős és reprezentatív mennyiségét teszi ki. E modelleket az uniós gyártók is gyártják, és importként is érkeznek az Unióba, ami lehetővé teszi az Unióban gyártott és az az Unióba importált modellek árainak közvetlen összehasonlítását.

([15]) A személygépkocsik szabványos európai járműosztályozási szegmensekre oszthatók, amelyek méretük, külső méretük és tervezett piaci felhasználásuk szerint csoportosítják a személygépkocsikat és a városi terepjárókat. Lásd még: https://alternative-fuels-observatory.ec.europa.eu/general-information/vehicle-types.

(40) A Bizottság a Marklines gépjárműipari portál ([16]) adatai alapján végezte el az árelemzést. A Bizottság elemezte a főbb importáló vállalatok által az exportáló országokban gyártott modellekre, valamint az uniós gazdasági ágazat által gyártott összehasonlítható modellekre vonatkozóan a fogyasztóknak tett árajánlatokat (a felek által elfogadott árengedmények nélkül). A Bizottság az árajánlatokat modelltípusonként értékelte az alapverzió esetében. Valamennyi vizsgált árajánlat 2026 első felére vonatkozik, ezért a legutóbbi időszakot tükrözi.

9. táblázat

Valamennyi harmadik országbeli importár és az uniós árak közötti különbség

Termék	Importált mennyiségek (egységekben)	Átlagos importár (EUR)	Átlagos uniós ár (EUR)	Árkülönbség (EUR)	Teljes árkülönbség (EUR)	Feltételezett forgalom (EUR)	Árkülönbség (%)
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
Összesen	203 596				1 358 831 046	7 418 976 578	18,3

Forrás: Eurostat és Marklines, Termék: Alapmodell 2026-ra vonatkozóan.

(41) A Bizottság az árelemzést az uniós gazdasági ágazat által a négy kategóriában gyártott 25 importált modellen és 29, az uniós gazdasági ágazat által előállított modellen végezte el, több mint 200 000 importált darabra kiterjedően. Az árak összehasonlítása jelentős árkülönbséget mutatott az összes exportáló ország importárai és az uniós gazdasági ágazat árai között. Az importárak körülbelül 18 %-kal alacsonyabbak az uniós gyártók árainál.

(42) Ezek az ár-összehasonlítások magyarázatot adnak arra, hogy az exportált modellek uniós piaci térnyerése hogyan volt lehetséges az uniós gazdasági ágazat kárára.

(43) A jövedelmezőséget illetően a Bizottság azt a hibrid járművek uniós gyártóinak jelentős részére vonatkozó adatok alapján értékelte, az értékesítési volumenek különbségeinek figyelembevétele érdekében súlyozva azokat. A 10. és 11. táblázatban szereplő indexált adatok az uniós gazdasági ágazat jövedelmezőségének folyamatos romlását mutatják a figyelembe vett időszakban.

10. táblázat

A jövedelmezőség alakulása (évente)

	2023	2024	2025	Legutóbbi időszak
Nyereségesség (2023 = 100)	*100*	*51*	*41*	*43*

Forrás: Uniós gyártók, *az értékesítési volumenek különbségeinek figyelembevétele érdekében súlyozott adatok*

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

11. táblázat

A jövedelmezőség alakulása (negyedévente)

	2025 Q3	2025 Q4	2026 Q1	2026 Q2
Nyereségesség (2025 harmadik negyedéve = 100)	*100*	*90*	*34*	*57*

Forrás: Uniós gyártók, az értékesítési volumenek különbségeinek figyelembevétele érdekében súlyozott adatok.

(44) Éves szinten a jövedelmezőség 2023 és a legutóbbi időszak között 57 %-kal csökkent. Ennek eredményeként a legutóbbi időszakban az uniós gazdasági ágazat átlagosan csak a kétharmadát érte el annak a minimális nyereségnek, amely rendes körülmények között szükséges lenne hibridjármű-üzletága hosszú távú pénzügyi életképességének biztosításához. A negyedéves adatok megerősítik, hogy ez a negatív tendencia folytatódott és fokozódott a legutóbbi időszakban. Ez az uniós gazdasági ágazat pénzügyi teljesítményének jelentős gyengülését jelzi mind hosszú távon, mind a legutóbbi negyedévekben. Bár 2026-ra vonatkozóan még nem állnak rendelkezésre teljes éves adatok, az első hat hónapban megfigyelt tendencia folytatása 2026 folyamán a jövedelmezőség további romlását jelezné.

(45) Ami a foglalkoztatást illeti, az ACEA foglalkoztatási adatai nem tartalmaznak erőátviteli technológia szerinti bontást. A foglalkoztatás intenzitására vonatkozó tanulmányok azonban jelzik a különböző típusú járművek gyártásához szükséges munkaerőt ([17]).

(46) Egy Syndex-elemzés ([18]) becslése szerint a lágy-hibrid járművek gyártása 1 000 járműre vetítve körülbelül 17,2 teljes munkaidős egyenértéknek megfelelő munkahelyet igényel, szemben a hálózatról tölthető hibrid járművek 17,4 teljes munkaidős egyenértékével. Ezek a becslések Franciaországra vonatkoznak, és nem veszik külön figyelembe a hibrid elektromos járműveket, jóllehet a lágy-hibrid elektromos járművek a hibrid elektromos járművek tágabb kategóriájába tartoznak.

(47) Tekintettel arra, hogy a becsült foglalkoztatási intenzitás nagyjából hasonló a lágy-hibrid elektromos járművek és a hálózatról tölthető elektromos járművek esetében (17,2, illetve 17,4 teljes munkaidős egyenérték/1 000 jármű), az új hibrid járművek gyártásához kapcsolódó foglalkoztatás becsléséhez az 1 000 járműre vetített 17,3 teljes munkaidős egyenérték átlagos foglalkoztatási intenzitás használható közelítő értékként.

(48) Bár az alapul szolgáló foglalkoztatási becslések országspecifikusak, észszerű alapot biztosítanak a foglalkoztatási adatok az Unió egészét lefedő extrapolálásához. Az uniós gépjárműipar nagyjából összehasonlítható gyártási folyamatokra és technológiákra támaszkodik.

(49) E foglalkoztatási mutatónak a hibrid járművek gyártására vonatkozó, a 12. táblázatban bemutatott adatokra való alkalmazása a következő becsült teljes munkaidős egyenértékeket eredményezi az új hibrid járművek gyártásához kapcsolódóan:

12. táblázat

Foglalkoztatás

	2023	2024	2025	Legutóbbi időszak
Foglalkoztatás	27 837	28 474	33 622	33 816
Mutató (2023=100)	*100*	*102*	*121*	*121*

Forrás: Syndex.

([17]) Galgóczi, B. (szerk.) *On the Way to Electromobility – a Green (er) But More Unequal Future?* [Az elektromobilitás felé vezető út – Zöld(ebb), de egyenlőtlenebb jövő?]. ETUI, 2023.

([18]) Lásd a fenti tanulmányt.

(50) A kivitel az alábbiak szerint alakult:

13. táblázat

Kivitel

	2023	2024	2025	Legutóbbi időszak
Exportértékesítések volumene (darabszám)	893 507	847 220	938 164	925 635
Mutató (2023=100)	*100*	*95*	*105*	*104*
Exportár (EUR/darab)	35 929	35 615	36 986	34 096
Mutató (2023=100)	*100*	*99*	*103*	*95*

Forrás: Eurostat.

(51) Az uniós gyártók kivitele 2025 kivételével viszonylag stabil maradt a figyelembe vett időszakban. Az exportárak 2023-ban csökkentek, majd ezt követően kismértékben emelkedtek, végül a legutóbbi időszakban ismét visszaestek.

7.2. **Komoly kárral való fenyegetés**

(52) A Bizottság ideiglenesen arra a következtetésre jutott, hogy az uniós gazdasági ágazat helyzete jelenleg még nem utal a növekvő behozatal által okozott súlyos kár fennállására. Mindazonáltal a Bizottság úgy ítélte meg, hogy a gazdasági ágazat instabil helyzetben van, és fennáll a fenyegető súlyos kár, tekintettel a 7.1. szakaszban bemutatott romló gazdasági mutatókra, az alacsony árú behozatal jelentős és gyorsuló növekedésére, az uniós gazdasági ágazaton belül tervezett szerkezetátalakításokra, valamint a számottevő mértékben rendelkezésre álló globális termelési kapacitásra.

Romló gazdasági mutatók

(53) Az előző elemzés kimutatta, hogy a legutóbbi időszakban az uniós gyártókra egyre nagyobb nyomás nehezedett a piaci részesedés, a kapacitáskihasználás, a jövedelmezőség és az árak tekintetében. Az uniós felhasználás jelentős növekedése ellenére az uniós gyártók piaci részesedése 2025 és a legutóbbi időszak között 2 százalékponttal ([19]) csökkent, és a kapacitáskihasználás tartósan alacsony maradt, a figyelembe vett időszakban 61 % és 63 % között mozgott. Az üzemek alacsony kihasználtsági aránya magasabb állandó költségeket eredményezett az uniós gyártók számára egy olyan helyzetben, amikor az uniós gyártók észszerűen arra számítottak, hogy növelik a termelési outputokat és csökkentik az állandó termelési költségeket. A piaci részesedés csökkenése különösen aggasztó egy olyan időszakban, amikor az uniós gyártóknak a villamosításra való átállás részeként jelentős beruházásokat kell eszközölniük új modellek és technológiák fejlesztésébe.

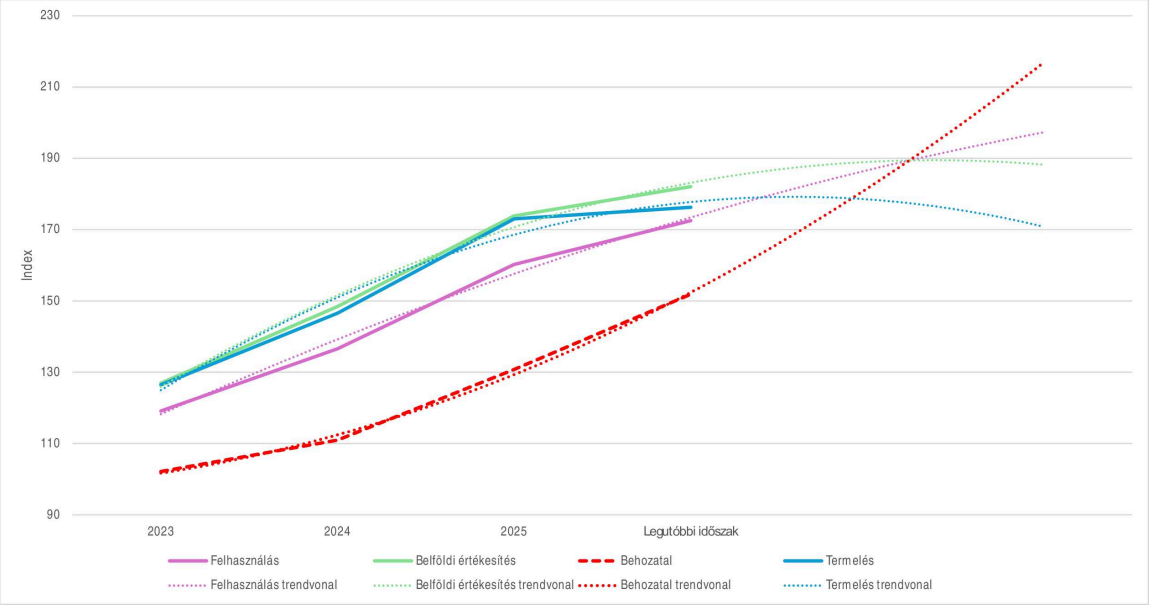
(54) Ugyanakkor a behozatal megugrott, az importárak átlagosan 18 %-kal alacsonyabbak voltak az uniós gazdasági ágazat árainál, és az uniós gazdasági ágazat jövedelmezősége folyamatosan romlott a figyelembe vett időszakban. Ezek az összesített bizonyítékok rávilágítottak arra, hogy az uniós gazdasági ágazat nem tudta kihasználni a piaci növekedés előnyeit, mivel az alacsony árú behozatal agresszív módon, a belföldi gyártók gazdasági teljesítményének közvetlen kárára ragadta magához a növekvő keresletet.

(55) Az alábbi grafikonon látható az uniós gazdasági ágazat teljesítménymutatói alakulásának a behozatal növekedésével való összehasonlítása. Mindegyik mutató tartalmazott egy, a következő két évre előre jelzett trendvonalat is, ami azt mutatta, hogy 2025 és a legutóbbi időszak között lassult a gazdasági mutatók növekedése, miközben a behozatal ugyanilyen ütemben folytatódott.

([19]) Bár 2026-ra vonatkozóan még nem állnak rendelkezésre teljes éves adatok, az első hat hónapban megfigyelt tendencia folytatása – amint az már 2026 júliusában rekordszámú importált egység esetében megfigyelhető volt – a piaci részesedés 2 százalékpontot meghaladó csökkenését eredményezné pusztán egy év alatt.

4. ábra

A fogyasztás, a termelés, az értékesítés és az import tendenciáinak áttekintése



(56) Ez különösen aggasztó volt egy olyan helyzetben, amikor az uniós gazdasági ágazatnak magas értékesítési volument és fenntartható kapacitáskihasználási arányt ([20]) kell elérnie, mivel ezt a piacot a versenyképesség megőrzéséhez szükséges magas állandó költségek és jelentős beruházási követelmények jellemzik. Ezek a mutatók összességükben arra utalnak, hogy az uniós gazdasági ágazat gazdasági helyzete a közeljövőben romlani fog. A behozatal növekedésének ütemével együtt, amint azt az alábbiakban részletesebben kifejtjük, ezek a fejlemények – intézkedések hiányában – egyre kiszolgáltatottabb helyzetbe hozhatják a gazdasági ágazatot.

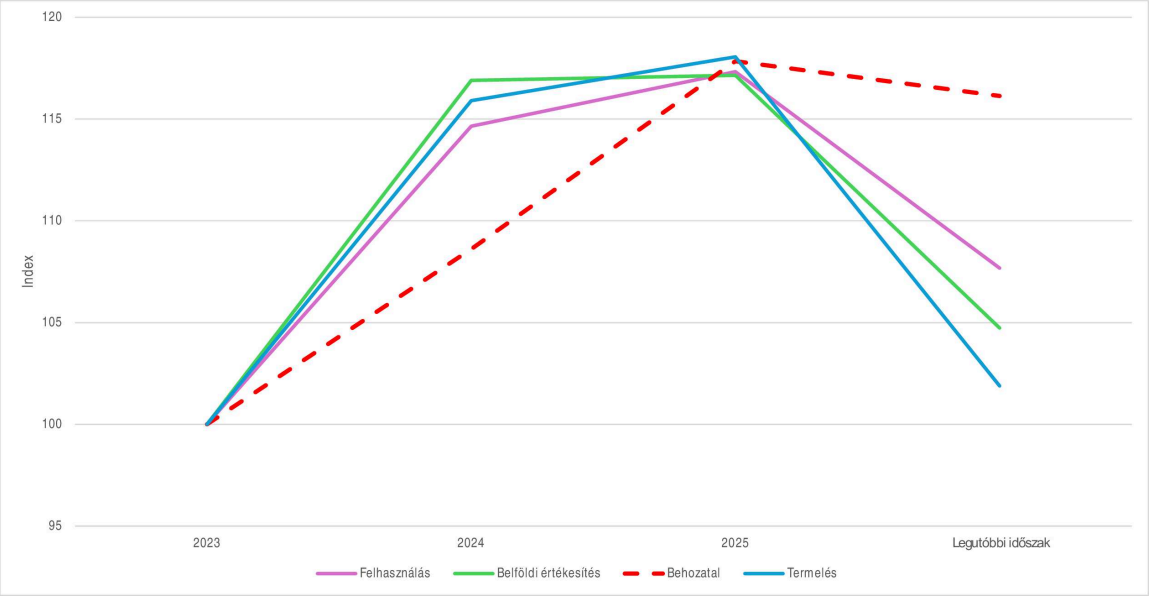
Az alacsony árú behozatal növekedési üteme számottevő

(57) A behozatal volumenének alakulása (1. táblázat) a figyelembe vett időszakban azt mutatta, hogy a behozatal nemcsak nőtt, hanem fel is gyorsult. Míg az uniós felhasználás 2025 és a legutóbbi időszak között jelentősen, 364 442 járművel nőtt, e többletkereslet több mint felét, egész pontosan 54 %-át a harmadik országokból származó behozatal fedezte. Tekintettel arra, hogy ezek a harmadik országok az uniós piaci részesedés 28 %-át tették ki, nyilvánvaló volt, hogy a piaci felhasználás közelmúltbeli növekedését nem a belföldi gazdasági ágazat, hanem elsősorban a behozatal fedezte és látta el. Emellett a legutóbbi időszakban a behozatal az uniós gyártók árainál jelentősen alacsonyabb árakon lépett be a piacra. Amellett, hogy a 7.1. szakaszban azonosított árkülönbség jelentős nyomást gyakorolt az uniós gazdasági ágazat gazdasági helyzetére, amelynek nyeresége már eleve instabil helyzetben van, ez az árkülönbség valószínűleg növelni fogja a további behozatal iránti keresletet is.

([20]) Számos uniós gyártó jelentett be olyan szerkezetátalakítási programokat, amelyek célja a kapacitás csökkentése a fenntarthatóbb kapacitáskihasználási arányok elérése érdekében. Lásd még a „Tervezett szerkezetátalakítások” című szakaszt.

5. ábra

Egyes mutatók éves növekedési aránya



(58) A fenti grafikon a fogyasztás, a termelés, a belföldi értékesítés és az import éves növekedési ütemének indexeit mutatja. Az első három évben a fogyasztás, a termelés és a belföldi értékesítés átlagosan valamivel 20 % alatti ütemben nőtt. A legutóbbi időszakban azonban a növekedés meredeken, egyszámjegyű szintre esett vissza. A behozatal kezdetben sokkal lassabb ütemben nőtt, de 2025-re felzárkózott a többi mutatóhoz. A legutóbbi időszakban a behozatal növekedési üteme meghaladta a többi mutatóét.

(59) A származási hely szerinti importstatisztikák (2. táblázat) azt mutatták, hogy ezt a hirtelen növekedést főként, de nem kizárólag a Kínából származó behozatal idézte elő. A korábbi behozatali részesedésekre vonatkozó adatok azt mutatták, hogy a kínai behozatal kezdetben más harmadik országok rovására növelte piaci részesedését. A Kínából érkező behozatal a legutóbbi időszakban azonban az uniós gazdasági ágazat kárára kezdett piaci részesedést szerezni. Ez a tendencia várhatóan folytatódni fog, és az alacsony árú behozatal az előrejelzések szerint tovább emelkedik majd. A Mobility Global szerint Kína 2025-ben mintegy 7 millió hibrid járművet gyártott, és termelési kapacitása a becslések szerint megkétszereződik. Amint azt a 14. táblázat mutatja, a termelés várhatóan tovább növekszik.

14. táblázat

Kínai hibridgépjármű-gyártás

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

Forrás: Mobility Global. A 2025-re és 2026 első félévére vonatkozó adatok a tényleges termelést, a 2026 második félévétől kezdődő és 2030-ig tartó időszakra vonatkozó adatok pedig a Mobility Global előrejelzéseit tükrözik.

(60) E növekedés a gyengülő belföldi kereslet ellenére következik be, amely azt mutatja, hogy évről évre közel 20 %-kal csökken a járművek értékesítési aránya, beleértve a hálózatról tölthető hibrid elektromos járművek értékesítésének 26 %-os visszaesését is. ([21]) A csökkenő kereslet, a kapacitásfelesleg és az intenzív belföldi verseny miatt a kínai gyártók egyre inkább az exportpiacokra támaszkodnak. Amint azt a 15. táblázat mutatja, 2025-ben Kína exportja 2022-höz képest közel 500 %-kal nőtt. Kína mintegy 1,125 millió hibrid személygépkocsit exportált, amelyek 27 %-át az Unióba szánták. Ez 7 százalékpontos növekedést jelent 2024-hez képest, amikor Kína hibrid személygépkocsi-exportjának 20 %-a irányult az Unióba.

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

15. táblázat

A hibrid járművek Kínából érkező teljes globális behozatala

	2023	2024	2025
A Kínából érkező globális behozatal (darabszám)	191 912	526 312	1 124 177
Mutató (2023=100)	*100*	*274*	*586*

Forrás: Globális Kereskedelmi Atlasz

(61) Ugyanakkor, amint azt az 5. szakasz kifejti, az alternatív exportpiacok elérhetősége korlátozottnak tűnt. Ezzel szemben az uniós piac viszonylag nyitott maradt, és a gyenge belföldi kereslettel és kapacitásfelesleggel szembesülő kínai exportőrök szempontjából ezért vonzó exportpiac volt és jelenleg is az.

(62) Tekintettel az Unióba irányuló jelentős és gyorsan megnövekedett behozatalra, e behozatal árkülönbségére, valamint az egyéb érintett exportpiacokon fennálló magas importakadályokra, valószínű, hogy az Unióba a továbbiakban is számottevő mértékben érkezik behozatal. Az alacsony árú behozatal folyamatos és nagymértékű növekedése valószínűleg további nyomást gyakorol az uniós gyártók áraira, és rontja értékesítéseiket, piaci részesedésüket, jövedelmezőségüket és a beruházások megtérülését. Ez viszont gyengítené az uniós gazdasági ágazat azon képességét, hogy fenntartsa a termelést, megőrizze a munkahelyeket és finanszírozza az innovációhoz és a villamosításra való átálláshoz szükséges jelentős beruházásokat. A rendelkezésre álló bizonyítékok ezért alátámasztották azt a következtetést, hogy az alacsony árú behozatal növekvő volumene azzal fenyeget, hogy súlyos kárt okoz az uniós gazdasági ágazatnak.

Tervezett szerkezetátalakítások

(63) Az Európai Szerkezetátalakítási Figyelő (ERM) ([22]) előzetes elemzése, valamint a kiegészítő vállalati és médiabeszámolók alapján úgy tűnt, hogy 2024 óta fokozódott a szerkezetátalakítási tevékenység az uniós gépjárműipari gyártók körében. Az alábbi elemzés a főbb uniós gépjárműgyártókra összpontosít.

(64) 2024 decemberében egy uniós gyártó bejelentette, hogy 2030-ra németországi telephelyein több mint 35 000 dolgozót fog elbocsátani. ([23]) Ezt az adatot 2026 márciusában felfelé korrigálták; a vállalat szerint 2030-ig a vállalatcsoporton belül várhatóan közel 50 000 munkahely fog megszűnni. ([24])

(65) Az uniós gyártó 2026 szeptemberében világszerte további 50 000 munkahely megszüntetésére irányuló terveket hagyott jóvá. Ily módon a gyártó által elbocsátani kívánt foglalkoztatottak száma 2030-ra eléri a közel 100 000 főt, ebből megközelítőleg 50 000 munkahely az Unión belül – ezek mintegy fele Németországot érinti –, további 50 000 munkahely pedig a világ többi részén szűnik majd meg. ([25]) Jóllehet a munkahelyek megszűnése több területet, nem kizárólag a hibrid és a hálózatról tölthető hibrid elektromos járműveket érinti, a hibrid járművek jövőbeli gyártása mindazonáltal egyre nagyobb nyomás alatt áll ezen, a kapacitáscsökkentés biztosítását célzó nagyszabású átszervezésekről szóló bejelentések következtében. A 2026. szeptemberi bejelentés például jelezte, hogy az uniós gyártó a kiélezett importverseny miatt 2030 után nem tudja garantálni a jövőbeli termelési

([22]) Az Európai Szerkezetátalakítási Figyelő (ERM) Unió-szerte nyomon követi a gépjárműgyártók a foglalkoztatásban történő jelentős mértékű változtatásokra és a szerkezetátalakításra vonatkozó bejelentéseit, valamint rögzíti azokat a bejelentett szerkezetátalakítási eseteket, amelyek legalább 100 munkahelyet vagy a nagyobb vállalatoknál a foglalkoztatottak 10 %-át érintik.

([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.

allokációkat a hannoveri (12 900 alkalmazott), az emdeni (7 700 alkalmazott), a zwickaui (8 000 alkalmazott) és az Audi neckarsulmi (15 500 alkalmazott) üzemei számára ([26]). Mind a hannoveri, mind a neckarsulmi üzem részt vesz az új hibrid járművek gyártásában, ami rávilágít az új hibrid járművek e telephelyeken történő gyártásához kapcsolódó foglalkoztatást érintő veszélyre. Emellett az Unióban több gyártósor is kellően rugalmas ahhoz, hogy különböző erőátviteli rendszerrel rendelkező járműveket gyártson, ami azt jelenti, hogy bármely ilyen üzem bezárása következményekkel fog járni a hibrid elektromos járművek és a hálózatról tölthető hibrid elektromos járművek jövőbeli potenciális gyártására nézve.

(66) A Bizottság megjegyezte, hogy egy másik uniós hibridjármű-gyártó célja, hogy 2030-ig 80 %-ra javítsa a kapacitáskihasználást azáltal, hogy 800 000 egységgel átalakítja és csökkenti az európai termelési kapacitást ([27]). E szerkezetátalakítás részeként az uniós gyártó azt tervezi, hogy legkorábban 2028 végéig megszünteti a járműgyártást a franciaországi Poissyban. Ez magában foglalja majd a hibrid járművek gyártását is. A helyszínt ehelyett várhatóan olyan tevékenységekre használják fel, mint az alkatrészgyártás, a járművek felújítása, az újrafeldolgozás, a 3D nyomtatás és más ipari tevékenységek.

(67) Ez azt jelzi, hogy míg az elektromos járművek iránti kereslet növekszik, a piaci növekedést túlnyomórészt az importált hibridek ragadják magukhoz, és az uniós gyártók a termelési kapacitás csökkentését tervezik ahelyett, hogy teljes mértékben ki tudnák használni ezt a piaci növekedést. Az alacsony árú behozatal megugrásának várható folytatódása tovább fogja súlyosbítani az uniós gyártókra nehezedő nyomást.

(68) A Bizottság további nagyszabású szerkezetátalakítási bejelentéseket figyelt meg, amelyek közvetlenül kapcsolódnak a gyártásra nehezedő és egyre erősödő globális nyomáshoz, valamint az agresszív árképzéshez a gépjárműiparban, továbbá valószínűleg hatással lesznek a hibrid járművek jövőbeli gyártására. Egy másik gépjárműipari gyártó például közzétett egy átfogó új, hosszú távú stratégiát és átszervezési tervet, amelyben foglalkozik az intenzív globális versennyel, a fejlesztési költségekkel és a lendületes fejlődést mutató kínai gyártóktól érkező egyre nagyobb nyomással. ([28]) Ez az uniós gyártó az elektromos meghajtású járművek fejlesztési költségeinek csökkentése érdekében a mérnöki munkát végző foglalkoztatottjainak 15–20 %-át tervezi elbocsátani világszerte ([29]), és a tervek szerint a technikai, kutatási és adminisztratív pozícióban dolgozók létszámát is csökkenteni fogja globális szinten, ugyanakkor ez jelentős mértékben érinteni fogja a Francia- és Spanyolországban végzett műveleteket is.

(69) Emellett a Bizottság tudomásul vette egy másik uniós gyártó azon bejelentéseit, amelyek szerint 2027-ig világszerte közel 8 000 fővel kell leépíteni a létszámot ([30]), és a létszámleépítés elsősorban Németországban koncentrálódik. A vállalat rámutatott arra, hogy az átszervezés fő katalizátorai a jövedelmezőség romlása és a súlyos piaci ellenszél.

(70) Emellett egy másik uniós gyártó a jövedelmezőség megőrzése érdekében strukturális méretcsökkentési és költségkontroll-stratégiákat hajtott végre. A csúcskategóriás járművek iránti csökkenő kereslet és a Kínában tapasztalható intenzív árazási nyomás közepette a globális bevételekre nehezedő nyomás szükségessé tette a műveletek és a gyártási célok csökkentését és a vállalat költségszerkezetének átfogó újraértékelését. ([31])

Jelentős, rendelkezésre álló globális kapacitások

(71) A 16. táblázat a Mobility Globalnak a legfontosabb globális piacokon, nevezetesen Kínában, Törökországban, Koreában, Japánban és az Egyesült Királyságban rendelkezésre álló általános gyárkapacitásra vonatkozó előrejelzését mutatja be. Az előrejelzés szerint a kapacitás növekedése 2025 és 2033 között várhatóan folytatódni fog, elsősorban a kínai kapacitásbővítések miatt. Ezen gyárak kihasználtsága a becslések szerint 2025 után 50 % alá fog csökkenni, ami számottevő és aggasztó mértékű szabad kapacitást tükröz. Ezt különösen Kína okozza, ahol a kapacitáskihasználás a becslések szerint 43 %-os szintre esik vissza. Ennek eredményeként e globális piacokon a becsült kapacitásfelesleg elérheti akár az 50 millió járművet is, ami a tényleges termelés szintjének felel meg. Bár ezek az adatok nem kifejezetten a hibrid járművekre vonatkoznak, megfelelő kontextust biztosítanak a hibrid járművek szegmense működési feltételeinek értékeléséhez. Ez különösen fontos a gépjárműipar rugalmassága miatt, mivel a gyártók ugyanazon a gyártósoron különböző erőátviteli rendszerrel rendelkező járműveket tudnak gyártani. Ennek eredményeként a teljes gépjárműipari termelés és kapacitás alakulása releváns a hibrid járművek szegmensét érintő kapacitási környezet értékelése szempontjából.

([26]) https://www.semafor.com/article/09/04/2026/volkswagen-announces-record-job-cuts-amid-china-pressure és https://www.businesstimes.com.sg/companies-markets/volkswagen-plans-slash-50000-more-jobs-amid-dire-need-reduce-costs.
([27]) https://www.stellantis.com/en/company/our-strategy.
([28]) https://www.renaultgroup.com/groupe/notre-strategie/.
([29]) https://www.thechemicalengineer.com/news/renault-to-slash-20-of-engineering-jobs.
([30]) https://motorillustrated.com/an-overview-of-the-job-cuts-made-by-european-automakers-over-the-last-year-and-a-half/190369.
([31]) https://www.automotiveworld.com/topics/software-defined-vehicle/mercedes-benz-boss-warns-china-price-wars-here-to-stay/.

16. táblázat

Az általános gyárkapacitások előrejelzése a főbb globális piacokon

Egyesült Királyság, Japán, Kína, Korea, Törökország											
Mutató/év	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Teljes termelés (1 000 darabban)	43 988	44 022	47 112	45 297	45 172	45 093	45 455	45 996	46 261	46 839	47 124
Index	*100*	*100*	*107*	*103*	*103*	*103*	*103*	*105*	*105*	*106*	*107*
Teljes kapacitás (1 000 darabban)	83 884	88 072	92 077	94 684	95 179	94 847	95 624	95 283	95 447	95 626	96 127
Index	*100*	*105*	*110*	*113*	*113*	*113*	*114*	*114*	*114*	*114*	*115*
Kapacitáskihasználás (%)	52	50	51	48	47	48	48	48	48	49	49

Forrás: Mobility Global.

(72) Ezért a gépjárműipar világpiacának előzetes elemzése alapján a tervezett további bővítésekkel rendelkező exportőrök kellően szabadon rendelkezésre álló kapacitással bírnak, amely – tekintettel az alacsony importárakra és az uniós piac vonzerejére az új hibrid járművek tekintetében – valószínűleg egyre inkább az uniós piacra irányul.

Készletek

(73) A hibridek uniós készleteinek szintje releváns mutató az importált termékek által az uniós gazdasági ágazatra gyakorolt jövőbeli nyomás szempontjából, mivel e mennyiségeket az uniós piacon történő értékesítésre szánják.

(74) Ebben a szakaszban az elemzés különösen Kínára összpontosít, mivel úgy tűnik, hogy a behozatal megugrását elsősorban, de nem kizárólag a Kínából származó behozatal okozza. Az érintett termék uniós készletszintjének becslése érdekében a Bizottság megvizsgálta a 2023–2025-ös időszakra vonatkozó, Kínából az Unióba irányuló exportstatisztikákat. A Kína által bejelentett kivitel és az Unió által nyilvántartásba vett behozatal közötti különbség az Unióban vámkezelésre váró járműveknek tudható be. Tekintettel arra, hogy a járművek Kínából az Unióba történő szállítása több hónapig is eltarthat, a Bizottság a folyó évre vonatkozó adatokat nem vette figyelembe.

17. táblázat

A kínai exportstatisztikák és az uniós importstatisztikák összehasonlítása

	2023	2024	2025
Az EU-ba irányuló kínai export (darabszámban)	47 644	114 197	356 037
A Kínából érkező uniós behozatal (darabszám)	46 001	106 542	302 403
Különbség (darabszám)	1 643	7 655	53 634

Forrás: Kínai exportstatisztikák és Eurostat.

(75) Az export és az import közötti különbség 2023-ban elhanyagolható volt, 2024-ben kismértékben, 2025-ben pedig jelentősen nőtt, és mintegy 53 000 járművet ért el. Bár e járművek némelyikét 2026-ban vámkezelhették, a 2025-ben megfigyelt különbség nagyságrendje továbbra is jóval magasabb, mint az előző három évben. Ez azt jelzi, hogy a készletek egyre nagyobb mértékben halmozódnak fel, ami tovább növeli a behozatal által az uniós gazdasági ágazatra gyakorolt nyomást.

7.3. **Következtetés**

(76) A fentiekre tekintettel a Bizottság előzetesen arra a következtetésre jutott, hogy az uniós gyártók kiszolgáltatott helyzetben vannak, és súlyos kár fenyegeti őket, amint azt a 7.1. szakaszban bemutatott romló gazdasági mutatók, az alacsony árú behozatal jelentős és gyorsuló növekedése, az uniós gazdasági ágazaton belül tervezett szerkezetátalakítások, a számottevő mértékben rendelkezésre álló globális termelési kapacitások és az uniós piacon egyre inkább jelen lévő készletek is bizonyítják.

8. OK-OKOZATI ÖSSZEFÜGGÉS

(77) A Bizottság megvizsgálta, hogy a megnövekedett behozatal okozta-e a súlyos kár veszélyét az uniós gyártóknak. Emellett a Bizottság azt is megvizsgálta, hogy ezzel egy időben más ismert tényezők hozzájárulhattak-e a fenyegető súlyos kárhoz az uniós gyártóknak olyan módon, ami megkérdőjelezné az uniós gazdasági ágazat által elszenvedett fenyegető súlyos kár és a megnövekedett behozatal közötti ok-okozati összefüggés fennállását.

8.1. Megnövekedett behozatal

(78) A Bizottság előzetesen megállapította, hogy ok-okozati összefüggés áll fenn az érintett termék megnövekedett behozatala és az uniós gyártók által elszenvedett fenyegető súlyos kár között. A behozatal megugrása és az uniós gazdasági ágazat instabil gazdasági helyzete közötti ok-okozati összefüggést a legutóbbi időszakban megfigyelt fejlemények alátámasztották.

(79) Bár az uniós felhasználás és az uniós értékesítés nőtt a figyelembe vett időszakban, a legutóbbi időszak az első olyan időszak, amelyben a piaci növekedés elsősorban a behozatalnak, nem pedig az uniós gazdasági ágazatnak volt betudható. Mivel a behozatal ebben az időszakban agresszíven növelte jelenlétét az uniós piacon, az uniós gazdasági ágazat gazdasági mutatói romlottak, beleértve a piaci részesedés csökkenését, a jelentős árnyomást, az egyre instabilabb jövedelmezőséget és a további szerkezetátalakítás szükségességét.

(80) A legutóbbi időszakra vonatkozó havi adatok azt mutatják, hogy a behozatal gyorsuló ütemben lép be az uniós piacra. Ezenkívül az exportőrök kellően szabadon rendelkezésre álló kapacitással rendelkeznek, és további bővítéseket terveznek. Tekintettel arra, hogy az uniós piac az árak szempontjából vonzó a hibridek számára, a legutóbbi időszakban megfigyelt behozatali tendencia várhatóan folytatódni fog, sőt tovább gyorsul.

(81) Tekintettel az uniós gazdasági ágazat már amúgy is alacsony szintű jövedelmezőségére, valamint a magas állandó költségekre és a piacon való versenyképesség megőrzéséhez szükséges jelentős beruházásokra, a behozatal gyorsuló tendenciájának folytatása kétségtelenül tovább rontja az ágazat gazdasági helyzetét (ahogyan azt a legutóbbi időszakban tette), és valószínűleg a közeljövőben súlyos kárt okoz az uniós gyártóknak.

(82) A Bizottság ezért előzetesen arra a következtetésre jutott, hogy ok-okozati összefüggés áll fenn a behozatal növekedése és az uniós gyártók által elszenvedett fenyegető súlyos kár között.

8.2. Egyéb ismert tényezők

(83) Annak biztosítása érdekében, hogy a fenyegető súlyos kár ne a behozatal növekedésétől eltérő tényezőknek legyen betudható, a Bizottság előzetes elemzést végzett annak megállapítása érdekében, hogy egyéb tényezők hozzájárulhattak-e az uniós gyártók által elszenvedett fenyegető súlyos kárhoz, valamint annak érdekében, hogy e tényezők hatásait megkülönböztesse a megnövekedett behozatal hatásaitól, azzal a céllal, hogy előzetesen megállapítsa egy valódi és lényeges ok-okozati összefüggés fennállását.

(84) Míg a magas energiaárak a hibrid járművek gyártásának fontos tényezői, a tényleges fenyegető súlyos kár az alacsony árú behozatal megugrása által az uniós árakra gyakorolt nyomásból ered. Az energiaárak ugyanis általában magasabbak az Unióban, mint a világ más részein. Rendes piaci körülmények között a gyártók az észszerű nyereség fenntartása érdekében tükrözhetik értékesítési áraikban az ilyen költségnövekedést. Az érintett termék azonban az uniós áraknál átlagosan 18 %-kal alacsonyabb áron érkezik az Unióba, és nyomást gyakorol, ami megakadályozta az uniós gyártókat abban, hogy megemeljék értékesítési áraikat az energiaár fedezése érdekében. Ezért nem maga az energiaárak növekedése okozza a fenyegető súlyos kár meglétét, hanem az a tény, hogy a megnövekedett behozatal miatt az uniós gyártók értékesítési áraikban nem tudták tükrözni ezt a költségnövekedést.

(85) Az uniós gyártók exportteljesítménye nagyrészt stabil volt a figyelembe vett időszakban, kivéve 2024-et, amikor az export csökkent. E stabilitásra tekintettel a Bizottság ideiglenesen úgy ítélte meg, hogy az exportteljesítmény nem járult hozzá a fenyegető súlyos kárhoz.

(86) Ami a fogyasztói keresletet illeti, 2023 óta folyamatosan növekszik a hibrid járművek nyilvántartásba vétele az EU-ban. Emellett a Global Mobility szerint a regisztrációk száma 2029-ig várhatóan tovább nő.

18. táblázat

Az új hibrid járművek nyilvántartásba vételének alakulása az EU-ban (előrejelzéssel)

	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Nyilvántartásba vétel (1 000 darabban)	3 530	4 048	4 749	5 552	6 056	6 359	6 430	6 173
Mutató (2023=100)	*100*	*115*	*135*	*157*	*172*	*180*	*182*	*175*

Forrás: Mobility Global és ACEA. A 2026–2030-as időszakra vonatkozó adatok a Mobility Global előrejelzéséből származnak.

(87) Amellett, hogy a nyilvántartásba vételek száma növekszik, a hibrid járművek aránya az összes nyilvántartásba vételen belül a 2023. évi 33 %-ról a legutóbbi időszakban 46 %-ra nőtt.

19. táblázat

Az új hibrid járművek aránya az EU-ban nyilvántartásba vett összes járműhöz képest

	2023	2024	2025	Legutóbbi időszak
A hibrid járművek részaránya az összes nyilvántartásba vett jármű között au EU-ban (%-ban)	33	38	44	46
Mutató (2023=100)	*100*	*115*	*133*	*139*

Forrás: Mobility Global és ACEA.

(88) A Bizottság ezért előzetesen megállapította, hogy a hibrid járművek iránti uniós kereslet növekszik, és így nem járul hozzá a fenyegető súlyos kárhoz.

(89) Ami a szén-dioxid-kibocsátás csökkentésére vonatkozó szabályozási környezetet illeti, ez nem tekinthető a fenyegető súlyos kár okának. Éppen ellenkezőleg, az alkalmazandó és javasolt szabályozási fejlemények javították a hibrid járművek gyártóinak kilátásait. Jóllehet az Unió nagyívű szén-dioxid-csökkentési célértékeket határozott meg az új személygépkocsikra és kisteherautókra vonatkozóan, ezek az intézkedések nem jelentik a hibrid technológiák azonnali tilalmát. Ehelyett az átmeneti keretet az idők során strukturálták, és a közelmúltban a hibrid gyártók számára a korábban vártnál kevésbé korlátozó módon alakult. A szakpolitikai pálya a 2030-ig megvalósítandó gyorsabb teljes akkumulátor-elektromos átállással kapcsolatos várakozásoktól a 2035-ig tartó fokozatosabb megközelítés felé mozdult el, és a nem akkumulátoros elektromos járművek teljes betiltása helyett a 90 %-os szén-dioxid-csökkentési referenciaértékre irányuló javaslat teret enged a hibrid járművek folyamatos jelenlétének. Ennek megfelelően a Bizottság úgy véli, hogy a szabályozási környezet jelenleg nem jellemezhető úgy, hogy súlyos kárt okozna az uniós hibrid gyártóknak.

(90) Következésképpen a Bizottság ideiglenesen nem azonosított olyan egyéb tényezőket, amelyek gyengítenék a behozatal növekedése és az uniós gyártókat ért fenyegető súlyos kár közötti ok-okozati összefüggést.

8.3. **Következtetés**

(91) A fenti okokból a Bizottság ideiglenesen arra a következtetésre jutott, hogy ok-okozati összefüggés áll fenn a behozatal jelentős növekedése és az uniós gazdasági ágazatot ért fenyegető súlyos kár között. Más tényezők hozzájárulhattak az uniós gyártók által elszenvedett fenyegető súlyos kárhoz, de ezek a tényezők nem gyengítették az ok-okozati összefüggést.

9. **UNIÓS ÉRDEK**

(92) A Bizottság megvizsgálta, hogy az Unió érdekében állna-e ideiglenes intézkedések elfogadása. Az uniós érdek elemzése az összes érintett érdek megítélésén alapult, beleértve az uniós gyártók, az importőrök és a felhasználók érdekeit is.

(93) A klímasemlegességi célkitűzés az európai zöld megállapodás központi eleme, és a klímarendeletben meghatározott, jogilag kötelező erejű célkitűzés. Annak érdekében, hogy az EU 2050-ig elérje a klímasemlegességi célkitűzését ([32]), lépéseket tesz annak érdekében, hogy csökkentse a személygépkocsik kibocsátását, mivel a közúti közlekedés teszi ki az Unió szén-dioxid-kibocsátásának egyötödét. ([33]) Annak érdekében, hogy az Unió 2035-re elérje az új személygépkocsik és kisteherautók kibocsátásmentességét, 2030-ig 55 %-kal kívánja visszaszorítani a személygépkocsik és 50 %-kal a kisteherautók kibocsátását (2021. évhez képest). ([34]) Ennélfogva az új benzines vagy dízel személygépkocsik értékesítése (a jelenlegi szabályozás szerint) 2035-től tilalom alá esik. ([35])

(94) A belső égésű motorral felszerelt autók és a teljesen elektromos autók közötti jelenlegi átmeneti időszakban azonban a hibrid autók gyakran használt és keresett alternatívát jelentenek a fogyasztók számára, mivel már most is hozzájárulnak a kibocsátáscsökkentéshez, de nem járnak az alacsonyabb elektromos hatótávolság hátrányával, mint sok teljesen elektromos autó.

(95) Ugyanez vonatkozik az autógyártókra is, amelyek a költségek megosztása érdekében a belső égésű motor és a teljesen elektromos autók közötti átmeneti modellként, valamint a legkorszerűbb, teljesen elektromos autók előkészítését célzó kutatás és innováció „laboratóriumaként” is használják a hibrid autókat.

(96) Ezért a hibrid termékek uniós gyártásának elvesztése kevés alternatívát hagyna a fogyasztók számára, mivel a kínai behozatal piaci részesedése már most is csökkenti más beszállítók, például Japán vagy Korea piaci részesedését, és a legutóbbi időszakban a kínai behozatal az uniós gazdasági ágazat kárára is elkezdett piaci részesedést szerezni.

(97) Ezen túlmenően ezt a piacot magas állandó költségek és a versenyképesség megőrzéséhez szükséges jelentős beruházási követelmények jellemzik. Az életképes és nyereséges uniós gépjárműipar elengedhetetlen a teljes mértékben elektromos autók 2035-ig történő uniós gyártásához szükséges kutatási és fejlesztési beruházások biztosításához. Nem állna az Unió érdekében, hogy az EU zöld átállását kizárólag külföldi szereplők irányítsák.

(98) Emellett a Bizottság úgy véli, hogy a 12. szakaszban felvázolt ideiglenes védintézkedési forma megfelelő egyensúlyt teremtene az uniós gyártók és a továbbfelhasználók érdekei között. Annak figyelembevételével, hogy mennyire fontos a hibrid járművek ágazata az uniós gazdaság számára, különösen az innováció, a villamosítás és a foglalkoztatás tekintetében, a Bizottság előzetes értékelése szerint a hibrid járművekre vonatkozó intézkedések bevezetése az Unió érdekét szolgálná.

10. **KRITIKUS KÖRÜLMÉNYEK**

(99) Az (EU) 2015/478 rendelet 7. cikke (1) bekezdésének a) pontjával összhangban a Bizottság megvizsgálta, hogy fennállnak-e olyan kritikus körülmények, amelyek miatt a késedelem nehezen helyrehozható kárt okozna. E célból a Bizottság értékelte az uniós gyártók helyzetét, a behozatal legutóbbi időszakban bekövetkezett alakulását, valamint annak valószínűségét, hogy a behozatal a közeljövőben tovább fog növekedni.

(100) Amint azt a 7. szakasz kifejti, az uniós felhasználás jelentős növekedése ellenére az uniós gyártók a legutóbbi időszakban veszítettek piaci részesedésükből, miközben jövedelmezőségük jelentősen csökkent, és a hibrid üzletáguk hosszú távú pénzügyi életképességének biztosításához általában szükséges minimális nyereségnek csak mintegy kétharmadát érték el. Ugyanakkor a behozatal az uniós gazdasági ágazat árainál átlagosan 18 %-kal alacsonyabb árakon lépett be az Unióba. Az uniós gyártók ezért növekvő versenykényszerrel szembesültek egy olyan időszakban, amikor gazdasági helyzetük további romlásának elnyelésére irányuló kapacitásuk már most is korlátozott.

([32]) A szén-dioxid-kibocsátások csökkentése: Uniós célkitűzések és szakpolitikák | Témák | Európai Parlament.

([33]) A személygépkocsik szén-dioxid-kibocsátása: tények és számadatok (infografika) | Témák | Európai Parlament.

([34]) A szén-dioxid-kibocsátások csökkentése: a személygépkocsikra és kisteherautókra vonatkozó új szén-dioxid-kibocsátási célok – magyarázat | Témák | Európai Parlament.

([35]) 2025 decemberében azonban a Bizottság javaslatot terjesztett elő a személygépkocsikra és kisteherautókra vonatkozó szén-dioxid-kibocsátási előírások felülvizsgálatára. A javaslat szerint 2035-től kezdődően a 100 %-os csökkentés helyett az autógyártóknak meg kell felelniük a 90 %-os kipufogógázkibocsátás-csökkentési célértéknek, míg a fennmaradó 10 %-ot az Unióban gyártott alacsony szén-dioxid-kibocsátású acél, illetve az e-üzemanyagok és bioüzemanyagok használatával kell kompenzálni. Ez lehetővé fogja tenni, hogy a hálózatról tölthető hibrid elektromos járművek (PHEV), a kiterjesztett hatótávolságú járművek, a lágy-hibrid járművek és a belső égésű motorral felszerelt járművek 2035 után is szerepet játsszanak a teljesen elektromos járművek (EV) mellett. Lásd még: https://climate.ec.europa.eu/areas-action/transport-decarbonisation/road-transport/cars-and-vans_en.

(101) A havi adatok megerősítették, hogy az alacsony árú behozatal ugrásszerű növekedése folytatódott, különösen, de nem kizárólag a Kínából származó behozatal esetében. A kínai behozatal gyorsított ütemben lépett be az Unióba, különösen a legutóbbi időszak második felében, és további piaci részesedést szerzett az uniós gazdasági ágazat és az uniós piac más hagyományos beszállítói kárára. Ugyanakkor Kínában a belföldi kereslet évről évre csökken, míg a kínai termelés várhatóan tovább növekszik, bár a kapacitáskihasználás a becslések szerint elég alacsony: 43 %. A kapacitásfelesleg, a gyengülő belföldi kereslet és az intenzív belföldi verseny együttese erősen arra ösztönzi a kínai gyártókat, hogy a közeljövőben exportpiacokat keressenek. A kereskedelemkorlátozó intézkedések más piacokon való növekvő alkalmazása tovább növeli annak kockázatát, hogy ezek az exportok az Unióba irányulnak, amely továbbra is viszonylag nyitott és vonzó piac. Fennáll annak a kockázata, hogy a behozatal küszöbön álló további növekedése még nehezebb helyzetet teremt az Unió számára egy olyan időszakban, amikor az uniós gazdasági ágazat már eleve instabil helyzetben van.

(102) A Bizottság úgy ítélte meg, hogy az uniós gyártók már amúgy is instabil gazdasági helyzete, a behozatal folyamatos növekedése, az e behozatal által gyakorolt jelentős árnyomás és a behozatal jövőbeli további növekedésének valószínűsége együttesen olyan helyzetet teremt, amelyben az ideiglenes védintézkedések elfogadásának késedelme nehezen helyrehozható kárt okozna. Kellő időben történő intézkedés hiányában az uniós gazdasági ágazat a vizsgálat lezárása előtt a behozatali volumenek további növekedésével és folyamatos árnyomással szembesülne.

(103) A Bizottság ezért ideiglenesen arra a következtetésre jutott, hogy az (EU) 2015/478 rendelet 7. cikke (1) bekezdésének a) pontja értelmében kritikus körülmények állnak fenn, és hogy haladéktalanul ideiglenes védintézkedéseket kell elfogadni.

11. EGYES ORSZÁGOK KIZÁRÁSA AZ IDEIGLENES INTÉZKEDÉSEK HATÁLYA ALÓL

(104) Az (EU) 2015/478 rendelet 18. cikkével összhangban az ideiglenes intézkedések nem alkalmazandók a WTO-tag fejlődő országokból vagy Algériából ([36]) és Libanonból ([37]) származó termékekre mindaddig, amíg e termékeknek az Unióba irányuló behozatalában való részesedése nem haladja meg a 3 %-ot, feltéve, hogy a 3 %-nál kevesebb behozatali részesedéssel rendelkező fejlődő országok együttesen nem tesznek ki 9 %-nál többet az érintett termék Unióba irányuló összes behozatalából.

(105) Az I.1. melléklet felsorolja azokat a WTO-tag fejlődő országokat, valamint Algériát és Libanont, amelyek a fenti preambulumbekezdésben meghatározott feltételek mellett mentességet kaphatnak a védintézkedések alól.

(106) A fejlődő országok behozatali részesedésének meghatározásához használt módszertan az érintett termék Unióba irányuló 2025. évi teljes behozatalán alapult. Az I.1. mellékletben említett egyes fejlődő országokból származó behozatal részarányát e teljes behozatal arányában számították ki. A Bizottság nem vette figyelembe az Ukrajnából, Kenyából, Izlandról, Liechtensteinből és Norvégiából származó behozatalt a teljes behozatal kiszámításakor.

(107) Az I.2. melléklet (Az ideiglenes intézkedések hatálya alá tartozó fejlődő országok jegyzéke) tartalmazza e számítás eredményét, és meghatározza azokat a fejlődő országokat, amelyekre ideiglenes védintézkedések vonatkoznak, mivel meghaladják a 3 %-ot. 2025-ben a 3 %-nál kisebb együttes behozatali részesedéssel rendelkező fejlődő országok együttesen nem tették ki az érintett termék teljes uniós behozatalának több mint 9 %-át.

(108) Emellett a 4. szakaszban foglaltak szerint Ukrajnát, az Európai Gazdasági Térséget (EGT) és Kenyát is ki kell zárni az ideiglenes intézkedések hatálya alól.

(109) Tekintettel a Nagy-Britannia és Észak-Írország Egyesült Királyságának az Európai Unióból és az Európai Atomenergia-közösségből történő kilépéséről szóló megállapodás (a továbbiakban: a kilépésről rendelkező megállapodás) követelményeire, amelynek a Windsori Keretmegállapodás szerves részét képezi, valamint az

([36]) A Tanács 2005/690/EK határozata (2005. július 18.) az egyrészről az Európai Közösség és tagállamai, másrészről az Algériai Demokratikus és Népi Köztársaság közötti társulás létrehozásáról szóló euromediterrán megállapodás megkötéséről (HL L 265., 2005.10.10., 1. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2005/690/oj).

([37]) A Tanács 2006/356/EK határozata (2006. február 14.) az egyrészről az Európai Közösség és tagállamai, másrészről a Libanoni Köztársaság közötti társulás létrehozásáról szóló euromediterrán megállapodás megkötéséről (HL L 143., 2006.5.30., 1. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2006/356/oj).

(EU) 2020/2170 európai parlamenti és tanácsi rendelet ([38]) követelményeire, továbbá annak biztosítása érdekében, hogy az érintett termékek továbbra is beléphessenek Észak-Írországba, az említett termékekre nem vonatkozhatnak kontingensek, ha azokat az Egyesült Királyság egy másik részéből hozzák be és Észak-Írország területén végső fogyasztóknak értékesítik, valamint Észak-Írországban történő felhasználás céljából nyilvántartásba veszik. A rendelkezésre álló bizonyítékok alapján a Bizottság úgy véli, hogy ez nem jelenthet jelentős kockázatot az intézkedés hatékonyságára nézve. Mindazonáltal a Bizottság szorosan nyomon fogja követni az Egyesült Királyság egy másik részéből Észak-Írországba szállított érintett termék kereskedelmi forgalmát, valamint az Észak-Írországból az Unió többi részébe irányuló későbbi kereskedelmi forgalmat, és szükség esetén módosíthatja ezt a rendeletet.

12. KÖVETKEZTETÉSEK ÉS IDEIGLENES INTÉZKEDÉSEK ELFOGADÁSA

12.1. Ideiglenes intézkedések elfogadása

(110) A Bizottság előzetesen arra a következtetésre jutott, hogy az uniós gyártókat fenyegető súlyos kár éri. Tekintettel a 10. pontban kifejtett kritikus körülményekre, a Bizottság úgy ítéli meg, hogy ideiglenes védintézkedéseket kell hozni az uniós gazdasági ágazatot érő olyan további károk megelőzése érdekében, amelyeket a jelenlegi vizsgálat lezárása előtt nehéz lenne helyreállítani.

12.2. Az ideiglenes intézkedés formája, szintje és időtartama

(111) A legmegfelelőbb ideiglenes védintézkedési forma meghatározásakor a Bizottság több elemet is figyelembe vett.

(112) Először is, a Bizottság megvizsgálta, hogy mi a megfelelő megoldás az uniós gyártókat érő, a legutóbbi időszakban nyilvánvalóvá vált súlyos kár veszélyének orvoslására.

(113) Másodszor, a Bizottság figyelembe vette a korábbi védintézkedési vizsgálatok gyakorlatát és az alkalmazandó nemzetközi kötelezettségeket, amelyek szerint a hagyományos kereskedelmi forgalmat fenn kell tartani, amennyiben az nem súlyosbítja a megállapított súlyos kár veszélyét.

(114) Harmadszor, a Bizottság figyelembe vette azokat az árszinteket, amelyeken a behozatal belép az Unióba, a sajátos piaci körülményeket, valamint az exportáló gyártók azon képességét, hogy be tudják építeni áraikba a nagyon magas kiegészítő vámokat ([39]). Az intézkedésnek hatékony védelmet kell biztosítania az uniós gyártók számára a súlyos kárral fenyegető megnövekedett behozatallal szemben.

(115) A fenti megfontolások fényében, különös tekintettel az azonnali intézkedést szükségessé tevő kritikus körülményekre, a Bizottság úgy ítélte meg, hogy egy tarifális intézkedés nem adna hatékony választ a fenyegető súlyos kárra, mivel nem akadályozná meg kellőképpen a megnövekedett behozatal megvalósulását. Ezért az uniós gyártók hatékony védelmének biztosítása érdekében behozatali kvóták formájában mennyiségi korlátozást kellett bevezetni, amely meghatározza az érintett terméknek az ideiglenes védintézkedés alkalmazási időszaka alatt az Unióba behozható maximális mennyiségét. A kontingenseken kívüli behozatal nem engedélyezhető. A behozatal alatt a szabad forgalomba bocsátásra vonatkozó vám-árunyilatkozat értendő.

(116) A Bizottság biztosította, hogy ez az intézkedés a harmadik országokkal kötött kétoldalú vagy regionális kereskedelmi megállapodások szerint összeegyeztethető legyen az Unió kötelezettségeivel. A Bizottság úgy határozott, hogy kontingensek formájában vezet be intézkedést. A Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy egy ilyen intézkedés elfogadása a legkevésbé zavaró intézkedés a tekintetben, hogy folytatódhat a kétoldalú kereskedelem az Unió szabadkereskedelmi partnereivel, ami feltétlenül szükséges a felmerült nehézségek leküzdése szempontjából.

([38]) Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2020/2170 rendelete (2020. december 16.) az uniós vámkontingensek és egyéb behozatali kontingensek alkalmazásáról (HL L 432., 2020.12.21., 1. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2020/2170/oj).

([39]) E tekintetben a Bizottság figyelembe vette az exportáló gyártók rendelkezésére álló jelentős szabad termelési kapacitást, a belföldi piacok korlátozott kapacitását e kapacitások felvételére, valamint azt, hogy más piacokon egyre gyakrabban alkalmaznak kereskedelemkorlátozó intézkedéseket, ami különösen vonzóvá teszi az uniós piacot a többlettermelés felvevőpiacaként.

(117) Az uniós érdek mérlegelése alapján és a kontingensek optimális igénybevétele biztosításának céljából a Bizottság megítélése szerint a legcélszerűbb, ha azokat egyrészt kiosztják az érintett termék vonatkozásában jelentős beszállítói érdekeltséggel rendelkező országok számára (ún. országspecifikus kontingensek), illetve másrészt az összes többi származási ország számára. E rendelet alkalmazásában a 2025-ben a behozatalok több mint 2 %-át kitevő részesedéssel rendelkező országok jelentős beszállítói érdekeltséggel rendelkeznek, és országspecifikus kontingenst kell kapniuk. Az összes többi beszállító ország számára maradványkontingenst (a továbbiakban: a többi országra vonatkozó kontingens) kell kiosztani.

(118) A Bizottság helyénvalónak ítélte, hogy az országspecifikus kontingensek mennyiségét az adott ország 2025-ben regisztrált behozatalának szintjén határozza meg, kicsivel 15 % feletti értékkel növelve azt. Ez a megközelítés figyelembe vette az új hibrid járművek uniós piacának jelentős növekedését, amely az előző három évben átlagosan 15 %-kal bővült. A Bizottság úgy ítélte meg, hogy a kontingensek múltbeli kereskedelmi szinteken történő megállapítása önmagában nem tükrözné megfelelően a piaci folyamatok alakulását vagy az uniós felhasználók érdekeit. A Bizottság azért választotta ideiglenesen a 2025-ös évet referenciaévnek, mert ez volt a legutóbbi teljes év, amikor rendelkezésre álltak adatok. Emellett 2025-ben volt a legmagasabb a behozatal volumene.

(119) Tekintettel arra, hogy az érintett termék szállításában jelentős érdekeltséggel rendelkező származási helyektől eltekintve a többi származási helyről kevés járművet importáltak (a továbbiakban: országspecifikus kontingensek birtokosai), valamint annak elkerülése érdekében, hogy indokolatlanul korlátozzák az uniós piachoz való hozzáférésüket, a Bizottság a többi ország éves kontingensét 1 500 járműben állapította meg, ahelyett, hogy azt a (118) preambulumbekezdésben leírt módszertan szerint számította volna ki.

(120) A kontingensek e rendelet II. mellékletében kerülnek meghatározásra. A kontingenseket negyedévente kell kezelni, és a fel nem használt kontingensmennyiségeket az ideiglenes védintézkedés alkalmazási időszakán belül át kell vinni a következő negyedévre (2026. december 1-jétől 2027. február 28-ig, 2027. március 1-jétől 2027. május 31-ig és 2027. június 1-jétől 2027. június 18-ig).

(121) A többi ország kontingensének feltöltése – az (EU) 2015/2447 bizottsági végrehajtási rendeletben ([40]) foglaltak szerint – a szabad forgalomba bocsátásra vonatkozó vám-árunyilatkozatok elfogadásának időbeli sorrendje alapján történik. Az alkalmazás ilyen módszere a tagállamok és a Bizottság közötti szoros együttműködést tesz szükségessé.

(122) Az alkalmazandó kontingensen belüli behozatalra az érintett termékre egyébként alkalmazandó vámtétel vonatkozik, figyelembe véve az Unió és a származási ország közötti megállapodásban előírt preferenciális tarifális elbánást.

(123) A kontingensekből kizárandó fejlődő országokból importált áruk jogosultsága az áruk származásának függvénye. Ezért a nem preferenciális származás Unióban jelenleg hatályos meghatározásának kritériumait kell alkalmazni.

(124) Az alkalmazandó kontingenst meghaladó behozatal nem engedélyezhető.

(125) Mivel a kontingenseket a járművek számában mérik, csak egész egységek oszthatók ki. Amennyiben a kontingensmennyiség kiszámítása időarányosan történik, illetve a rendelkezésre álló mennyiséget meghaladó lehívási kérelmek arányosan kerülnek kiosztásra, az eredményt a legközelebbi egész egységre kell lekerekíteni, hogy a kontingenst soha ne lépjék túl. Annak érdekében, hogy ne kelljen csökkenteni a kontingensek teljes mennyiségét, a lekerekítésből adódó maradék mennyiség az aktuális kontingensidőszakban ne legyen lehívható, hanem azt – az utolsó kontingensidőszak kivételével – át kell vinni a következő időszakra.

(126) Az ideiglenes intézkedések az e rendelet hatálybalépésének napjától számított 200 naptári napig (2027. június 18-ig) alkalmazandóak. Ahhoz, hogy e szabályok minél előbb a gyakorlatba is beépüljenek, azokat e rendelet hatálybalépésének időpontjától tilalmi időszak nélkül alkalmazni kell.

([40]) A Bizottság (EU) 2015/2447 végrehajtási rendelete (2015. november 24.) az Uniós Vámkódex létrehozásáról szóló 952/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet egyes rendelkezéseinek végrehajtására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról (HL L 343., 2015.12.29., 558. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2015/2447/oj).

(127) A vizsgált terméket az (5) preambulumbekezdés határozza meg. A gépjárműipar egészében azonban a gyártási folyamatokat és a piaci feltételeket nagy fokú összetettség jellemzi. Előfordulhat, hogy a szóban forgó terméket különösen olyan gyártóüzemekben állítják elő, amelyek a termékmeghatározás hatályán kívül eső járműveket is gyártanak, többek között ugyanazon alkatrészek felhasználásával. Ezenkívül a használt járművek értékesítése a gépjárműipar fontos jellemzője. Ezért a Bizottság nyomon követi a behozatal alakulását, különös tekintettel a következőkre:

— a jelenleg a 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 KN-kódok alá tartozó, elsősorban a vezetőt is beleértve legfeljebb kilenc személy szállítására tervezett, használt vagy új, belső égésű dugattyús motorral rendelkező járművek;

— a fent említett kategórián belül a következő termékek: azok a mikro-hibrid elektromos járművek, amelyeket elsősorban – a jármű vezetőjét is beleértve – legfeljebb kilenc személy szállítására terveztek, hajtómotorként belső égésű dugattyús motorral és olyan elektromos energiaforrással, például integrált generátorral vagy indítószerkezettel, amelyet kizárólag nem meghajtási célokra használnak – akár használt, akár új –, amelyek jelenleg a következő TARIC-kódok alá tartoznak: 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 és 8703 33 90 10;

— a jelenleg a 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 KN-kódok alá tartozó, áruszállításra szolgáló, használt vagy új gépjárművek, legfeljebb 5 tonna össztömeggel, függetlenül az erőátviteli rendszerétől;

— a jelenleg a 8703 40 90, ex 8703 50 00, 8703 60 90 és ex 8703 70 00 KN-kódok (TARIC-kódok: 8703 50 00 90 és 8703 70 00 90) alá tartozó, elsősorban személyszállításra – a jármű vezetőjét is beleértve legfeljebb kilenc személy szállítására – tervezett, egy belső égésű, dugattyús motorral és hajtómotorként, a meghajtott kerekek számától függetlenül egy vagy több elektromos motorral működő használt hibrid járművek, külső elektromos áramforrásra csatlakoztathatóan tölthetők is;

— a jelenleg a 8703 80 90 kód alá tartozó, kizárólag elektromos hajtómotorral működő, elsősorban személyszállításra – a jármű vezetőjét is beleértve legfeljebb kilenc személy szállítására – tervezett használt járművek.

(128) A fenti járműkategóriák nyomon követése lehetővé teszi a Bizottság számára, hogy értékelje e járművek behozatalának alakulását, és döntsön arról, hogy a behozatali minták változásai befolyásolhatják-e ezen intézkedés hatékonyságát.

(129) A Bizottság konzultált az (EU) 2015/478 rendelet 3. cikkének (3) bekezdése, illetve az (EU) 2015/755 rendelet 22. cikkének (3) bekezdése alapján létrehozott, védintézkedésekkel foglalkozó bizottsággal,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

(1) A 4. cikkre figyelemmel, a Bizottság e rendelet hatálybalépésétől számított 200 naptári napos időtartamra vámkontingenst nyit meg a következő termék Unióba történő behozatalára: jelenleg az ex 8703 40 10, ex 8703 50 00, ex 8703 60 10 és ex 8703 70 00 KN-kódok (TARIC-kódok: 8703 40 10 10, 8703 40 10 90, 8703 50 00 10, 8703 60 10 10, 8703 60 10 90, 8703 70 00 10) alá tartozó, harmadik országokból származó, elsősorban személyszállításra – a jármű vezetőjét is beleértve legfeljebb kilenc személynek a szállítására – tervezett, egy belső égésű, dugattyús motorral és hajtómotorként, a meghajtott kerekek számától függetlenül egy vagy több elektromos motorral működő egyes új hibrid járművek, külső elektromos áramforrásra csatlakoztathatóan tölthetők is.

(2) Amennyiben egy kontingens kimerül, az érintett termék behozatala nem engedélyezhető az Unióba.

(3) Az érintett származásra vonatkozó kontingenseket kötelező bejelenteni.

(4) Az alkalmazandó kontingensen belüli behozatalra az érintett termékre egyébként alkalmazandó vámtétel vonatkozik, figyelembe véve az Unió és a származási ország közötti megállapodásban előírt preferenciális tarifális elbánást.

(5) Az első bekezdéstől eltérve az Egyesült Királyság egy másik részéből Észak-Írországba behozott, Észak-Írország területén végső felhasználóknak értékesített és Észak-Írországban történő felhasználás céljából nyilvántartásba vett érintett termék behozatalára nem vonatkoznak kontingensek.

(6) Ez a cikk nem alkalmazandó az alábbi országokból származó termékekre:

a) Izland, Liechtenstein és Norvégia;

b) Ukrajna;

c) Kenya;

d) az I.1. mellékletben meghatározott fejlődő országok, az I.2. mellékletben felsorolt országok kivételével.

2. cikk

(1) Az 1. cikkben meghatározott kontingenseket a Bizottság és a tagállamok kezelik az (EU) 2015/2447 végrehajtási rendelet 49–54. cikkében előírt vámkontingens-kezelési rendszernek megfelelően.

(2) A kontingenseket negyedévente kell kezelni: 2026. december 1-jétől 2027. február 28-ig, 2027. március 1-jétől 2027. május 31-ig és 2027. június 1-jétől 2027. június 18-ig.

(3) Az egyes negyedéves kontingensek kiosztását a negyedéves időszak végét követő 20. bizottsági munkanapon le kell állítani.

(4) 2026. december 1-jétől 2027. június 18-ig az egy negyedévben fel nem használt kontingensmennyiségeket át kell vinni a következő negyedévre ugyanazon éves alkalmazási időszakon belül.

(5) Az egy adott kontingens keretében kiosztott mennyiségek az alkalmazandó vámjogszabályoknak megfelelően visszatéríthetők. Amennyiben egy negyedéves kontingens igénybevételét e rendelet 2. cikkének (3) bekezdésével összhangban leállították, vagy ha a kontingenst kimerítették vagy a további hozzáférést más módon lezárták e rendelet értelmében, az ilyen mennyiségek visszatérítése nem vonja maga után a kontingens újbóli megnyitását új lehívási kérelmek benyújtása vagy elfogadása céljából. Az ilyen visszatérített mennyiségeket csak a vonatkozó kontingens egyenlegének kiigazítása céljából lehet figyelembe venni. Amennyiben egy negyedéves kontingens fel nem használt egyenlegét az e rendelet 2. cikkének (3) bekezdésével összhangban már átvitték a következő negyedévre, akkor az adott negyedévre vonatkozóan ezt követően visszatérített mennyiségek már nem vihetők át a következő negyedévre. Ebből kifolyólag ezekhez a kontingensekhez a gazdasági szereplők már nem férhetnek hozzá.

(6) Az (EU) 2015/2447 rendelet 51. cikkének (5) bekezdésétől eltérve az e rendelettel kiosztott kontingensek nem tartoznak a tilalmi időszak hatálya alá.

(7) Ha a kért mennyiségek meghaladják a rendelkezésre álló maradék kontingens mennyiségét, a kiosztandó mennyiségek arányosan kerülnek meghatározásra, és ha az eredmény nem egész szám, úgy azt le kell kerekíteni a legközelebbi egész egységre. A kontingens a szóban forgó kiosztás időpontjától kezdve lezárul. A lekerekítés eredményeként fennmaradó mennyiség nem állhat rendelkezésre további lehívásokhoz az adott kontingensidőszakon belül, és azt át kell vinni a következő kontingensidőszakra, kivéve az azonos évi alkalmazási időszakon belüli utolsó kontingensidőszakot.

3. cikk

(1) Az e rendelet III. mellékletében szereplő termékek behozatala az (EU) 2015/478 rendelettel és az (EU) 2015/755 rendelettel összhangban visszamenőleges uniós felügyelet tárgyát képezi.

(2) Az e rendelet hatálya alá tartozó termékek besorolása a KN- és TARIC-kódokon alapul.

4. cikk

(1) Az e rendelet hatálya alá tartozó termékek származását a 952/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletben ([41]) foglalt és a nem preferenciális származásra vonatkozó hatályos uniós rendelkezésekkel összhangban kell meghatározni.

(2) Eltérő rendelkezés hiányában a vámokra vonatkozó megfelelő hatályos rendelkezések alkalmazandók.

5. cikk

(1) Az 1. cikkben említett, a Kínai Népköztársaságból származó árukra vonatkozó kontingensek igénybevétele a Kínai Népköztársaság gépek és elektronikus termékek behozatalával és kivitelével foglalkozó kínai kereskedelmi kamarája (China Chamber of Commerce for Import and Export of Machinery and Electronic Products, a továbbiakban: CCCME) által kibocsátott, aláírt és lepecsételt exportkontingens-tanúsítvány bemutatásához kötött.

(2) Az exportkontingens-tanúsítványt az e rendelet IV. mellékletében található mintának megfelelő formanyomtatványon kell kiállítani.

6. cikk

A tagállamok és a Bizottság között szoros együttműködés folyik e rendelet betartásának biztosítása érdekében.

7. cikk

Ez a rendelet 2026. december 1-jén lép hatályba.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, 2026. november 23-án.

a Bizottság részéről
az elnök
Ursula VON DER LEYEN

([41]) Az Európai Parlament és a Tanács 952/2013/EU rendelete (2013. október 9.) az Uniós Vámkódex létrehozásáról (HL L 269., 2013.10.10., 1. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/952/oj).

I. MELLÉKLET

I.1 — **A fejlődő országok, a WTO-tagok jegyzéke, Algéria és Libanon**

Afganisztán, Albánia, Algéria, Angola, Antigua és Barbuda, Argentína, Bahrein, Banglades, Barbados, Belize, Benin, Bissau-Guinea, Bolívia, Botswana, Brazília, Brunei Darussalam Állam, Burkina Faso, Burundi, Chile, Costa Rica, Csád, Dél-Afrika, Dzsibuti, Dominika, Dominikai Köztársaság, Ecuador, Egyesült Arab Emírségek, Egyiptom, Elefántcsontpart, Észak-Macedónia, Fidzsi, Fülöp-szigetek, Gabon, Gambia, Ghána, Grenada, Grúzia, Guatemala, Guinea, Guyana, Haiti, Honduras, Hongkong, India, Indonézia, Jamaika, Jemen, Jordánia, Kambodzsa, Kamerun, Katar, Kazahsztán, Kelet-Timor, Kenya, Kína, Kirgiz Köztársaság, Kolumbia, Kongó, Kongói Demokratikus Köztársaság, Közép-afrikai Köztársaság, Kuba, Kuwait, Laoszi Népi Demokratikus Köztársaság, Lesotho, Libanon, Libéria, Madagaszkár, Makaó, Malajzia, Malawi, Maldív-szigetek, Mali, Marokkó, Mauritánia, Mauritius, Mexikó, Mianmar, Moldova, Mongólia, Montenegró, Mozambik, Namíbia, Nepál, Nicaragua, Niger, Nigéria, Omán, Örményország, Pakisztán, Panama, Pápua Új-Guinea, Paraguay, Peru, Ruanda, Saint Kitts és Nevis, Saint Lucia, Saint Vincent és Grenadine-szigetek, Salamon-szigetek, Salvador, Seychelle-szigetek, Sierra Leone, Srí Lanka, Suriname, Szamoa, Szaúd-Arábia, Szenegál, Szváziföld, Tádzsikisztán, Tanzánia, Thaiföld, Togo, Tonga, Trinidad és Tobago, Tunézia, Törökország, Uganda, Ukrajna, Uruguay, Vanuatu, Venezuela, Vietnám, Zambia, Zimbabwe, Zöldfoki-szigetek.

I.2 — **Az ideiglenes intézkedések hatálya alá tartozó fejlődő országok jegyzéke**

Kína, Törökország, Mexikó és Marokkó.

II. MELLÉKLET

A kontingensek mennyisége

Termék	KN- és TARIC-kódok	Felosztás országonként (ha alkalmazandó)	2026. december 1-jétől 2027. február 28-ig	2027. március 1-jétől 2027. május 31-ig	2027. június 1-jétől 2027. június 18-ig	Rendelésszám
			A kontingens mennyisége (egységekben)	A kontingens mennyisége (egységekben)	A kontingens mennyisége (egységekben)	
Egyes új hibrid járművek	8703 40 10 10, 8703 40 10 90, 8703 50 00 10, 8703 60 10 10, 8703 60 10 90, 8703 70 00 10	Kína	86 301	88 219	17 260	090254
		Japán	76 900	78 609	15 380	090255
		Törökország	56 844	58 107	11 369	090256
		Egyesült Királyság	47 431	48 485	9 486	090257
		Koreai Köztársaság	30 566	31 245	6 113	090258
		Mexikó	15 640	15 987	3 128	090259
		Marokkó	10 779	11 019	2 156	090260
		Szerbia	8 709	8 902	1 742	090261
		Amerikai Egyesült Államok	8 317	8 502	1 663	090262
		Dél-Afrika (*)	nem alkalmazandó	nem alkalmazandó	nem alkalmazandó	nem alkalmazandó
		Más országok	370	378	74	090290

(*) Nem alkalmazandó, mivel Dél-Afrika az I. melléklet 2. pontja alapján mentességet élvez.

III. MELLÉKLET

A visszamenőleges felügyelet tárgyát képező termékek listája

— A jelenleg a 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 KN-kód alá tartozó, elsősorban a jármű vezetőjét is beleértve legfeljebb kilenc személy szállítására tervezett, használt vagy új, belső égésű dugattyús motorral rendelkező járművek;

— a fent említett kategórián belül a következő termékek: azok a mikro-hibrid elektromos járművek, amelyeket elsősorban – a jármű vezetőjét is beleértve – legfeljebb kilenc személy szállítására terveztek, hajtómotorként belső égésű dugattyús motorral és olyan elektromos energiaforrással, például integrált generátorral vagy indítószerkezettel, amelyet kizárólag nem meghajtási célokra használnak – akár használt, akár új –, amelyek jelenleg a következő TARIC-kódok alá tartoznak: 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 és 8703 33 90 10;

— a jelenleg a 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 KN-kódok alá tartozó, áruszállításra szolgáló, használt vagy új gépjárművek, legfeljebb 5 tonna össztömeggel, függetlenül az erőátviteli rendszerétől;

— a jelenleg a 8703 40 90, ex 8703 50 00, 8703 60 90 és ex 8703 70 00 KN-kódok (TARIC-kódok: 8703 50 00 90 és 8703 70 00 90) alá tartozó, elsősorban személyszállításra – a jármű vezetőjét is beleértve legfeljebb kilenc személy szállítására – tervezett, egy belső égésű, dugattyús motorral és hajtómotorként, a meghajtott kerekek számától függetlenül egy vagy több elektromos motorral működő használt hibrid járművek, külső elektromos áramforrásra csatlakoztathatóan tölthetők is;

— a jelenleg a 8703 80 90 kód alá tartozó, kizárólag elektromos hajtómotorral működő, elsősorban személyszállításra – a jármű vezetőjét is beleértve legfeljebb kilenc személy szállítására – tervezett használt járművek.

IV. MELLÉKLET

EXPORTKONTINGENS-TANÚSÍTVÁNY

A KÍNAI GÉP- ÉS ELEKTRONIKAITERMÉK-IMPORTŐRÖK ÉS -EXPORTŐRÖK KERESKEDELMI KAMARÁJA (CCCME)
CÍM: 8th Floor, Office Tower 2, No. 18 Jianguomennei Street, 100005, Beijing, CHINA
TEL: 0086-10-58280982
FAX: 0086-10-58280870

KONTINGENS-TANÚSÍTVÁNY SZÁMA:	
KONTINGENS-TANÚSÍTVÁNY DÁTUMA:	
ELADÓ NEVE:	
IMPORTŐR NEVE:	
KERESKEDELMI SZÁMLA SZÁMA:	
KERESKEDELMI SZÁMLA DÁTUMA:	

Sorozatszám	KN/TARIC-KÓD	MÁRKA	MODELL	MENNYISÉG
1				
2				
3				
4				
5				
6				
7				
8				
9				
10				
11				
12				
13				
14				
15				
16				
17				
18				
19				
… (*)				
ÖSSZESEN				

(*) A CCCME kibővítheti a táblázatban lévő sorok számát.

NYILATKOZAT

Alulírott igazolom, hogy ez a tanúsítvány a(z) [ELADÓ NEVE] által kiállított, Kínából származó terméknek a hibrid elektromos járművekre vonatkozó uniós védintézkedések ((EU) 2026/xxxx bizottsági végrehajtási rendelet) szerinti kontingensmegállapodás alapján az Európai Unióba történő kivitelére vonatkozó kereskedelmi számlán szereplő hibrid elektromos járművekre vonatkozik.

Kijelentem, hogy az e tanúsítványon szereplő információk megfelelnek a valóságnak és pontosak, valamint hogy az e tanúsítványon szereplő áruk mennyisége nem haladja meg a Kína számára a védintézkedések alapján kiosztott kontingenst.

TISZTVISELŐ NEVE:

ALÁÍRÁS:

DÁTUM: CCCME (PECSÉT)