2026/2614

24.11.2026

REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2026/2614 DELLA COMMISSIONE

del 23 novembre 2026

che istituisce una misura di salvaguardia provvisoria per quanto riguarda le importazioni di determinati veicoli ibridi nuovi costruiti per il trasporto di persone

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (UE) 2015/478 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2015, relativo al regime comune applicabile alle importazioni ([1]), in particolare gli articoli 5 e 7,

visto il regolamento (UE) 2015/755 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2015, relativo al regime comune applicabile alle importazioni da alcuni paesi terzi ([2]), in particolare gli articoli 3 e 4,

visto l'accordo sullo Spazio economico europeo ([3]), in particolare l'articolo 113, paragrafo 3, secondo comma,

considerando quanto segue:

1. CONTESTO

(1) Il 30 ottobre 2026 la Commissione europea («Commissione») ha avviato di propria iniziativa un'inchiesta di salvaguardia per quanto riguarda le importazioni nell'Unione di veicoli ibridi nuovi, costruiti per il trasporto di persone («ibridi»), a norma dell'articolo 5 del regolamento (UE) 2015/478 e dell'articolo 3 del regolamento (UE) 2015/755 («regolamenti di base»). La Commissione ha pubblicato un avviso di apertura nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* ([4]) («avviso di apertura»).

(2) L'apertura ha fatto seguito a un'analisi approfondita delle informazioni di cui dispone la Commissione provenienti da fonti pubbliche di informazioni di mercato e dall'industria dell'Unione. Tenuto conto della natura sensibile del settore degli ibridi, della sua importanza strategica per l'economia dell'Unione in termini di innovazione, elettrificazione e occupazione e dell'esistenza di elementi di prova sufficienti a dimostrare che le importazioni di ibridi minacciano di arrecare un grave pregiudizio all'industria dell'Unione, la Commissione ha deciso, date tali situazioni particolari e conformemente ai regolamenti di base, di avviare l'inchiesta senza aver ricevuto una domanda scritta da parte di uno Stato membro.

(3) Le informazioni di cui dispone la Commissione indicavano inoltre che le importazioni entravano nell'Unione a un ritmo accelerato e a prezzi notevolmente inferiori a quelli dell'industria dell'Unione. Alla luce della situazione di fragilità in cui versa l'industria dell'Unione, dell'esistenza di considerevoli capacità produttive a livello mondiale e dell'attrattiva del mercato dell'Unione, tale impennata delle importazioni ha indotto la Commissione a valutare se esistano circostanze critiche che richiedano l'introduzione senza indugio di misure provvisorie al fine di prevenire un grave pregiudizio difficilmente riparabile.

(4) Data la necessità di agire senza indugio, la Commissione ha effettuato la sua analisi sulla base delle informazioni disponibili in questa fase. Tale fatto non impedisce che siano prese in considerazione ulteriori informazioni che si otterranno nel corso dell'inchiesta. In particolare, le risposte al questionario da parte dei produttori dell'Unione, degli importatori e dei rivenditori, le comunicazioni scritte e tutte le informazioni presentate nell'esercizio dei diritti di difesa saranno debitamente esaminate dalla Commissione nel corso dell'inchiesta. Le parti interessate avranno inoltre la possibilità di chiedere audizioni, conformemente al punto 3.4 dell'avviso di apertura.

([1]) GU L 83 del 27.3.2015, pag. 16, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/478/oj.
([2]) GU L 123 del 19.5.2015, pag. 33, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/755/oj.
([3]) GU L 1 del 3.1.1994, pag. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_internation/1994/1/oj.
([4]) Avviso di apertura di un'inchiesta di salvaguardia relativa alle importazioni di determinati veicoli ibridi nuovi per il trasporto di persone (GU C, C/2026/5780, 30.10.2026 ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2026/5780/oj).

2. PRODOTTO IN ESAME E PRODOTTI SIMILI O DIRETTAMENTE CONCORRENTI

(5) Il prodotto in esame, quale definito nell'avviso di apertura, è costituito da determinati veicoli ibridi nuovi, costruiti principalmente per il trasporto di un massimo di nove persone compreso il conducente, azionati da motore a pistone e da [un o più di un] motore elettrico come motori per la propulsione, indipendentemente dal numero di ruote mosse, caricabili o no mediante il collegamento a una fonte di energia elettrica esterna, attualmente classificati con i codici NC ex 8703 40 10, ex 8703 50 00, ex 8703 60 10 ed ex 8703 70 00 (codici TARIC 8703 40 10 10, 8703 40 10 90, 8703 50 00 10, 8703 60 10 10, 8703 60 10 90, 8703 70 00 10).

(6) Il prodotto in esame consta di due tipi: veicoli elettrici ibridi (HEV) nuovi e veicoli elettrici ibridi ricaricabili (PHEV) nuovi. I PHEV hanno un motore a pistone a combustione interna e uno o più motori elettrici alimentati a batteria. Il motore a combustione fornisce supporto al motore elettrico e la batteria è ricaricata esternamente mediante connessione alla rete elettrica. Gli HEV sono alimentati da un motore a pistone a combustione interna, ma dispongono anche di un motore elettrico a batteria che serve a integrare il motore convenzionale. L'energia elettrica è generata internamente mediante la frenatura rigenerativa e il motore a combustione interna. ([5]) Gli HEV comprendono i cosiddetti veicoli elettrici ibridi leggeri (MHEV), vale a dire veicoli dotati di una batteria che supporta il motore a combustione interna nel fornire propulsione al veicolo per migliorare il risparmio di carburante.

(7) I veicoli con una fonte di energia elettrica utilizzata solo per funzioni diverse dalla propulsione, i veicoli della categoria L a norma del regolamento (UE) n. 168/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio ([6]) e i motocicli sono esclusi dall'inchiesta.

(8) La Commissione ha determinato in via provvisoria che il prodotto fabbricato dai produttori dell'Unione, denominato «prodotto simile», è simile o direttamente concorrente rispetto al prodotto in esame. Il prodotto realizzato sul mercato interno e quello importato presentano le stesse caratteristiche fisiche e tecniche fondamentali. Entrambi sono dotati di un motore a combustione interna combinato con un motore elettrico e un sistema a batteria. Sebbene i singoli modelli possano differire in termini di prestazioni, dotazioni o design, tali differenze non ne alterano la natura fondamentale di HEV o PHEV. Il prodotto realizzato sul mercato interno e quello importato hanno finalità identiche, dato che sono utilizzati per il trasporto di persone, e quindi presentano lo stesso uso finale. Inoltre sono entrambi offerti attraverso canali di vendita simili o identici ad acquirenti che possono acquistarli da fornitori sia nazionali che esteri. Di conseguenza, vi è un livello significativo di concorrenza tra il prodotto in esame e quello fabbricato dai produttori dell'Unione.

3. PRODUTTORI DELL'UNIONE

(9) Sulla base delle informazioni di mercato, tra i produttori dell'Unione del prodotto simile rientrano i costruttori che operano con vari marchi. L'ACEA (Associazione dei costruttori europei di automobili) rappresenta alcuni di tali produttori dell'Unione.

(10) Nell'avviso di apertura i produttori dell'Unione sono stati invitati a collaborare con la Commissione nello svolgimento dell'inchiesta.

4. AUMENTO DELLE IMPORTAZIONI

(11) In base alle informazioni fornite da Eurostat, la Commissione ha effettuato un'analisi preliminare dell'evoluzione delle importazioni del prodotto in esame nel periodo 2023-2025 e nella prima metà del 2026. Al fine di garantire la comparabilità con i precedenti periodi basati su anni interi, la Commissione ha analizzato anche il periodo più recente di 12 mesi comprendente gli ultimi sei mesi del 2025 e i primi sei mesi del 2026 («PPR» o «periodo più recente»).

(12) Nella sua valutazione riguardo all'evoluzione delle importazioni la Commissione non ha tenuto conto dei volumi delle importazioni provenienti da determinati paesi che dovrebbero essere esclusi dall'ambito di applicazione delle misure provvisorie, in particolare: i paesi dello Spazio economico europeo (SEE), il Kenya e l'Ucraina. Alla luce della stretta integrazione dei mercati con i membri del SEE e dei ridotti volumi delle importazioni da tali paesi, la

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

([6]) Regolamento (UE) n. 168/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 gennaio 2013, relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli a motore a due o tre ruote e dei quadricicli (GU L 60 del 2.3.2013, pag. 52, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/168/oj).

Commissione ritiene che i prodotti oggetto di valutazione originari della Norvegia, dell'Islanda e del Liechtenstein debbano essere esclusi dall'applicazione del presente regolamento. Le importazioni dal Kenya sono escluse sulla base di accordi bilaterali ([7]) ([8]), mentre l'Ucraina è esclusa in forza della sospensione del regolamento di base sulle misure di salvaguardia ([9]). Nel periodo in esame non sono state segnalate importazioni dal Kenya, mentre le importazioni dalla Norvegia, dall'Islanda, dal Liechtenstein e dall'Ucraina rappresentavano complessivamente meno dello 0,01 % delle importazioni totali dell'UE del prodotto in esame.

(13) Le importazioni totali del prodotto in esame hanno registrato il seguente andamento:

Tabella 1

Tutte le importazioni (in pezzi) (su base annua)

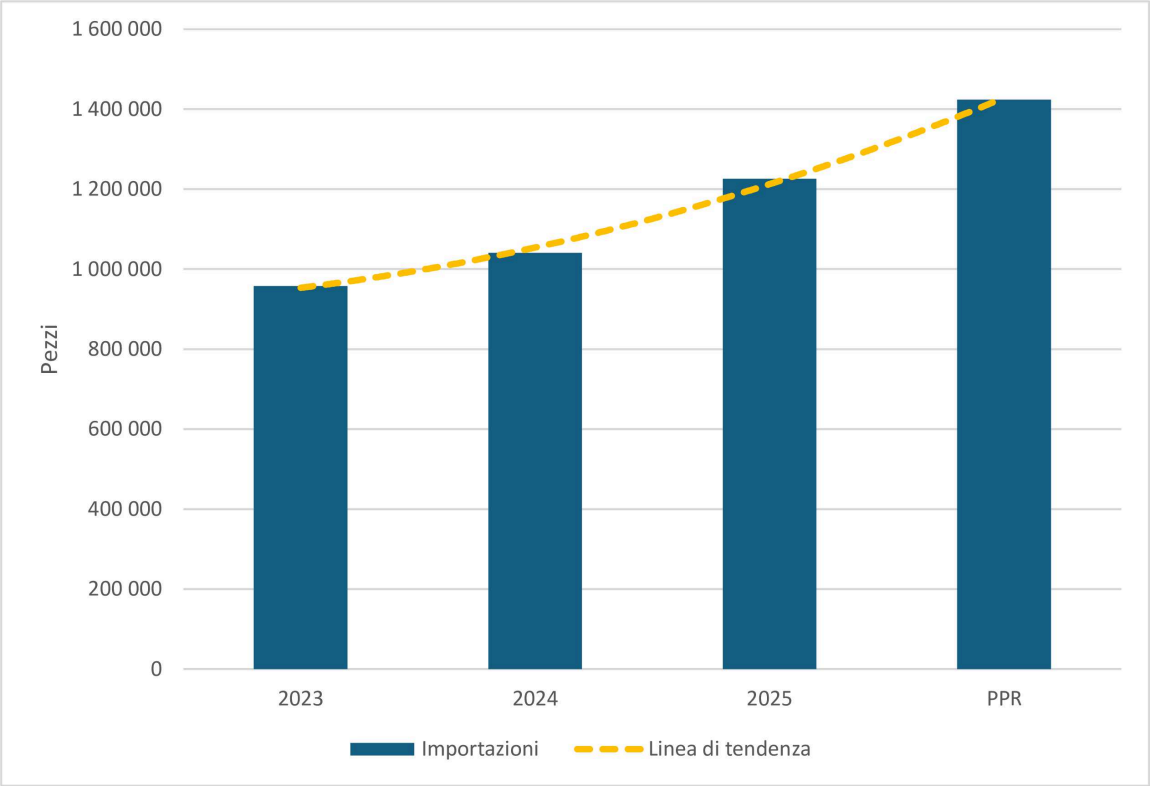
	2023	2024	2025	PPR
Importazioni (in pezzi)	957 965	1 040 457	1 225 813	1 423 691
Indice (2023 = 100)	*100*	*109*	*128*	*149*

Fonte: Eurostat.

(14) In termini generali, le importazioni del prodotto in esame sono aumentate del 9 % nel 2024 rispetto al 2023, prima di subire un'impennata nel 2025 (+28 %) e nel PPR (+49 %). I dati relativi alla prima metà del 2026 confermano la probabilità che il prodotto in esame continui a essere importato in quantitativi notevolmente accresciuti. Il prodotto in esame è quindi importato in quantitativi accresciuti ai sensi dei regolamenti di base sulle misure di salvaguardia.

Grafico

Tutte le importazioni (in pezzi) (su base annua)



([7]) Accordo sullo Spazio economico europeo, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_internation/1994/1/oj.
([8]) Accordo di partenariato economico tra l'Unione europea e la Repubblica del Kenya (GU L, 2024/1648, 1.7.2024 ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_internation/2024/1648/oj).
([9]) Regolamento (UE) 2025/1153 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 giugno 2025, che sospende alcune disposizioni del regolamento (UE) 2015/478 per quanto riguarda le importazioni di prodotti ucraini nell'Unione, (GU L, 2025/1153, 5.6.2025 ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2025/1153/oj).

(15) La tabella 2 presenta una ripartizione delle importazioni per paese di origine. La Repubblica popolare cinese («Cina») è attualmente il principale esportatore nell'Unione di veicoli ibridi nuovi e le importazioni dalla Cina hanno registrato un'impennata a partire dal 2024. Le statistiche sulle importazioni indicano che le importazioni dalla Cina sono aumentate quasi del 1 000 % nel PPR rispetto al 2023. Le importazioni dalla Cina, assieme a quelle da Marocco e Serbia, costituiscono le fonti in più rapida espansione per quanto riguarda l'importazione di veicoli ibridi nuovi. Anche le importazioni dalla Turchia e dal Messico hanno registrato un costante aumento. Per contro, le importazioni da altre origini sono rimaste relativamente stabili o sono diminuite.

Tabella 2

Tutte le importazioni (in pezzi) per origine (su base annua)

	2023	2024	2025	PPR
Cina	46 001	106 542	302 403	486 582
Indice (2023 = 100)	*100*	*232*	*657*	*1 058*
Giappone	268 611	305 240	269 459	256 898
Indice (2023 = 100)	*100*	*114*	*100*	*96*
Turchia	177 074	185 194	199 182	207 454
Indice (2023 = 100)	*100*	*105*	*112*	*117*
Regno Unito	225 101	193 914	166 200	147 058
Indice (2023 = 100)	*100*	*86*	*74*	*65*
Corea del Sud	104 668	124 741	107 104	99 081
Indice (2023 = 100)	*100*	*119*	*102*	*95*
Messico	57 264	50 973	54 802	63 980
Indice (2023 = 100)	*100*	*89*	*96*	*112*
Marocco	18	26 815	37 771	61 259
Indice (2023 = 100)	*100*	*148 972*	*209 839*	*340 328*
Serbia	2	17	30 515	41 537
Indice (2023 = 100)	*100*	*850*	*1 525 750*	*2 076 850*
Sud Africa	14 313	5 138	28 757	31 467
Indice (2023 = 100)	*100*	*36*	*201*	*220*
Stati Uniti	64 488	41 586	29 142	27 674
Indice (2023 = 100)	*100*	*64*	*45*	*43*
Tutti gli altri paesi	425	297	478	701
Indice (2023 = 100)	*100*	*70*	*112*	*165*

Fonte: Eurostat.

(16) La tabella 3 mostra le importazioni su base trimestrale, dal terzo trimestre del 2025 al secondo trimestre del 2026. Le importazioni sono aumentate ininterrottamente ogni trimestre, il che attesta una crescita costante durante tutto il PPR, con un incremento delle importazioni in ciascun trimestre successivo, ed evidenzia una tendenza al rialzo persistente piuttosto che un aumento una tantum.

Tabella 3

Tutte le importazioni (in pezzi) (su base trimestrale)

	Terzo trimestre del 2025	Quarto trimestre del 2025	Primo trimestre del 2026	Secondo trimestre del 2026
Importazioni (in pezzi)	319 256	355 287	367 428	381 720
Indice (terzo trimestre del 2025 = 100)	*100*	*111*	*115*	*120*

Fonte: Eurostat.

(17) La tabella 4 riporta le importazioni per paese di origine su base trimestrale durante il PPR (dal terzo trimestre del 2025 al secondo trimestre del 2026). Le importazioni dalla Cina sono aumentate in modo costante durante tutto il PPR, con un incremento in ciascun trimestre successivo. Le importazioni dal Marocco sono aumentate ininterrottamente durante i primi tre trimestri del PPR, mentre tale tendenza al rialzo non è proseguita nel quarto trimestre. Tuttavia nel quarto trimestre le importazioni sono rimaste superiori del 112 % rispetto al primo trimestre del PPR. Le importazioni dalla Turchia hanno registrato un brusco aumento nel secondo trimestre del PPR, per poi diminuire nel trimestre successivo, sebbene i volumi siano rimasti superiori rispetto a quelli del primo trimestre. Le importazioni da altre origini sono rimaste relativamente stabili, oppure sono diminuite, nel PPR.

Tabella 4

Tutte le importazioni (in pezzi) per origine (su base trimestrale)

	Terzo trimestre del 2025	Quarto trimestre del 2025	Primo trimestre del 2026	Secondo trimestre del 2026
Cina	92 999	98 139	124 696	170 748
Indice (terzo trimestre del 2025 = 100)	*100*	*106*	*134*	*184*
Giappone	65 851	69 754	61 460	59 833
Indice (terzo trimestre del 2025 = 100)	*100*	*106*	*93*	*91*
Turchia	38 664	69 114	50 240	49 436
Indice (terzo trimestre del 2025 = 100)	*100*	*179*	*130*	*128*
Regno Unito	40 015	36 161	40 444	30 438
Indice (terzo trimestre del 2025 = 100)	*100*	*90*	*101*	*76*
Corea del Sud	28 136	21 320	26 620	23 005
Indice (terzo trimestre del 2025 = 100)	*100*	*76*	*95*	*82*
Messico	16 814	15 242	15 538	16 386
Indice (terzo trimestre del 2025 = 100)	*100*	*91*	*92*	*97*
Marocco	6 329	14 394	27 135	13 401
Indice (terzo trimestre del 2025 = 100)	*100*	*227*	*429*	*212*
Serbia	10 721	16 330	9 547	4 939
Indice (terzo trimestre del 2025 = 100)	*100*	*152*	*89*	*46*
Sud Africa	9 483	8 839	5 323	7 822
Indice (terzo trimestre del 2025 = 100)	*100*	*93*	*56*	*82*
Stati Uniti	10 120	5 825	6 244	5 485
Indice (terzo trimestre del 2025 = 100)	*100*	*58*	*62*	*54*
Tutti gli altri paesi	124	169	181	227
Indice (terzo trimestre del 2025 = 100)	*100*	*136*	*146*	*183*

Fonte: Eurostat.

(18) La tabella 5 mostra l'evoluzione mensile delle importazioni da tutti i paesi terzi nel 2025 e nel 2026. I dati fino a luglio 2026 confermano che le importazioni sono state superiori in ciascun mese rispetto al corrispondente mese dell'anno precedente. Nel 2025 le importazioni hanno seguito una tendenza al rialzo, aumentando in media del 4,64 % ogni mese. Nel 2026 questa tendenza si è accentuata, con un aumento medio mensile del 9,33 %. Da un confronto tra il volume delle importazioni nei primi sette mesi del 2025 e lo stesso periodo del 2026 emerge che le importazioni sono aumentate del 39,5 %.

Tabella 5

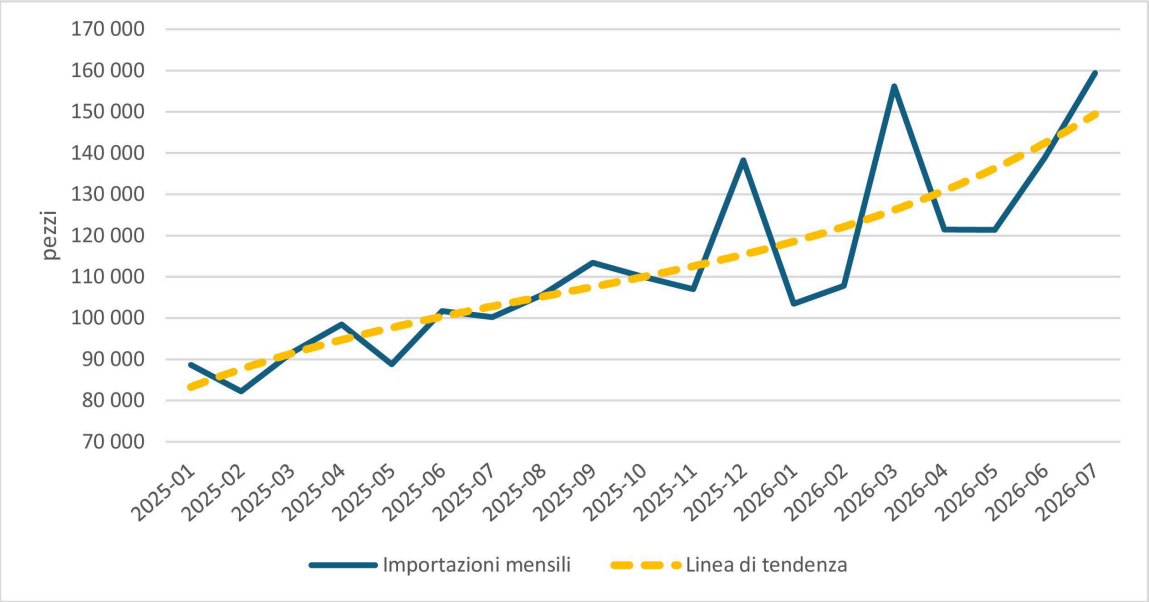
Tutte le importazioni (in pezzi) (su base mensile)

Mese / Anno	2025	2026
Gennaio	88 670	103 429
Febbraio	82 225	107 816
Marzo	91 489	156 183
Aprile	98 453	121 459
Maggio	88 769	121 334
Giugno	101 664	138 927
Luglio	100 224	159 388
Agosto	105 656	
Settembre	113 376	
Ottobre	110 024	
Novembre	107 002	
Dicembre	138 261	
Fonte: Eurostat.		

(19) Come illustrato nel grafico 2, sia la curva mensile delle importazioni che la corrispondente linea di tendenza polinomiale mostrano una chiara variazione della pendenza, che a partire dalla fine del 2025 si è notevolmente accentuata.

Grafico 2

Evoluzione delle importazioni, su base mensile, negli anni 2025 e 2026



5. **SVILUPPI IMPREVISTI**

(20) La Commissione ha concluso in via preliminare che l'aumento delle importazioni è il risultato di sviluppi imprevisti riconducibili a una serie di fattori che causano squilibri nel commercio internazionale del prodotto in esame.

(21) In primo luogo, l'industria automobilistica mondiale è stata caratterizzata da una rapida crescita della produzione di veicoli elettrici, compreso il prodotto in esame, e della capacità produttiva, in particolare in Cina, dove tale celere espansione della capacità è stata sostenuta da politiche industriali, piani quinquennali e altri programmi di sostegno governativo ([10]). Questa situazione non poteva essere ragionevolmente prevista all'epoca in cui si sono svolti i pertinenti negoziati tariffari in ambito OMC o nel momento in cui l'UE ha accettato l'adesione della Cina all'OMC ([11]). Secondo le previsioni di Mobility Global relative alla capacità generale degli impianti in Cina, Turchia, Corea, Giappone e Regno Unito, si stima che la tendenza al rialzo della capacità continuerà tra il 2026 e il 2033, trainata principalmente dagli aumenti della capacità in Cina (tabella 16).

(22) Allo stesso tempo i principali mercati di esportazione stanno chiudendo a motivo delle crescenti pratiche commerciali restrittive che interessano i veicoli elettrici, nonché il prodotto in esame. In particolare, gli Stati Uniti applicano notevoli ostacoli alle importazioni, compresi i dazi del 100 % a norma della «sezione 301» sui PHEV costruiti in Cina, in aggiunta ai dazi della nazione più favorita (NPF), pari al 2,5 %, come pure requisiti sostanziali a livello locale, e i dazi del 25 % a norma della «sezione 232» sulle importazioni da tutte le altre origini. Anche altri importanti mercati, tra cui il Canada e la Turchia, mantengono considerevoli ostacoli tariffari. Il Canada mantiene in vigore un contingente sulle autovetture elettriche dalla Cina, compresi determinati veicoli ibridi, pari a 49 000 veicoli all'anno, a un'aliquota del dazio della nazione più favorita del 6,1 %. La Turchia applica attualmente un dazio doganale supplementare del 40 % sulle autovetture originarie della Cina, tra cui determinati PHEV. Per contro, il mercato dell'Unione rimane relativamente aperto (aliquota NPF al 10 %). Tali misure commerciali restrittive, che rendono l'Unione una destinazione attraente per le esportazioni, non potevano essere ragionevolmente previste all'epoca in cui si sono svolti i pertinenti negoziati tariffari in ambito OMC.

(23) A seguito dell'inchiesta antisovvenzioni sui veicoli elettrici a batteria (BEV) provenienti dalla Cina, l'Unione ha introdotto dazi supplementari sotto forma di misure compensative. Le misure provvisorie sono entrate in vigore il 4 luglio 2024, mentre le misure definitive il 30 ottobre 2024. I dazi compensativi variano dal 17 % per BYD al 35,3 % per SAIC e altri produttori che non hanno collaborato. Il mercato dell'Unione per le esportazioni di veicoli elettrici cinesi è quindi diventato più restrittivo. Prima dell'istituzione delle misure, le importazioni di BEV nell'Unione seguivano un'evidente e significativa tendenza al rialzo, aumentando di anno in anno (cfr. la tabella 6).

Tabella 6

Importazioni nell'Unione di BEV originari della Cina

	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Importazioni di BEV (in pezzi)	21 243	134 952	256 712	413 071	438 396	430 721
Indice (2020 = 100)	*100*	*635*	*1 208*	*1 945*	*2 064*	*2 028*
Δ % rispetto all'anno precedente		535	90	61	6	- 2

Fonte: Eurostat e dati doganali degli Stati membri.

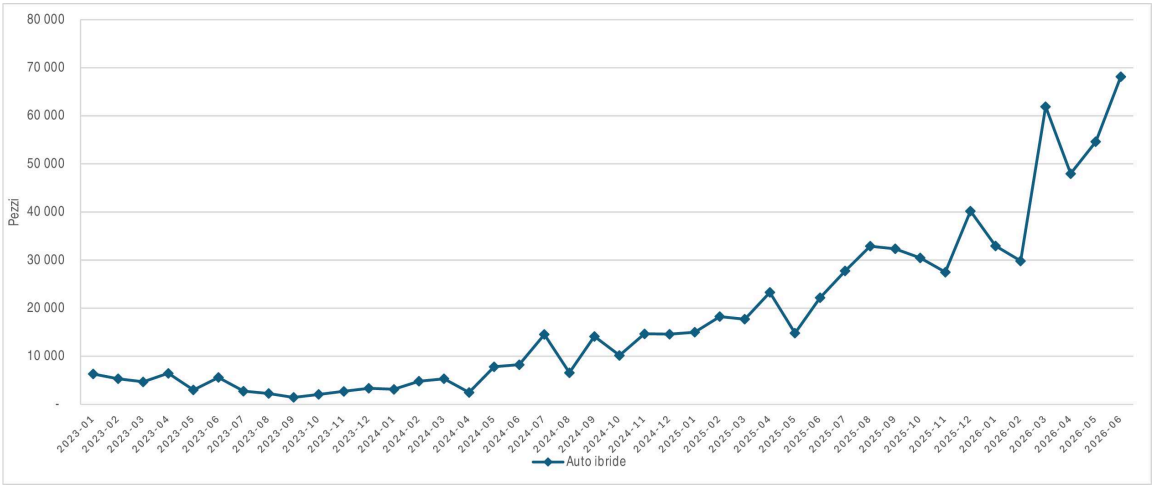
(24) Dopo l'entrata in vigore delle misure, questa tendenza al rialzo si è arrestata e le importazioni si sono stabilizzate, mentre le importazioni di veicoli ibridi nuovi hanno subito un'impennata. Le tendenze contrastanti risultano evidenti dal grafico 3, da cui emerge, per quanto riguarda la configurazione delle importazioni, una chiara transizione dai BEV verso i veicoli ibridi nuovi.

([10]) Le politiche governative, i piani quinquennali e i programmi di sostegno per i veicoli alimentati da energie nuove (NEV), che comprendono i PHEV, sono oggetto di approfondita discussione ai punti 3.1 e 3.2 del regolamento di esecuzione (UE) 2024/1866 della Commissione, del 3 luglio 2024, che istituisce un dazio compensativo provvisorio sulle importazioni di veicoli elettrici a batteria nuovi, concepiti per il trasporto di persone, originari della Repubblica popolare cinese (GU L, 2024/1866, 4.7.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/1866/oj) e nel regolamento di esecuzione (UE) 2024/2754 della Commissione, del 3 luglio 2024, che istituisce un dazio compensativo provvisorio sulle importazioni di veicoli elettrici a batteria nuovi, concepiti per il trasporto di persone, originari della Repubblica popolare cinese (GU L, 2024/2754, 4.7.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/2754/oj).

([11]) Come confermato dal panel «United States – Safeguard Measure on Imports of Crystalline Silicon Photovoltaic Products» – Relazione del panel.

Grafico 3

Evoluzione delle importazioni di ibridi dalla Cina



(25) Tale rapida transizione è stata resa possibile dall'elevato grado di flessibilità esistente nell'ambito dei sistemi di produzione dei costruttori ([12]). Dato che molte linee di produzione consentono di realizzare gruppi propulsori diversi, l'espansione della produzione di veicoli ibridi non richiede necessariamente lo sviluppo di nuovi impianti di produzione. I costruttori possono quindi passare alla produzione di veicoli ibridi con relativa facilità. Le misure compensative erano intese a fornire un ausilio all'industria dell'Unione, che subiva una concorrenza sleale a causa dei programmi di sostegno governativo per i BEV in Cina, ma hanno anche incentivato i costruttori cinesi ad aumentare le esportazioni di veicoli ibridi che non erano soggetti a dazi supplementari.

(26) Alla luce di tali circostanze, la Commissione ha concluso in via provvisoria che questi sviluppi imprevisti non solo hanno determinato, ma continueranno anche a determinare un aumento sostanziale delle importazioni di veicoli ibridi nell'Unione.

6. OBBLIGHI I CUI EFFETTI HANNO DETERMINATO UN AUMENTO DELLE IMPORTAZIONI

(27) La Commissione ha concluso in via preliminare che l'aumento delle importazioni del prodotto in esame è dovuto agli obblighi assunti dall'Unione europea nell'ambito del GATT 1994, in particolare le concessioni tariffarie accordate sulle pertinenti linee tariffarie nei precedenti cicli di negoziati commerciali multilaterali.

(28) Il prodotto in esame comprende diverse linee tariffarie e per tutte queste linee tariffarie l'Unione europea ha assunto impegni tariffari del 10 % ad valorem.

(29) Dette concessioni sono attualmente inserite nella parte I, sezione II, dell'elenco delle concessioni e degli impegni dell'Unione europea, certificato come elenco UE CLXXIII – Unione europea il 1º dicembre 2016 ([13]), quale modificato.

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

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

(30) In ragione di tali concessioni inserite nell'elenco delle concessioni e degli impegni dell'Unione europea, allegato al GATT e divenuto parte integrante dell'accordo a norma dell'articolo II, paragrafo 7, del GATT 1994, e in virtù di altre parti del GATT 1994, l'Unione europea ha assunto obblighi ai sensi del GATT 1994, in particolare come segue: articolo XI, paragrafo 1, che vieta le restrizioni non tariffarie sulle importazioni del prodotto in esame e, soprattutto, articolo II, paragrafo 1, lettera a), e lettera b), prima e seconda frase, del GATT 1994. A norma dell'articolo II, paragrafo 1, lettera b), prima frase, all'UE non è consentito, in assenza di deroghe applicabili, istituire dazi doganali ordinari sul prodotto in esame superiori a quelli stabiliti e previsti nella parte pertinente dell'elenco di concessioni e impegni dell'UE. Inoltre i dazi all'importazione dell'UE applicati al prodotto in esame, noti anche come dazi della nazione più favorita, al momento dell'inchiesta si attestavano ai livelli massimi consentiti dagli impegni tariffari suindicati.

(31) Il prodotto in esame era importato in quantitativi accresciuti in conseguenza dei suddetti obblighi assunti ai sensi del GATT 1994 ([14]), poiché tali obblighi, combinati con le concessioni tariffarie dell'Unione europea, rafforzavano e garantivano le condizioni di accesso al mercato dell'Unione per le importazioni di veicoli ibridi nuovi. Inoltre i summenzionati impegni tariffari non lasciano alcun margine di manovra all'Unione europea per aumentare i dazi doganali ordinari. Ciò spiega anche in che modo gli obblighi in questione abbiano avuto come conseguenza l'aumento delle importazioni che minacciano di causare un grave pregiudizio.

(32) Allo stesso tempo, gli obblighi previsti dal GATT e sopra indicati impedivano all'UE di aumentare i dazi all'importazione applicati sul prodotto in questione. Sono quindi gli obblighi assunti dall'Unione europea ai sensi del GATT 1994 che hanno limitato la capacità dell'UE di prevenire o porre rimedio al pregiudizio derivante dall'aumento delle importazioni. Parallelamente, l'Unione europea ha sospeso tali obblighi a seguito dell'applicazione della propria misura di salvaguardia.

7. MINACCIA DI GRAVE PREGIUDIZIO

7.1. Situazione dei produttori dell'Unione

(33) Al fine valutare l'eventuale esistenza di un grave pregiudizio, o di una minaccia di grave pregiudizio, per i produttori dell'Unione del prodotto in esame, la Commissione, in linea con l'articolo 9 del regolamento (UE) 2015/478 e l'articolo 6 del regolamento (UE) 2015/755, ha esaminato l'andamento del consumo, della produzione, dell'utilizzo della capacità produttiva, delle vendite, della quota di mercato, dei prezzi, della redditività, dell'occupazione e delle esportazioni del prodotto in esame per il periodo che va dal 2023 al PPR («periodo in esame»).

(34) La produzione, la capacità produttiva e il suo utilizzo hanno registrato il seguente andamento:

Tabella 7

Produzione, capacità produttiva e suo utilizzo

	2023	2024	2025	PPR
Produzione (in pezzi)	4 065 576	4 712 178	5 562 965	5 667 859
Indice (2023 = 100)	*100*	*116*	*137*	*139*
Capacità produttiva (in pezzi)	6 420 013	7 583 462	9 000 898	9 317 209
Indice (2023 = 100)	*100*	*118*	*140*	*145*
Utilizzo della capacità produttiva (in %)	63	62	62	61
Indice (2023 = 100)	*100*	*98*	*98*	*96*

Fonte: Mobility Global.

(35) La produzione e la capacità produttiva dell'industria dell'Unione sono aumentate nel corso del periodo in esame. Tuttavia il ritmo di tale aumento è rallentato verso la fine del periodo in esame, in quanto l'aumento nel PPR è stato meno pronunciato rispetto agli anni precedenti. Allo stesso tempo, nonostante l'incremento della produzione negli ultimi anni, l'utilizzo della capacità produttiva è rimasto basso, attestandosi in media solo al 62 % circa negli ultimi quattro anni.

([14]) Articolo XI, paragrafo 1, articolo II, paragrafo 1, lettera a), e lettera b), prima e seconda frase, del GATT 1994.

(36) Il consumo dell'Unione, vale a dire il numero di immatricolazioni del prodotto in esame comunicato dall'Associazione dei costruttori europei di automobili («ACEA»), ha registrato il seguente andamento:

Tabella 8

Consumo dell'Unione, vendite sul mercato interno e quota di mercato

	2023	2024	2025	PPR
Consumo (in pezzi)	3 530 443	4 047 806	4 749 212	5 113 654
Indice (2023 = 100)	*100*	*115*	*135*	*145*
Vendite sul mercato interno (in pezzi)	2 572 451	3 007 313	3 523 010	3 689 630
Indice (2023 = 100)	*100*	*117*	*137*	*143*
Quota di mercato dei produttori dell'UE (in %)	73	74	74	72
Indice (2023 = 100)	*100*	*102*	*102*	*99*
Quota di mercato delle importazioni (in %)	27	26	26	28
Indice (2023 = 100)	*100*	*96*	*96*	*104*

Fonte: Mobility Global e ACEA.

(37) Il consumo dell'Unione è aumentato costantemente nel periodo in esame, registrando un aumento del 45 % durante il PPR rispetto al 2023. Da tale dato si evince che il mercato degli ibridi è in rapida crescita nell'Unione europea. Nello stesso periodo sono aumentate anche le vendite sul mercato interno dei produttori dell'Unione. Inizialmente i produttori dell'Unione hanno beneficiato della costante crescita del consumo, ma questa tendenza positiva si è arrestata nel PPR. Mentre il consumo dell'Unione ha continuato ad aumentare, la quota di mercato dei produttori dell'Unione è diminuita di 2 punti percentuali tra il 2025 e il PPR. In un mercato in crescita, di norma i produttori dell'Unione dovrebbero almeno mantenere la loro quota di mercato. Dato che la quota di mercato è diminuita nel periodo compreso tra il 2025 e il PPR, ciò significa che tale calo si è verificato nei primi sei mesi del 2026. Sebbene i dati relativi all'intero anno 2026 non siano ancora disponibili, il persistere della tendenza osservata nei primi sei mesi, attestata dal numero record di unità importate nel luglio 2026, comporterebbe una flessione della quota di mercato superiore a 2 punti percentuali nell'arco dell'intero anno.

(38) La Commissione ha continuato a condurre un'analisi dettagliata per valutare il livello dei prezzi dei veicoli elettrici ibridi nuovi importati rispetto ai prezzi di quelli prodotti nell'UE.

(39) In considerazione dell'ampia varietà di modelli di veicoli elettrici ibridi nuovi importati nell'Unione, e per garantire che l'analisi si basi su modelli comparabili, è stato effettuato un confronto dei prezzi per quattro categorie ([15]). Le quattro categorie selezionate per il confronto corrispondono alle categorie B, B-SUV, C-SUV e D-SUV e i rispettivi volumi sono significativi e rappresentativi dei veicoli importati nell'Unione. Questi modelli sono sia costruiti dai produttori dell'Unione sia importati nell'Unione, il che consente di confrontare in modo diretto i prezzi dei modelli prodotti nell'Unione e importati.

([15]) I veicoli per passeggeri possono essere suddivisi in segmenti della classificazione europea standard dei veicoli, secondo cui le autovetture e i veicoli utilitari sportivi (SUV) sono raggruppati in base alla grandezza, alle dimensioni esterne e alla destinazione d'uso prevista. Cfr. anche: https://alternative-fuels-observatory.ec.europa.eu/general-information/vehicle-types.

(40) La Commissione ha effettuato l'analisi dei prezzi sulla base dei dati forniti da Marklines ([16]), un portale dell'industria automobilistica. La Commissione ha analizzato le offerte di prezzo ai consumatori (esclusi gli sconti concordati tra le parti) delle principali società importatrici per i modelli prodotti nei paesi esportatori, come pure per i modelli comparabili realizzati dall'industria dell'Unione. Le offerte di prezzo sono state valutate, in relazione al tipo di modello, per la versione di base. Tutte le offerte di prezzo esaminate sono riferite al primo semestre del 2026 e rispecchiano pertanto il periodo più recente.

Tabella 9

Differenza tra i prezzi all'importazione da tutti i paesi terzi e i prezzi dell'UE

Prodotto	Quantitativi importati (in unità)	Prezzo medio all'importazione (in EUR)	Prezzo medio dell'UE (in EUR)	Differenza di prezzo (in EUR)	Differenza di prezzo totale (in EUR)	Fatturato ipotetico (in EUR)	Differenza di prezzo (in %)
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
Totale	203 596				1 358 831 046	7 418 976 578	18,3

Fonte: Eurostat e Marklines, prodotto: modello di base per l'anno 2026.

(41) La Commissione ha effettuato l'analisi dei prezzi su 25 modelli importati e 29 modelli costruiti dall'industria dell'Unione nell'ambito delle quattro categorie, per un totale di oltre 200 000 pezzi importati. Dal confronto dei prezzi è emersa una notevole differenza tra i prezzi all'importazione da tutti i paesi esportatori e i prezzi dell'industria dell'Unione. I prezzi all'importazione sono inferiori del 18 % circa rispetto ai prezzi dei produttori dell'Unione.

(42) Tali confronti dei prezzi dimostrano come sia stato possibile che i modelli di esportazione siano riusciti a penetrare sempre più nel mercato dell'Unione a scapito dell'industria dell'Unione.

(43) In termini di redditività, la valutazione è stata effettuata sulla base dei dati relativi a una quota rilevante di produttori dell'Unione di veicoli ibridi, ponderata per tenere conto delle differenze nei volumi delle vendite. Dai dati indicizzati di cui alle tabelle 10 e 11 risulta un costante deterioramento della redditività dell'industria dell'Unione nel periodo in esame.

Tabella 10

Evoluzione della redditività (su base annua)

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

Fonte: produttori dell'Unione, *dati ponderati per tenere conto delle differenze nei volumi delle vendite*.

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

Tabella 11

Evoluzione della redditività (su base trimestrale)

	Terzo trimestre del 2025	Quarto trimestre del 2025	Primo trimestre del 2026	Secondo trimestre del 2026
Redditività (terzo trimestre del 2025 = 100)	*100*	*90*	*34*	*57*

Fonte: produttori dell'Unione, dati ponderati per tenere conto delle differenze nei volumi delle vendite.

(44) Su base annua, la redditività è diminuita del 57 % tra il 2023 e il PPR. Di conseguenza, nel PPR l'industria dell'Unione ha realizzato, in media, solo due terzi del profitto minimo che sarebbe normalmente necessario per garantire la sostenibilità finanziaria a lungo termine della sua attività nel settore dei veicoli ibridi. I dati trimestrali confermano che questa tendenza negativa è proseguita e si è intensificata nel PPR. Tale fatto denota un significativo indebolimento dei risultati finanziari dell'industria dell'Unione, sia sul lungo periodo che nei trimestri più recenti. Sebbene i dati relativi all'intero anno 2026 non siano ancora disponibili, il persistere della tendenza osservata nei primi sei mesi suggerirebbe un ulteriore deterioramento della redditività nel corso di tale anno.

(45) In termini di occupazione, i dati dell'ACEA in tale ambito non contengono una ripartizione per tecnologia del gruppo propulsore. Tuttavia gli studi sull'intensità occupazionale forniscono un'indicazione della forza lavoro necessaria per realizzare diversi tipi di veicoli ([17]).

(46) In base a un'analisi di Syndex ([18]), si stima che per la produzione di un veicolo ibrido leggero siano necessari circa 17,2 posti di lavoro ETP (equivalenti a tempo pieno) per 1 000 veicoli, rispetto ai 17,4 ETP per un veicolo ibrido ricaricabile. Tali stime sono specifiche per la Francia e gli HEV non sono stati presi in considerazione separatamente, sebbene i MHEV siano inclusi nella categoria più ampia degli HEV.

(47) Dato che l'intensità occupazionale stimata è sostanzialmente simile per i MHEV e i PHEV e si attesta rispettivamente a 17,2 e 17,4 ETP per 1 000 veicoli, per valutare l'occupazione associata alla produzione di veicoli ibridi nuovi si utilizza, a titolo indicativo, un'intensità di occupazione media di 17,3 ETP per 1 000 veicoli.

(48) Sebbene siano specifiche per paese, le sottostanti stime occupazionali forniscono una base ragionevole per estrapolare dati sull'occupazione in relazione a tutta l'Unione europea. Il settore automobilistico dell'Unione si basa su processi e tecnologie di fabbricazione ampiamente comparabili.

(49) Applicando questo indice di occupazione ai dati relativi alla produzione di veicoli ibridi presentati nella tabella 12 si ottengono i seguenti ETP stimati, associati alla produzione di veicoli ibridi nuovi:

Tabella 12

Occupazione

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

Fonte: Syndex.

([17]) Galgóczi, B. (Ed.), *On the Way to Electromobility-a Green(er) But More Unequal Future?,* ETUI, 2023.
([18]) Cfr. il summenzionato studio.

(50) Le esportazioni hanno registrato il seguente andamento:

Tabella 13

Esportazioni

	2023	2024	2025	PPR
Volume delle vendite all'esportazione (in pezzi)	893 507	847 220	938 164	925 635
Indice (2023 = 100)	*100*	*95*	*105*	*104*
Prezzo all'esportazione (in EUR/pezzo)	35 929	35 615	36 986	34 096
Indice (2023 = 100)	*100*	*99*	*103*	*95*

Fonte: Eurostat.

(51) Le esportazioni dei produttori dell'Unione sono rimaste relativamente stabili nel periodo in esame, fatta eccezione per il 2025. I prezzi all'esportazione sono diminuiti nel 2023, per poi aumentare leggermente in seguito, prima di registrare una nuova riduzione durante il PPR.

7.2. **Minaccia di grave pregiudizio**

(52) La Commissione ha concluso in via provvisoria che la situazione attuale dell'industria dell'Unione non fa ancora presupporre l'esistenza di un grave pregiudizio causato dall'aumento delle importazioni. Essa ha tuttavia ritenuto che l'industria versi in una situazione di fragilità e che sussista una minaccia di grave pregiudizio, alla luce del calo degli indicatori economici di cui al punto 7.1, dell'aumento significativo e crescente delle importazioni a basso prezzo, delle ristrutturazioni pianificate all'interno dell'industria dell'Unione e della notevole capacità produttiva disponibile a livello mondiale.

Indicatori economici in calo

(53) Dall'analisi precedente è emerso che, nel periodo più recente, i produttori dell'Unione hanno subito una pressione crescente in termini di quota di mercato, utilizzo della capacità produttiva, redditività e prezzi. Nonostante l'aumento significativo del consumo dell'Unione, tra il 2025 e il PPR la quota di mercato dei produttori dell'Unione è diminuita di 2 punti percentuali ([19]), mentre l'utilizzo della capacità produttiva si è mantenuto a un livello costantemente basso, tra il 61 % e il 63 %, durante tutto il periodo in esame. I ridotti tassi di utilizzo degli impianti hanno determinato costi fissi più elevati per i produttori dell'Unione, in una situazione in cui questi ultimi si aspettavano ragionevolmente di aumentare la produzione e di ridurre il costo fisso di produzione. La perdita di quota di mercato è particolarmente preoccupante in un contesto in cui i costruttori dell'Unione sono tenuti a effettuare investimenti sostanziali nello sviluppo di nuovi modelli e tecnologie nell'ambito della transizione verso l'elettrificazione.

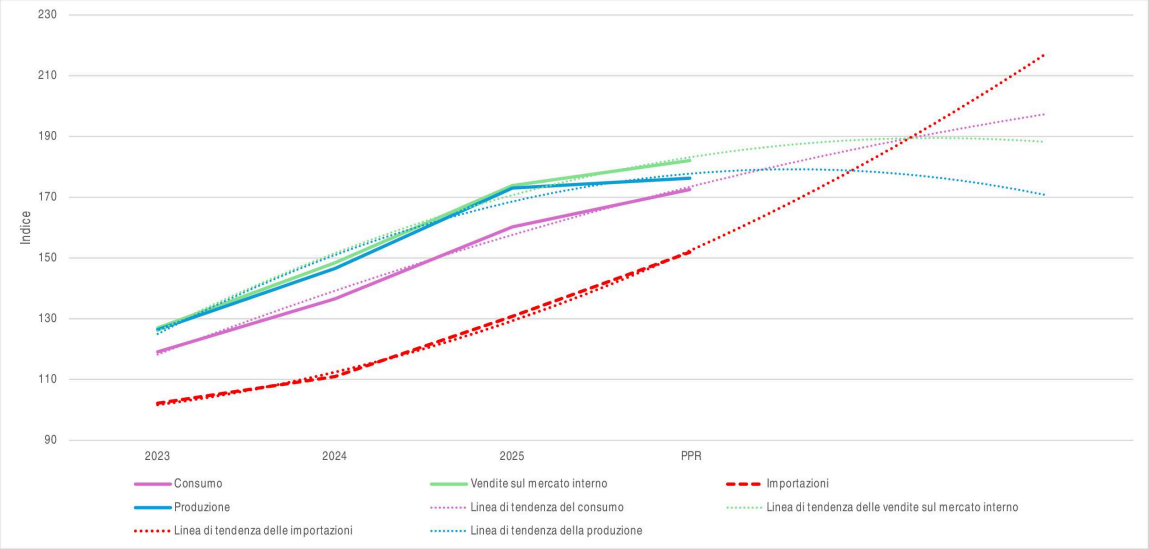
(54) Allo stesso tempo le importazioni hanno registrato un'impennata, con prezzi medi all'importazione inferiori del 18 % rispetto a quelli dell'industria dell'Unione, mentre la redditività dell'industria dell'Unione è costantemente peggiorata nel periodo in esame. Tali elementi di prova hanno evidenziato, nel loro insieme, che l'industria dell'Unione non è stata in grado di beneficiare della crescita del mercato, poiché le importazioni a basso prezzo hanno soddisfatto in maniera aggressiva la domanda in crescita arrecando un danno diretto ai risultati economici dei produttori nazionali.

(55) Il grafico che indica l'evoluzione degli indicatori di prestazione dell'industria dell'Unione rispetto all'aumento delle importazioni. Ciascun indicatore includeva anche la linea di tendenza prevista per i due anni successivi, che illustrava il rallentamento della crescita degli indicatori economici tra il 2025 e il PPR, mentre le importazioni sono proseguite allo stesso ritmo.

([19]) Sebbene i dati relativi all'intero anno 2026 non siano ancora disponibili, il persistere della tendenza osservata nei primi sei mesi, già attestata dal numero record di unità importate nel luglio 2026, comporterebbe una flessione della quota di mercato superiore a 2 punti percentuali nell'arco di un solo anno.

Grafico 4

Panoramica dell'andamento del consumo, della produzione, delle vendite e delle importazioni



(56) Tale situazione era particolarmente preoccupante in un contesto in cui l'industria dell'Unione dovrebbe conseguire volumi di vendita elevati e un tasso sostenibile di utilizzo della capacità produttiva ([20]), essendo il mercato caratterizzato da costi fissi elevati e da requisiti di investimento sostanziali per poter rimanere competitivo. Considerati nel loro insieme, questi indicatori segnalano un deterioramento della situazione economica dell'industria dell'Unione nell'imminente futuro. Se combinati con il tasso di aumento delle importazioni, come ulteriormente illustrato di seguito, in assenza di misure questi sviluppi potrebbero porre l'industria in una posizione di crescente vulnerabilità.

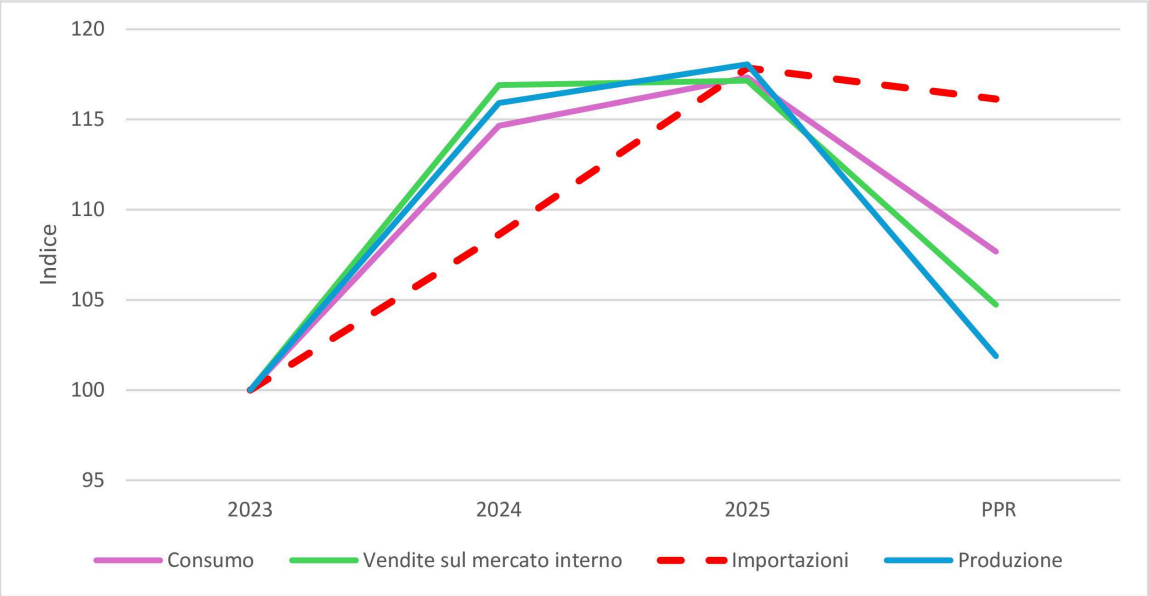
Il tasso di aumento delle importazioni a basso prezzo è significativo

(57) L'evoluzione dei volumi delle importazioni (tabella 1) nel periodo in esame indica che le importazioni non solo sono aumentate, ma anche a un ritmo accelerato. Sebbene il consumo dell'Unione abbia registrato un aumento significativo tra il 2025 e il PPR (+ 364 442 veicoli), oltre la metà di questa domanda in crescita, nello specifico il 54 %, è stata assorbita dalle importazioni originarie di paesi terzi. Dato che tali paesi terzi rappresentavano il 28 % della quota di mercato dell'Unione, è risultato evidente che la recente crescita del consumo sul mercato è stata prevalentemente soddisfatta mediante l'approvvigionamento di prodotti importati piuttosto che dall'industria interna. Inoltre nel periodo più recente le importazioni sono entrate nel mercato a prezzi notevolmente inferiori rispetto a quelli praticati dai produttori dell'Unione. Oltre al fatto che la differenza di prezzo individuata al punto 7.1 ha esercitato una notevole pressione sulla situazione economica dell'industria dell'Unione, già fragile in termini di profitti, è probabile che detta differenza di prezzo determini un ulteriore aumento delle importazioni.

([20]) Diversi produttori dell'Unione hanno annunciato programmi di ristrutturazione volti a ridurre la capacità, al fine di conseguire tassi maggiormente sostenibili di utilizzo della capacità produttiva. Cfr. anche il punto intitolato «Ristrutturazioni pianificate».

Grafico 5

Tasso annuo di incremento di determinati indicatori



(58) Il grafico che precede evidenzia gli indici del tasso di crescita annuo per il consumo, la produzione, le vendite sul mercato interno e le importazioni. Nei primi tre anni il consumo, la produzione e le vendite sul mercato interno hanno registrato un aumento a un tasso medio di poco inferiore al 20 %. Durante il PPR, tuttavia, la crescita è diminuita bruscamente, attestandosi a livelli a una cifra. Inizialmente le importazioni sono aumentate a un ritmo molto più lento, ma nel 2025 si sono allineate agli altri indicatori. Nel PPR il tasso relativo alla crescita delle importazioni risultava superiore rispetto al livello degli altri indicatori.

(59) Dalle statistiche sulle importazioni per origine (tabella 2) è emerso che questo brusco aumento è stato determinato in particolare, ma non solo, dalle importazioni originarie della Cina. I dati pregressi sulle quote delle importazioni indicavano che le importazioni cinesi hanno inizialmente guadagnato quote di mercato a scapito di altri paesi terzi. Nel PPR tuttavia le importazioni dalla Cina hanno iniziato a guadagnare quote di mercato a danno dell'industria dell'Unione. In base alle previsioni, questa tendenza non può che proseguire e le importazioni a basso prezzo sono destinate ad aumentare ulteriormente. Secondo Mobility Global, nel 2025 la Cina ha prodotto circa 7 milioni di veicoli ibridi e, in base alle stime, la sua capacità produttiva si colloca a un livello pari al doppio della sua produzione. Come indicato nella tabella 14, si prevede che la produzione continui ad aumentare.

Tabella 14

Produzione cinese di veicoli ibridi

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

Fonte: Mobility Global. I dati relativi al 2025 e alla prima metà del 2026 rispecchiano la produzione effettiva, mentre quelli riguardanti il periodo che va dalla seconda metà del 2026 al 2030 rappresentano le previsioni formulate da Mobility Global.

(60) Tale espansione ha luogo nonostante l'indebolimento della domanda interna, con vendite di veicoli che, secondo quanto riportato, diminuiscono del 20 % circa di anno in anno, mentre il calo delle vendite di PHEV risulta pari al 26 %. ([21]) In conseguenza del calo della domanda, dell'eccesso di capacità e della forte concorrenza interna, i produttori cinesi si orientano sempre più verso i mercati di esportazione. Come indicato nella tabella 15, nel 2025 le esportazioni cinesi sono aumentate quasi del 500 % rispetto al 2022. La Cina ha esportato circa 1 125 milioni di autovetture ibride, di cui il 27 % era destinato all'Unione. Si è trattato di un aumento pari a 7 punti percentuali rispetto al 2024, anno in cui è stato indirizzato verso l'Unione il 20 % delle esportazioni cinesi di autovetture ibride.

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

Tabella 15

Importazioni totali di veicoli ibridi dalla Cina a livello mondiale

	2023	2024	2025
Importazioni dalla Cina a livello mondiale (in pezzi)	191 912	526 312	1 124 177
Indice (2023 = 100)	*100*	*274*	*586*

Fonte: GTA.

(61) Allo stesso tempo, come illustrato al punto 5, la disponibilità di destinazioni di esportazione alternative risultava limitata. Per contro, il mercato dell'Unione è rimasto relativamente aperto e pertanto era e continua a essere una destinazione attraente per le esportazioni dal punto di vista degli esportatori cinesi, che devono far fronte a una domanda interna debole e a un eccesso di capacità.

(62) In considerazione del notevole e rapido aumento delle importazioni nell'Unione, della differenza di prezzo di tali importazioni e degli elevati ostacoli alle importazioni in altri importanti mercati di esportazione, sussiste la probabilità di importazioni notevolmente accresciute nell'Unione. È probabile che tale costante impennata delle importazioni a basso prezzo eserciti ulteriori pressioni sui prezzi dei produttori dell'Unione, erodendo le loro vendite, la quota di mercato e l'utile sul capitale investito. A sua volta, tale situazione indebolirebbe la capacità dell'industria dell'Unione di mantenere la produzione, preservare l'occupazione e finanziare gli ingenti investimenti necessari ai fini dell'innovazione e della transizione verso l'elettrificazione. Gli elementi di prova disponibili hanno pertanto corroborato la conclusione secondo cui il crescente volume delle importazioni a basso prezzo minacciava di arrecare un grave pregiudizio all'industria dell'Unione.

Ristrutturazioni pianificate

(63) Sulla base di un'analisi preliminare dell'Osservatorio sulla ristrutturazione in Europa (ERM) ([22]) e di informazioni complementari fornite da società e media, sembra che dal 2024 i produttori automobilistici dell'Unione abbiano intensificato l'attività di ristrutturazione. L'analisi che segue è incentrata sui principali produttori automobilistici dell'Unione.

(64) Nel dicembre 2024 un produttore dell'Unione ha programmato di ridurre la sua forza lavoro di oltre 35 000 addetti nell'ambito dei suoi stabilimenti in Germania entro il 2030 ([23]). Questo dato è stato successivamente rivisto al rialzo nel marzo 2026: entro il 2030 la società prevede di sopprimere nell'UE circa 50 000 posti di lavoro facenti capo al gruppo in questione ([24]).

(65) Nel settembre 2026 il produttore dell'Unione ha approvato piani per tagliare ulteriori 50 000 posti di lavoro a livello mondiale. Il produttore intende quindi eliminare entro il 2030, complessivamente, circa 100 000 posizioni lavorative, di cui 50 000 confermate in tutta l'Unione e ulteriori 50 000 a livello mondiale, circa la metà delle quali in Germania ([25]). Sebbene tale ridimensionamento occupazionale sia di ampia portata e non riguardi in modo specifico gli HEV o i PHEV, in futuro la produzione di veicoli ibridi sarà comunque sottoposta a crescenti pressioni in conseguenza di queste ristrutturazioni su vasta scala che sono state annunciate e che mirano a ridurre la capacità produttiva. Ad esempio, nell'annuncio del settembre 2026 il produttore dell'Unione indicava che non era attualmente in grado di garantire futuri stanziamenti destinati alla produzione negli stabilimenti di Hannover (12 900 dipendenti), Emden (7 700 dipendenti), Zwickau (8 000 dipendenti) e Audi Neckarsulm (15 500 dipendenti) dopo il 2030, dato il brusco aumento della concorrenza sul fronte delle importazioni ([26]). Sia

([22]) L'Osservatorio sulla ristrutturazione in Europa (ERM), che monitora i cambiamenti su vasta scala a livello occupazionale e le ristrutturazioni annunciate dai costruttori automobilistici in tutta l'Unione europea, ha registrato casi di ristrutturazione annunciati riguardanti almeno 100 posti di lavoro, o il 10 % della forza lavoro nelle imprese di maggiori dimensioni.

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

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

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

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

nell'impianto di Hannover che in quello di Neckarsulm si producono veicoli ibridi nuovi, il che evidenzia la minaccia incombente sull'occupazione connessa alla produzione di veicoli ibridi nuovi in tali siti. Inoltre diverse linee di produzione nell'Unione sono anche sufficientemente flessibili per costruire veicoli con gruppi propulsori diversi; questo significa che la chiusura di uno qualsiasi di questi impianti avrà conseguenze per la futura potenziale produzione di HEV e PHEV.

(66) La Commissione ha rilevato che un altro produttore dell'Unione intende portare all'80 % l'utilizzo della capacità produttiva entro il 2030 attraverso una ristrutturazione e una riduzione di 800 000 unità della capacità produttiva a livello europeo ([27]). Nell'ambito di detta ristrutturazione, il produttore dell'Unione prevede di cessare la produzione di veicoli a Poissy (Francia) entro la fine del 2028. Ne sarà interessata anche la produzione di veicoli ibridi. Lo stabilimento dovrebbe invece essere riconvertito per lo svolgimento di attività quali la produzione di parti, il ricondizionamento di veicoli, il riciclaggio, la stampa 3D e altre attività industriali.

(67) Da quanto sopra esposto risulta che, sebbene la domanda di veicoli elettrificati sia in aumento, la crescita del mercato è prevalentemente soddisfatta dagli ibridi importati, mentre i produttori dell'Unione, anziché riuscire a beneficiare pienamente di tale crescita del mercato, stanno programmando di ridurre la capacità produttiva. L'impennata delle importazioni a basso prezzo, che si prevede sia destinata a proseguire, aggraverà ulteriormente la pressione sui produttori dell'Unione.

(68) La Commissione ha preso atto di ulteriori annunci di ristrutturazioni su vasta scala, direttamente collegate alla crescente pressione globale e alla politica dei prezzi aggressiva praticata nel settore automobilistico, che probabilmente incideranno sulla produzione futura di veicoli ibridi. Ad esempio, un altro produttore del settore automobilistico ha annunciato una nuova strategia globale a lungo termine e una ristrutturazione volta ad affrontare l'agguerrita concorrenza a livello mondiale, l'aumento dei costi e le crescenti pressioni derivanti dalla rapida evoluzione dei costruttori cinesi ([28]). Tale produttore dell'Unione intende tagliare tra il 15 % e il 20 % della sua forza lavoro globale nel settore ingegneristico ([29]) e, per abbassare i costi connessi allo sviluppo di veicoli elettrificati, punta a ridurre nello specifico le mansioni tecniche, amministrative e di ricerca a livello mondiale, prevedendo tuttavia un'incidenza significativa sulle sue attività in Francia e in Spagna.

(69) La Commissione ha inoltre rilevato quanto annunciato da un altro produttore dell'Unione di veicoli ibridi in merito a una riduzione globale della forza lavoro di quasi 8 000 dipendenti nel corso del 2027 ([30]), con tagli che si concentreranno per la maggior parte in Germania. La società ha indicato che l'erosione della redditività e le gravi turbolenze del mercato costituiscono i principali fattori che determinano la riorganizzazione delle strutture.

(70) Anche un altro produttore dell'Unione ha intrapreso strategie strutturali di ridimensionamento e contenimento dei costi per preservare la redditività. In un contesto caratterizzato da una flessione della domanda di veicoli di alta gamma e da forti pressioni sui prezzi in Cina, il conseguente impatto negativo sui ricavi globali ha reso necessari un ridimensionamento delle attività, una riduzione degli obiettivi in termini di produzione e una rivalutazione globale dell'architettura dei costi della società ([31]).

Notevoli capacità disponibili a livello mondiale

(71) La tabella 16 presenta una previsione di Mobility Global riguardo alla capacità generale degli impianti nei principali mercati mondiali, vale a dire Cina, Turchia, Corea, Giappone e Regno Unito. Le previsioni indicano che la tendenza al rialzo della capacità, trainata principalmente dall'espansione della capacità in Cina, dovrebbe continuare nel periodo compreso tra il 2025 e il 2033. In base alle stime, dopo il 2025 l'utilizzo di tali impianti scenderà al di sotto del 50 %, rispecchiando così un livello significativo e preoccupante di capacità inutilizzata. Questo fenomeno è particolarmente accentuato in Cina, ove si stima un utilizzo della capacità ridotto al 43 %. Ne consegue che il previsto eccesso di capacità su questi mercati mondiali potrebbe raggiungere un quantitativo pari a 50 milioni di veicoli, un livello equivalente al doppio della produzione effettiva. Pur non essendo riferiti in modo specifico ai veicoli ibridi, questi dati forniscono un contesto pertinente per valutare le condizioni in cui opera il segmento dei veicoli ibridi. Ciò è particolarmente importante data la flessibilità intrinseca nella produzione automobilistica, che consente ai costruttori di fabbricare veicoli con gruppi propulsori diversi sulle stesse linee di produzione. Di conseguenza, gli sviluppi in termini di produzione e capacità complessive nel settore automobilistico sono rilevanti per la valutazione del contesto in cui opera il segmento dei veicoli ibridi.

([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/.

Tabella 16

Previsioni relative alla capacità generale degli impianti nei principali mercati mondiali

Cina, Giappone, Corea, Turchia, Regno Unito											
Indicatore/Anno	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Produzione totale (in migliaia di pezzi)	43 988	44 022	47 112	45 297	45 172	45 093	45 455	45 996	46 261	46 839	47 124
Indice	*100*	*100*	*107*	*103*	*103*	*103*	*103*	*105*	*105*	*106*	*107*
Capacità totale (in migliaia di pezzi)	83 884	88 072	92 077	94 684	95 179	94 847	95 624	95 283	95 447	95 626	96 127
Indice	*100*	*105*	*110*	*113*	*113*	*113*	*114*	*114*	*114*	*114*	*115*
Utilizzo della capacità produttiva (in %)	52	50	51	48	47	48	48	48	48	49	49

Fonte: Mobility Global.

(72) In base a un'analisi preliminare del mercato automobilistico mondiale, gli esportatori dispongono pertanto di sufficienti capacità liberamente accessibili, di cui si prevede l'ulteriore espansione e che, in virtù dei bassi prezzi all'importazione e dell'attrattiva del mercato dell'Unione per i veicoli ibridi nuovi, saranno probabilmente sempre più orientate verso il mercato dell'Unione.

Scorte

(73) Il livello delle scorte di ibridi nell'Unione è un indicatore pertinente della pressione che i prodotti importati eserciteranno in futuro sull'industria dell'Unione, dato che tali quantitativi sono destinati alla vendita sul mercato dell'Unione.

(74) In questa fase l'analisi è incentrata in particolare sulla Cina, in quanto risulta che l'impennata delle importazioni sia determinata in particolare, ma non solo, dalle importazioni originarie della Cina. Al fine di stimare il livello delle scorte nell'Unione del prodotto in esame, sono state prese in esame le statistiche sulle esportazioni dalla Cina nell'Unione relative al periodo 2023-2025. Si può ritenere che la differenza tra le esportazioni dichiarate dalla Cina e le importazioni registrate dall'Unione sia rappresentativa del quantitativo di veicoli in attesa di sdoganamento nell'Unione. Dato che il trasporto di veicoli dalla Cina verso l'Unione può richiedere diversi mesi, i dati relativi all'anno in corso non sono stati presi in considerazione.

Tabella 17

Confronto tra le statistiche sulle esportazioni della Cina e dell'UE

	2023	2024	2025
Esportazioni cinesi nell'UE (in pezzi)	47 644	114 197	356 037
Importazioni dell'UE dalla Cina (in pezzi)	46 001	106 542	302 403
Differenza (in pezzi)	1 643	7 655	53 634

Fonte: statistiche cinesi sulle esportazioni ed Eurostat.

(75) La differenza tra le esportazioni e le importazioni era trascurabile nel 2023, è leggermente aumentata nel 2024 e ha registrato un aumento significativo nel 2025, raggiungendo un quantitativo pari a circa 53 000 veicoli. Sebbene sia possibile che alcuni di questi veicoli siano stati sdoganati nel 2026, l'entità della differenza rilevata nel 2025 è comunque notevolmente superiore rispetto ai tre anni precedenti. Questo significa che le scorte si stanno sempre più accumulando e che pertanto aumenta la pressione esercitata dalle importazioni sull'industria dell'Unione.

7.3. **Conclusioni**

(76) Alla luce di quanto precede, la Commissione ha concluso in via preliminare che i produttori dell'Unione si trovavano in una situazione di vulnerabilità e dovevano far fronte a una minaccia di grave pregiudizio, come dimostrato dal calo degli indicatori economici di cui al punto 7.1, dall'aumento significativo e crescente delle importazioni a basso prezzo, dalle ristrutturazioni pianificate all'interno dell'industria dell'Unione, dalle notevoli capacità produttive disponibili a livello mondiale e dall'accresciuta presenza di scorte sul mercato dell'Unione.

8. NESSO DI CAUSALITÀ

(77) La Commissione ha esaminato se l'aumento delle importazioni abbia determinato la minaccia di grave pregiudizio per i produttori dell'Unione. In aggiunta, la Commissione ha anche valutato se altri fattori noti avessero potuto allo stesso tempo contribuire alla minaccia di grave pregiudizio per i produttori dell'Unione, in modo da mettere in discussione la presenza di un nesso di causalità tra la minaccia di grave pregiudizio per l'industria dell'Unione e l'aumento delle importazioni.

8.1. Aumento delle importazioni

(78) La Commissione ha determinato in via preliminare che esisteva un nesso di causalità tra l'aumento delle importazioni del prodotto in esame e la minaccia di grave pregiudizio per i produttori dell'Unione. Il nesso di causalità tra l'impennata delle importazioni e la fragile situazione economica in cui versava l'industria dell'Unione è stato dimostrato dagli sviluppi osservati nel periodo più recente.

(79) Sebbene il consumo e le vendite dell'Unione siano aumentati durante il periodo in esame, il periodo più recente si distingue per il fatto di essere il primo in cui la crescita del mercato è stata prevalentemente soddisfatta dalle importazioni piuttosto che dall'industria dell'Unione. Di pari passo con l'aumento delle importazioni, che si sono imposte in maniera aggressiva sul mercato dell'Unione durante detto periodo, l'industria dell'Unione ha subito un deterioramento dei suoi indicatori economici, tra cui una perdita della quota di mercato, una significativa pressione sui prezzi, una redditività sempre più debole e la necessità di ulteriori ristrutturazioni.

(80) I dati mensili relativi al periodo più recente indicano che le importazioni entrano nel mercato dell'Unione a un ritmo accelerato. Inoltre gli esportatori dispongono di sufficienti capacità liberamente accessibili e si prevedono ulteriori espansioni. Data l'attrattiva, in termini di prezzo, del mercato dell'Unione per gli ibridi, si prevede che l'andamento delle importazioni osservato nel periodo più recente proseguirà e accelererà ulteriormente.

(81) Tenuto conto della già debole redditività dell'industria dell'Unione, unitamente agli elevati costi fissi e agli ingenti investimenti necessari per mantenere la competitività in questo mercato, l'andamento delle importazioni in costante accelerazione determinerà senza dubbio un ulteriore deterioramento della situazione economica del settore (come è avvenuto nel periodo più recente) e probabilmente arrecherà un grave pregiudizio ai produttori dell'Unione nell'imminente futuro.

(82) La Commissione ha pertanto concluso in via preliminare che esisteva un nesso di causalità tra l'aumento delle importazioni e la minaccia di grave pregiudizio per i produttori dell'Unione.

8.2. Altri fattori noti

(83) Per garantire che la minaccia di grave pregiudizio non sia attribuita a fattori diversi dall'aumento delle importazioni, la Commissione ha effettuato un'analisi preliminare volta a determinare se altri fattori possano aver contribuito alla minaccia di grave pregiudizio per i produttori dell'Unione e a distinguere gli effetti di tali fattori dagli effetti dell'aumento delle importazioni, al fine di stabilire in via preliminare l'esistenza di una reale e sostanziale relazione di causa ed effetto.

(84) Sebbene i prezzi elevati dell'energia costituiscano un fattore importante nella produzione di veicoli ibridi, l'effettiva minaccia di grave pregiudizio deriva dalla pressione esercitata sui prezzi dell'UE dall'impennata delle importazioni a basso prezzo. In effetti, i prezzi dell'energia sono generalmente più elevati nell'Unione che in alcune altre parti del mondo. In normali condizioni di mercato, i costruttori riescono a far sì che gli aumenti dei costi si rispecchino nei loro prezzi di vendita al fine di mantenere profitti ragionevoli. Il prodotto in esame tuttavia entra nell'Unione a prezzi che, in media, risultano del 18 % inferiori rispetto ai prezzi dell'Unione, il che esercita una pressione che ha impedito ai produttori dell'Unione di aumentare i propri prezzi di vendita per coprire il prezzo dell'energia. L'esistenza di una minaccia di grave pregiudizio non è quindi riconducibile all'aumento dei costi dell'energia in quanto tale, bensì all'incapacità dei produttori dell'Unione di far sì che tali aumenti dei costi si rispecchino con precisione nei propri prezzi di vendita, a causa dell'aumento delle importazioni.

(85) L'andamento delle esportazioni dei produttori dell'Unione è rimasto sostanzialmente stabile nel periodo in esame, fatta eccezione per il 2024, anno in cui le esportazioni sono diminuite. Data tale stabilità, la Commissione ha ritenuto in via provvisoria che l'andamento delle esportazioni non abbia contribuito alla minaccia di grave pregiudizio.

(86) Per quanto riguarda la domanda dei consumatori, le immatricolazioni di veicoli ibridi nell'UE sono aumentate in modo costante dal 2023. Inoltre, secondo Mobility Global, le immatricolazioni dovrebbero continuare ad aumentare fino al 2029.

Tabella 18

Evoluzione delle immatricolazioni nell'UE di veicoli ibridi nuovi (con previsioni)

	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Immatricolazioni (in migliaia di pezzi)	3 530	4 048	4 749	5 552	6 056	6 359	6 430	6 173
Indice (2023 = 100)	*100*	*115*	*135*	*157*	*172*	*180*	*182*	*175*

Fonte: Mobility Global e ACEA. I dati riguardanti il periodo 2026-2030 rappresentano una previsione formulata da Mobility Global.

(87) Non solo il numero di immatricolazioni è in crescita, ma la quota di veicoli ibridi sul totale delle immatricolazioni è aumentata, passando dal 33 % nel 2023 al 46 % nel PPR.

Tabella 19

Quota di veicoli ibridi nuovi rispetto al totale delle immatricolazioni nell'UE

	2023	2024	2025	PPR
Quota di veicoli ibridi sul totale delle immatricolazioni dell'UE (in %)	33	38	44	46
Indice (2023 = 100)	*100*	*115*	*133*	*139*

Fonte: Mobility Global e ACEA.

(88) La Commissione ha pertanto stabilito in via preliminare che la domanda di veicoli ibridi dell'Unione è in crescita e quindi non contribuisce alla minaccia di grave pregiudizio.

(89) Il contesto normativo riguardante la riduzione delle emissioni di CO_2 non può essere considerato quale causa della minaccia di grave pregiudizio. Al contrario, gli sviluppi normativi applicabili e proposti hanno migliorato le prospettive per i produttori di veicoli ibridi. Sebbene l'Unione abbia fissato obiettivi ambiziosi di riduzione delle emissioni di CO_2 per le autovetture e i furgoni nuovi, tali misure non equivalgono a un divieto immediato di ricorso alle tecnologie ibride. Il quadro di transizione è stato invece strutturato in modo da prevedere un'evoluzione nel corso del tempo e, in base ai recenti sviluppi, è diventato meno restrittivo per i produttori di ibridi rispetto a quanto preannunciato. In particolare, in termini di traiettoria delle politiche si è passati dall'aspettativa di una transizione completa e più rapida verso i veicoli elettrici a batteria entro il 2030 a un approccio più graduale con un orizzonte spostato al 2035; inoltre, la proposta di un parametro di riferimento di riduzione delle emissioni di CO_2 del 90 % in luogo di un divieto totale dei veicoli non elettrici a batteria fa sì che possano continuare a essere utilizzati i veicoli ibridi. Di conseguenza, la Commissione ritiene che il contesto normativo non possa attualmente essere responsabile della minaccia di grave pregiudizio per i produttori dell'Unione di ibridi.

(90) La Commissione non ha quindi individuato in via provvisoria eventuali altri fattori che attenuerebbero il nesso di causalità tra l'aumento delle importazioni e la minaccia di grave pregiudizio per i produttori dell'Unione.

8.3. **Conclusioni**

(91) Per i motivi di cui sopra, la Commissione ha concluso in via provvisoria che esisteva un nesso di causalità tra il significativo aumento delle importazioni e la minaccia di grave pregiudizio per l'industria dell'Unione. Altri fattori possono aver contribuito alla minaccia di grave pregiudizio subito dai produttori dell'Unione, ma non hanno attenuato il nesso di causalità.

9. **INTERESSE DELL'UNIONE**

(92) La Commissione ha esaminato se sarebbe nell'interesse dell'Unione adottare misure provvisorie. L'analisi dell'interesse dell'Unione si è basata su una valutazione di tutti i diversi interessi coinvolti, compresi quelli dei produttori dell'Unione, degli importatori e degli utilizzatori.

(93) La neutralità climatica, che costituisce il fulcro del Green Deal europeo, è un obiettivo giuridicamente vincolante stabilito nella normativa sul clima. Al fine di conseguire l'obiettivo della neutralità climatica entro il 2050 ([32]), l'UE sta intervenendo per ridurre le missioni delle autovetture, dato che il trasporto su strada è responsabile di un quinto delle emissioni di CO_2 dell'UE ([33]). L'UE mira a diminuire del 55 % le emissioni delle autovetture e del 50 % quelle dei furgoni entro il 2030, rispetto al 2021, al fine di raggiungere l'obiettivo delle zero emissioni per le autovetture e i furgoni nuovi entro il 2035 ([34]). La vendita di autovetture nuove a benzina o diesel è pertanto vietata dal 2035 (per il momento) ([35]).

(94) Tuttavia, nell'attuale periodo di transizione tra le automobili con motore a combustione e le automobili completamente elettriche, le auto ibride sono spesso utilizzate e ricercate quale alternativa per i consumatori, in quanto contribuiscono già alla riduzione delle emissioni, ma non hanno lo svantaggio dell'autonomia di marcia ridotta, che caratterizza molte automobili completamente elettriche.

(95) Lo stesso discorso vale anche per le case automobilistiche, dato che anch'esse utilizzano le autovetture ibride come modelli di transizione tra il motore a combustione e le automobili completamente elettriche per ripartire i costi e come «laboratorio» di ricerca e innovazione al fine di spianare la strada ad automobili all'avanguardia completamente elettriche.

(96) Pertanto, se la produzione nell'Unione di veicoli ibridi venisse interrotta, ai consumatori rimarrebbero poche alternative, dato che le importazioni cinesi stanno già erodendo le quote di mercato di altri fornitori, quali il Giappone o la Corea, e durante il PPR hanno anche iniziato a guadagnare quote di mercato a scapito dell'industria dell'Unione.

(97) Va aggiunto che questo mercato è caratterizzato da costi fissi elevati e necessita di ingenti investimenti per poter rimanere competitivo. Un'industria automobilistica vitale e redditizia nell'Unione è essenziale per assicurare i necessari investimenti in ricerca e sviluppo al fine di produrre automobili completamente elettriche nell'Unione entro il 2035. Non sarebbe nell'interesse dell'Unione permettere che la transizione verde dell'UE sia guidata esclusivamente da attori stranieri.

(98) La Commissione ritiene inoltre che una misura di salvaguardia provvisoria, nella forma descritta di seguito al punto 12, consentirebbe di conseguire un giusto equilibrio tra gli interessi dei produttori dell'Unione e quelli degli utilizzatori a valle. Tenuto conto dell'importanza del settore dei veicoli ibridi per l'economia dell'Unione, in particolare in termini di innovazione, elettrificazione e occupazione, la Commissione ha ritenuto in via preliminare che l'istituzione di misure sui veicoli ibridi sarebbe nell'interesse dell'Unione.

10. **CIRCOSTANZE CRITICHE**

(99) Conformemente all'articolo 7, paragrafo 1, lettera a), del regolamento (UE) 2015/478, la Commissione ha esaminato se esistano circostanze critiche in cui ogni indugio causerebbe un danno difficilmente riparabile. A tal fine la Commissione ha valutato la situazione dei produttori dell'Unione, l'andamento delle importazioni nel periodo più recente e la probabilità che le importazioni aumentino ulteriormente nell'immediato futuro.

(100) Come illustrato al punto 7, nonostante una crescita significativa del consumo dell'Unione, i produttori dell'Unione hanno perso quote di mercato nel periodo più recente, mentre la loro redditività è notevolmente diminuita, dato che ha raggiunto solo i due terzi circa del profitto minimo normalmente necessario per garantire la sostenibilità finanziaria a lungo termine della loro attività nel settore dei veicoli ibridi. Allo stesso tempo, le importazioni sono entrate nell'Unione a prezzi che, in media, risultavano inferiori del 18 % rispetto a quelli praticati dall'industria dell'Unione. I produttori dell'Unione hanno pertanto dovuto far fronte a una crescente pressione concorrenziale in un momento in cui la capacità di assorbire un ulteriore deterioramento della loro situazione economica è già limitata.

([32]) Ridurre le emissioni di anidride carbonica: obiettivi e politiche dell'UE | Tematiche | Parlamento europeo.
([33]) Emissioni di CO_2 delle auto: i numeri e i dati. Infografica | Tematiche | Parlamento europeo.
([34]) Auto, furgoni e inquinamento: i nuovi obiettivi per le emissioni | Tematiche | Parlamento europeo.
([35]) Nel dicembre 2025 tuttavia la Commissione ha presentato una proposta di revisione delle norme in materia di emissioni di CO_2 per le autovetture e i furgoni. Secondo la proposta, a partire dal 2035 i costruttori di automobili dovranno rispettare, anziché una riduzione del 100 %, un obiettivo di riduzione delle emissioni di gas di scarico del 90 %, mentre il rimanente 10 % dovrà essere compensato mediante l'uso di acciaio a basse emissioni di carbonio prodotto nell'Unione o di elettrocarburanti e biocarburanti. Ciò consentirà ai veicoli ibridi ricaricabili (PHEV), agli ibridi dotati di range extender, ai veicoli ibridi leggeri e ai veicoli con motore a combustione interna di continuare a svolgere un ruolo anche dopo il 2035, affiancandosi ai veicoli completamente elettrici (EV). Cfr. anche: https://climate.ec.europa.eu/areas-action/transport-decarbonisation/road-transport/cars-and-vans_en?prefLang=it.

(101) I dati mensili hanno confermato che l'impennata delle importazioni a basso prezzo è proseguita, in particolare, ma non solo, per quanto riguarda le importazioni originarie della Cina. Le importazioni cinesi sono entrate nell'Unione a un ritmo accelerato, in particolare nella seconda metà del PPR, e hanno guadagnato un'ulteriore quota di mercato a scapito dell'industria dell'Unione e di altri fornitori tradizionali del mercato dell'Unione. Al contempo, la domanda interna in Cina diminuisce di anno in anno, mentre si prevede che nel paese la produzione continui ad aumentare, sebbene l'utilizzo della capacità produttiva sia ridotto, essendo stimato al 43 %. Questa combinazione di eccesso di capacità, indebolimento della domanda interna e agguerrita concorrenza interna incentiva fortemente i produttori cinesi a individuare mercati di esportazione nell'imminente futuro. Il crescente ricorso a misure commerciali restrittive in altri mercati accresce ulteriormente il rischio che tali esportazioni siano indirizzate verso l'Unione, che rimane un mercato relativamente aperto e attraente. L'Unione è pertanto esposta al rischio di un ulteriore e imminente aumento delle importazioni in un contesto in cui la sua industria versa già in una situazione di fragilità.

(102) La Commissione ha ritenuto che la già fragile situazione economica dei produttori dell'Unione, combinata con il costante aumento delle importazioni, la notevole pressione sui prezzi esercitata da tali importazioni e la probabilità che le importazioni aumentino ulteriormente nell'immediato futuro, crei una situazione in cui un eventuale ritardo nell'adozione di misure di salvaguardia provvisorie causerebbe un danno difficilmente riparabile. In assenza di un'azione tempestiva, l'industria dell'Unione si troverebbe ad affrontare ulteriori aumenti dei volumi delle importazioni e una costante pressione sui prezzi prima di poter concludere l'inchiesta.

(103) La Commissione ha pertanto concluso in via provvisoria che esistono circostanze critiche ai sensi dell'articolo 7, paragrafo 1, lettera a), del regolamento (UE) 2015/478 e che è opportuno adottare senza indugio misure di salvaguardia provvisorie.

11. **ESCLUSIONE DI ALCUNI PAESI DALL'AMBITO DI APPLICAZIONE DELLE MISURE PROVVISORIE**

(104) In conformità dell'articolo 18 del regolamento (UE) 2015/478, le misure provvisorie non devono applicarsi nei confronti dei prodotti originari di un paese in via di sviluppo membro dell'OMC, o dell'Algeria ([36]) e del Libano ([37]), finché la quota di importazioni di tale prodotto nell'Unione non supera il 3 %, sempre che i paesi in via di sviluppo membri dell'OMC la cui quota nelle importazioni unionali è inferiore al 3 % non forniscano, tutti insieme, oltre il 9 % del totale delle importazioni del prodotto in questione nell'Unione.

(105) Nell'allegato I.1 figura un elenco dei paesi in via di sviluppo membri dell'OMC, ai quali si aggiungono l'Algeria e il Libano, che possono beneficiare di un'esenzione dalle misure di salvaguardia, fatte salve le condizioni di cui al considerando precedente.

(106) Per determinare le quote delle importazioni dei paesi in via di sviluppo si è fatto ricorso a un metodo basato sul totale delle importazioni nell'Unione del prodotto in esame nel 2025. La quota delle importazioni originarie di ciascun paese in via di sviluppo di cui all'allegato I.1 è stata calcolata in proporzione di tali importazioni totali. Le importazioni originarie dell'Ucraina, del Kenya, dell'Islanda, del Liechtenstein e della Norvegia sono state escluse dal calcolo delle importazioni totali.

(107) L'allegato I.2 («Elenco dei paesi in via di sviluppo cui si applicano le misure provvisorie») reca il risultato di tale calcolo e specifica i paesi in via di sviluppo che sono soggetti a misure di salvaguardia provvisorie in quanto la loro quota supera il 3 %. Tutti i paesi in via di sviluppo che sono membri dell'OMC, la cui quota nelle importazioni è inferiore al 3 %, nel 2025 non fornivano, tutti insieme, oltre il 9 % del totale delle importazioni del prodotto in questione nell'Unione.

(108) Inoltre, come indicato al punto 4, anche l'Ucraina, lo Spazio economico europeo (SEE) e il Kenya dovrebbero essere esclusi dall'ambito di applicazione delle misure provvisorie.

(109) Alla luce delle prescrizioni stabilite dall'accordo sul recesso del Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord dall'Unione europea e dalla Comunità europea dell'energia atomica («accordo di recesso»), di cui il Quadro di Windsor è parte integrante, e del regolamento (UE) 2020/2170 del Parlamento europeo e del Consiglio ([38]) e al fine

([36]) Decisione 2005/690/CE del Consiglio, del 18 luglio 2005, relativa alla conclusione dell'accordo euromediterraneo che istituisce un'associazione tra la Comunità europea e i suoi Stati membri, da una parte, e la Repubblica algerina democratica e popolare, dall'altra (GU L 265 del 10.10.2005, pag. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2005/690/oj).

([37]) Decisione 2006/356/CE del Consiglio, del 14 febbraio 2006, relativa alla conclusione dell'accordo euromediterraneo che istituisce un'associazione tra la Comunità europea e i suoi Stati membri, da una parte, e la Repubblica libanese, dall'altra (GU L 143 del 30.5.2006, pag. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2006/356/oj).

([38]) Regolamento (UE) 2020/2170 del Parlamento europeo e del Consiglio del 16 dicembre 2020 sull'applicazione dei contingenti tariffari e di altri contingenti di importazione dell'Unione (GU L 432 del 21.12.2020, pag. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2020/2170/oj).

di garantire che i prodotti in esame possano continuare a entrare nell'Irlanda del Nord, tali prodotti non dovrebbero essere soggetti a contingenti quando sono trasportati da un'altra parte del Regno Unito, venduti a consumatori finali nel territorio dell'Irlanda del Nord e immatricolati ai fini del loro uso in Irlanda del Nord. In base agli elementi di prova disponibili, la Commissione non ritiene che ciò possa comportare un rischio significativo per l'efficacia della misura. La Commissione provvederà comunque a monitorare attentamente i flussi commerciali del prodotto in esame trasferito da un'altra parte del Regno Unito verso l'Irlanda del Nord, nonché i successivi flussi commerciali dall'Irlanda del Nord verso il resto dell'Unione, e potrà modificare il presente regolamento, se necessario.

12. **CONCLUSIONI E ADOZIONE DI MISURE PROVVISORIE**

12.1. **Adozione di misure provvisorie**

(110) Si è concluso in via preliminare che i produttori dell'Unione subiscono una minaccia di grave pregiudizio. Date le circostanze critiche illustrate al punto 10, si ritiene opportuno adottare misure di salvaguardia provvisorie prima della conclusione dell'inchiesta in corso per prevenire un ulteriore danno difficilmente riparabile all'industria dell'Unione.

12.2. **Forma, livello e durata della misura provvisoria**

(111) Nel determinare la forma più appropriata della misura di salvaguardia provvisoria, la Commissione ha preso in considerazione diversi elementi.

(112) In primo luogo, la Commissione ha valutato ciò che è appropriato per porre rimedio alla minaccia di grave pregiudizio per i produttori dell'Unione, emersa durante il periodo più recente.

(113) In secondo luogo, la Commissione ha tenuto conto della prassi seguita nelle precedenti inchieste di salvaguardia e degli obblighi internazionali applicabili, secondo cui i flussi commerciali tradizionali dovrebbero essere mantenuti nella misura in cui non accentuano la minaccia dl grave pregiudizio accertata.

(114) In terzo luogo, la Commissione ha preso in considerazione i livelli di prezzo ai quali le importazioni entrano nell'Unione, le situazioni di mercato specifiche e la capacità dei produttori esportatori di assorbire dazi supplementari molto elevati ([39]). La misura dovrebbe garantire una protezione efficace dei produttori dell'Unione dall'aumento delle importazioni che causano la minaccia di grave pregiudizio.

(115) Alla luce delle considerazioni di cui sopra, in particolare per quanto riguarda le circostanze critiche che rendono necessaria un'azione immediata, la Commissione ha ritenuto che una misura tariffaria non fornirebbe una risposta efficace alla minaccia di grave pregiudizio, in quanto non impedirebbe in modo sufficiente l'effettivo aumento delle importazioni. Per garantire un'efficace protezione dei produttori dell'Unione è stata pertanto ritenuta necessaria una restrizione quantitativa sotto forma di contingenti di importazione, che fissi un quantitativo massimo del prodotto in esame che può essere importato nell'Unione durante il periodo di applicazione della misura di salvaguardia provvisoria. Le importazioni al di fuori dei contingenti non dovrebbero essere consentite. Il riferimento alle importazioni va inteso come riferimento alle dichiarazioni in dogana per l'immissione in libera pratica.

(116) La Commissione ha garantito che la misura è compatibile con gli obblighi dell'Unione previsti da accordi commerciali bilaterali o regionali con paesi terzi. La Commissione ha deciso di istituire una misura sotto forma di contingenti. Essa ha concluso che l'adozione di una tale misura determina la minore perturbazione possibile ai fini della prosecuzione degli scambi bilaterali con tutti i partner di libero scambio dell'Unione, il che è strettamente necessario per porre rimedio alle difficoltà insorte.

([39]) A tale riguardo la Commissione ha tenuto conto delle notevoli capacità produttive inutilizzate a disposizione dei produttori esportatori, della limitata capacità dei mercati interni di assorbire tali capacità e del crescente ricorso a misure commerciali restrittive in altri mercati, che rendono il mercato dell'Unione particolarmente attraente quale sbocco per la produzione in eccesso.

(117) Sulla base di considerazioni relative all'interesse dell'Unione e al fine di garantire un uso ottimale dei volumi dei contingenti, la Commissione ha ritenuto che tali contingenti dovrebbero essere assegnati, da un lato, in modo specifico ai paesi che hanno un interesse sostanziale nell'approvvigionamento del prodotto in esame (cosiddetti «contingenti specifici per paese») e, dall'altro, a tutte le altre origini. Ai fini del presente regolamento, si ritiene che i paesi con una quota superiore al 2 % di importazioni nell'anno 2025 abbiano un interesse di approvvigionamento significativo e debbano ricevere un contingente specifico per paese. A tutti gli altri paesi fornitori dovrebbe essere assegnato il contingente residuo («contingente "Altri paesi"»).

(118) La Commissione ha ritenuto opportuno fissare i volumi dei contingenti specifici per paese al livello delle importazioni registrate dal rispettivo paese nel 2025, aumentate di un valore leggermente superiore al 15 %. L'approccio seguito ha tenuto conto della crescita significativa del mercato dell'Unione dei veicoli ibridi nuovi, che nel corso dei tre anni precedenti ha registrato, in media, un'espansione del 15 %. La Commissione ha ritenuto che la mera fissazione dei contingenti ai livelli commerciali storici non rispecchierebbe adeguatamente l'andamento del mercato o gli interessi degli utilizzatori dell'Unione. L'anno 2025 è stato scelto in via provvisoria quale anno di riferimento, dato che si tratta dell'anno completo più recente in cui vi sono dati disponibili. Nel 2025 inoltre si sono registrati i volumi di importazione più elevati.

(119) In considerazione del numero limitato di veicoli importati dalle altre origini, oltre alle origini che hanno un interesse sostanziale a fornire il prodotto in esame («detentori di contingenti specifici per paese») e per evitare restrizioni indebite del loro accesso al mercato dell'Unione, il contingente annuo degli altri paesi è stato fissato a 1 500 veicoli, anziché essere calcolato secondo il metodo illustrato al considerando 118.

(120) I contingenti sono indicati nell'allegato II del presente regolamento. I contingenti dovrebbero essere gestiti su base trimestrale, con il riporto dei volumi non utilizzati al trimestre successivo (dal 1º dicembre 2026 al 28 febbraio 2027, dal 1º marzo 2027 al 31 maggio 2027 e dal 1º giugno 2027 al 18 giugno 2027), entro il periodo di applicazione della misura di salvaguardia provvisoria.

(121) Il contingente «Altri paesi» dovrebbe essere compilato in base all'ordine cronologico delle date di accettazione delle dichiarazioni di immissione in libera pratica, come previsto dal regolamento di esecuzione (UE) 2015/2447 della Commissione ([40]). Questo metodo di gestione richiede una stretta collaborazione tra gli Stati membri e la Commissione.

(122) Le importazioni nell'ambito del contingente applicabile sono soggette all'aliquota del dazio doganale altrimenti applicabile al prodotto in esame, tenuto conto di eventuali trattamenti tariffari preferenziali previsti da un accordo tra l'Unione e il paese di origine.

(123) L'ammissibilità delle merci importate da paesi in via di sviluppo da escludere dai contingenti dipende dall'origine delle merci. È quindi opportuno applicare i criteri di determinazione dell'origine non preferenziale attualmente in vigore nell'Unione.

(124) Le importazioni che superano il contingente applicabile non dovrebbero essere consentite.

(125) Poiché i contingenti sono espressi in numero di veicoli, possono essere assegnate solo unità intere. Pertanto, qualora il volume del contingente sia calcolato *pro rata temporis*, o le richieste di prelievo che superano il saldo disponibile siano assegnate in modo proporzionale, il risultato dovrebbe essere arrotondato per difetto all'unità intera più vicina, in modo che il contingente non sia mai superato. Per far sì che il volume complessivo del contingente non si riduca, il saldo risultante dall'arrotondamento per difetto non dovrebbe rimanere disponibile ai fini del prelievo nel periodo contingentale in corso, ma dovrebbe essere riportato a quello successivo, fatta eccezione per l'ultimo periodo contingentale.

(126) Le misure provvisorie dovrebbero applicarsi per 200 giorni di calendario (fino al 18 giugno 2027) a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente regolamento, Al fine di garantire che siano attuate il prima possibile, queste regole dovrebbero applicarsi a decorrere dall'entrata in vigore del presente regolamento, senza alcun periodo di blocco.

([40]) Regolamento di esecuzione (UE) 2015/2447 della Commissione del 24 novembre 2015 recante modalità di applicazione di talune disposizioni del regolamento (UE) n. 952/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce il codice doganale dell'Unione (GU L 343 del 29.12.2015, pp. 558, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2015/2447/oj).

(127) Il prodotto oggetto dell'inchiesta è indicato al considerando 5. Tuttavia i processi di produzione e le condizioni di mercato nel settore automobilistico nel suo complesso sono caratterizzati da un elevato grado di complessità. In particolare, il prodotto in questione può essere realizzato in impianti di produzione in cui si producono anche veicoli che non rientrano nell'ambito di applicazione della definizione del prodotto, sebbene siano utilizzati gli stessi componenti. Inoltre la vendita di veicoli usati costituisce una caratteristica importante del settore automobilistico. La Commissione monitora pertanto l'andamento delle importazioni, in particolare per quanto riguarda:

— i veicoli costruiti principalmente per il trasporto di un massimo di nove persone compreso il conducente, azionati da motore a pistone, usati o nuovi, attualmente classificati con i codici NC 8703 21 10, 8703 21 90, 8703 22 10, 8703 22 90, 8703 23 11, 8703 23 19, 8703 23 90, 8703 24 10, 8703 24 90, 8703 31 10, 8703 31 90, 8703 32 11, 8703 32 19, 8703 32 90, 8703 33 11, 8703 33 19, 8703 33 90;

— all'interno della categoria di cui sopra, i veicoli elettrici microibridi, costruiti principalmente per il trasporto di un massimo di nove persone compreso il conducente, azionati da motore a pistone come motore per la propulsione e da una fonte di energia elettrica, come un alternatore o un motorino di avviamento integrati, utilizzata solo per funzioni diverse dalla propulsione, usati o nuovi, attualmente classificati con i codici TARIC: 8703 21 10 10, 8703 21 90 10, 8703 22 10 10, 8703 22 90 10, 8703 23 11 10, 8703 23 19 10, 8703 23 90 10, 8703 24 10 10, 8703 24 90 10, 8703 31 10 10, 8703 31 90 10, 8703 32 11 10, 8703 32 19 10, 8703 32 90 10, 8703 33 11 20, 8703 33 19 20 e 8703 33 90 10;

— i veicoli a motore per il trasporto di merci di peso a pieno carico inferiore o uguale a 5 tonnellate, usati o nuovi, indipendentemente dal gruppo propulsore, attualmente classificati con i codici NC 8704 21 31, 8704 21 39, 8704 21 91, 8704 21 99, 8704 31 31, 8704 31 39, 8704 31 91, 8704 31 99, 8704 41 31, 8704 41 39, 8704 41 91, 8704 41 99, 8704 51 31, 8704 51 39, 8704 51 91, 8704 51 99, 8704 60 00;

— i veicoli ibridi usati, costruiti principalmente per il trasporto di un massimo di nove persone compreso il conducente, azionati da motore a pistone e da [un o più di un] motore elettrico come motori per la propulsione, indipendentemente dal numero di ruote mosse, caricabili o no mediante il collegamento a una fonte di energia elettrica esterna, attualmente classificati con i codici NC 8703 40 90, ex 8703 50 00, 8703 60 90, ex 8703 70 00 (codici TARIC 8703 50 00 90; 8703 70 00 90);

— i veicoli usati azionati unicamente da motore elettrico per la propulsione, costruiti principalmente per il trasporto di un massimo di nove persone compreso il conducente, attualmente classificati con il codice 8703 80 90.

(128) Il monitoraggio delle suddette categorie di veicoli consentirà alla Commissione di valutare l'andamento delle importazioni di tali veicoli e di decidere se i cambiamenti nella configurazione delle importazioni possano incidere sull'efficacia di detta misura.

(129) La Commissione ha consultato il comitato per le misure di salvaguardia istituito rispettivamente ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 3, del regolamento (UE) 2015/478 e dell'articolo 22, paragrafo 3, del regolamento (UE) 2015/755,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

1. Fatto salvo l'articolo 4, sono aperti contingenti in relazione alle importazioni nell'Unione di determinati veicoli ibridi nuovi, originari di paesi terzi, costruiti principalmente per il trasporto di un massimo di nove persone compreso il conducente, azionati da motore a pistone e da [un o più di un] motore elettrico come motori per la propulsione, indipendentemente dal numero di ruote mosse, caricabili o no mediante il collegamento a una fonte di energia elettrica esterna, attualmente classificati con i codici NC ex 8703 40 10, ex 8703 50 00, ex 8703 60 10 ed ex 8703 70 00 (codici TARIC 8703 40 10 10, 8703 40 10 90, 8703 50 00 10, 8703 60 10 10, 8703 60 10 90, 8703 70 00 10), per un periodo di 200 giorni di calendario a decorrere dall'entrata in vigore del presente regolamento.

2. Quando un contingente è esaurito, non è consentito l'ingresso nell'Unione delle importazioni del prodotto in esame.

3. La dichiarazione dei contingenti per l'origine in questione è obbligatoria.

4. Le importazioni nell'ambito del contingente applicabile sono soggette all'aliquota del dazio doganale altrimenti applicabile al prodotto in esame, tenuto conto di eventuali trattamenti tariffari preferenziali previsti da un accordo tra l'Unione e il paese di origine.

5. Nonostante il primo paragrafo, le importazioni del prodotto in esame trasportato in Irlanda del Nord da un'altra parte del Regno Unito e venduto a consumatori finali nel territorio dell'Irlanda del Nord, nonché immatricolato ai fini del suo uso in Irlanda del Nord, non sono soggette a contingenti.

6. Il presente articolo non si applica ai prodotti originari:

a) dell'Islanda, del Liechtenstein e della Norvegia;

b) dell'Ucraina;

c) del Kenya;

d) dei paesi in via di sviluppo specificati nell'allegato I.1, a eccezione dei paesi indicati nell'allegato I.2.

Articolo 2

1. I contingenti di cui all'articolo 1 sono gestiti dalla Commissione e dagli Stati membri in conformità del sistema di gestione dei contingenti tariffari di cui agli articoli da 49 a 54 del regolamento di esecuzione (UE) 2015/2447.

2. I contingenti sono gestiti su base trimestrale: dall'1.12.2026 al 28.2.2027, dall'1.3.2027 al 31.5.2027 e dall'1.6.2027 al 18.6.2027.

3. Le assegnazioni di ciascun contingente trimestrale sono interrotte il ventesimo giorno lavorativo della Commissione successivo alla fine del periodo trimestrale.

4. Dal 1º dicembre 2026 al 18 giugno 2027 i volumi inutilizzati dei contingenti in un trimestre sono riportati al trimestre successivo entro lo stesso periodo annuale di applicazione.

5. I quantitativi assegnati nel quadro di un contingente possono essere restituiti conformemente alla normativa doganale applicabile. Se i prelievi da un contingente trimestrale sono stati interrotti conformemente all'articolo 2, paragrafo 3, del presente regolamento, o se un contingente è stato esaurito, oppure se a un contingente tariffario è stato altrimenti chiuso l'ulteriore accesso a norma del presente regolamento, la restituzione di tali quantitativi non comporta la riapertura di detto contingente per la presentazione o l'accettazione di nuove richieste di prelievo. I quantitativi restituiti sono presi in considerazione solo al fine di aggiornare il saldo del contingente in questione. Se il saldo non utilizzato di un contingente trimestrale è già stato trasferito al trimestre successivo in conformità dell'articolo 2, paragrafo 3, del presente regolamento, i quantitativi restituiti successivamente per tale trimestre non sono trasferiti al trimestre successivo. Di conseguenza, tali contingenti non saranno più accessibili agli operatori economici.

6. In deroga all'articolo 51, paragrafo 5, del regolamento di esecuzione (UE) 2015/2447, i contingenti ripartiti dal presente regolamento non sono soggetti a un periodo di blocco.

7. Nel caso in cui i quantitativi richiesti superino il saldo disponibile di un contingente, i quantitativi da assegnare sono determinati in modo proporzionale e, qualora il risultato non sia costituito da un numero intero, sono arrotondati per difetto all'unità intera più vicina. I contingenti sono chiusi a decorrere dalla data dell'assegnazione. Il saldo rimanente in seguito all'arrotondamento per difetto non è disponibile ai fini di ulteriori prelievi nell'ambito di tale periodo contingentale e viene riportato al periodo contingentale successivo, a meno che il periodo contingentale in questione non sia l'ultimo dello stesso periodo annuo di applicazione.

Articolo 3

1. Le importazioni dei prodotti elencati nell'allegato III del presente regolamento sono soggette a vigilanza unionale a posteriori conformemente ai regolamenti (UE) 2015/478 e (UE) 2015/755.

2. La classificazione dei prodotti che rientrano nell'ambito di applicazione del presente regolamento si basa sulla NC e sulla TARIC.

Articolo 4

1. L'origine dei prodotti cui si applica il presente regolamento è determinata in conformità delle disposizioni in vigore nell'Unione in materia di origine non preferenziale e del regolamento (UE) n. 952/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio ([41]).

2. Salvo diversa indicazione, si applicano le pertinenti disposizioni vigenti in materia di dazi doganali.

Articolo 5

1. L'accesso ai contingenti di cui all'articolo 1 per le merci originarie della Repubblica popolare cinese è soggetto alla presentazione di un certificato relativo ai contingenti all'esportazione, firmato e timbrato, rilasciato dalla Camera di commercio cinese per l'importazione e l'esportazione di macchinari e prodotti elettronici (CCCME) della Repubblica popolare cinese.

2. Il certificato relativo ai contingenti all'esportazione consiste in un modulo corrispondente al modello di cui all'allegato IV del presente regolamento.

Articolo 6

Gli Stati membri e la Commissione collaborano strettamente per garantire il rispetto del presente regolamento.

Articolo 7

Il presente regolamento entra in vigore il 1º dicembre 2026.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, il 23 novembre 2026

Per la Commissione
La presidente
Ursula VON DER LEYEN

([41]) Regolamento (UE) n. 952/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 9 ottobre 2013, che istituisce il codice doganale dell'Unione (GU L 269 del 10.10.2013, pag. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/952/oj).

ALLEGATO I

I.1 — **Elenco dei paesi in via di sviluppo membri dell'OMC, nonché Algeria e Libano**

Afghanistan, Albania, Algeria, Angola, Antigua e Barbuda, Arabia Saudita, Argentina, Armenia, Bahrein, Bangladesh, Barbados, Belize, Benin, Bolivia, Botswana, Brasile, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Cambogia, Camerun, Ciad, Cile, Cina, Colombia, Congo, Costa d'Avorio, Costa Rica, Cuba, Dominica, Ecuador, Egitto, El Salvador, Emirati arabi uniti, Eswatini, Figi, Filippine, Gabon, Gambia, Georgia, Ghana, Giamaica, Gibuti, Giordania, Grenada, Guatemala, Guinea, Guinea-Bissau, Guyana, Haiti, Honduras, Hong Kong, India, Indonesia, Isole Salomone, Kazakhstan, Kenya, Kuwait, Lesotho, Libano, Liberia, Macao, Macedonia del Nord, Madagascar, Malawi, Malaysia, Maldive, Mali, Marocco, Mauritania, Maurizio, Messico, Moldova, Mongolia, Montenegro, Mozambico, Myanmar, Namibia, Nepal, Nicaragua, Niger, Nigeria, Oman, Pakistan, Panama, Papua Nuova Guinea, Paraguay, Perù, Qatar, Repubblica centrafricana, Repubblica del Kirghizistan, Repubblica democratica del Congo, Repubblica democratica popolare del Laos, Repubblica dominicana, Ruanda, Saint Kitts e Nevis, Saint Vincent e Grenadine, Samoa, Santa Lucia, Senegal, Seychelles, Sierra Leone, Sri Lanka, Sud Africa, Sultanato del Brunei Darussalam, Suriname, Tagikistan, Tanzania, Thailandia, Timor Leste, Togo, Tonga, Trinidad e Tobago, Tunisia, Turchia, Ucraina, Uganda, Uruguay, Vanuatu, Venezuela, Vietnam, Yemen, Zambia, Zimbabwe.

I.2 — **Elenco dei paesi in via di sviluppo cui si applicano le misure provvisorie**

Cina, Turchia, Messico e Marocco.

ALLEGATO II

Volumi dei contingenti

Prodotto	Codici NC e TARIC	Assegnazione per paese (ove applicabile)	Dal 1º dicembre 2026 al 28 febbraio 2027	Dal 1º marzo 2027 al 31 maggio 2027	Dal 1º giugno 2027 al 18 giugno 2027	Numero d'ordine
			Volume del contingente (in unità)	Volume del contingente (in unità)	Volume del contingente (in unità)	
Determinati veicoli ibridi nuovi	8703 40 10 10, 8703 40 10 90, 8703 50 00 10, 8703 60 10 10, 8703 60 10 90, 8703 70 00 10	Cina	86 301	88 219	17 260	090254
		Giappone	76 900	78 609	15 380	090255
		Turchia	56 844	58 107	11 369	090256
		Regno Unito	47 431	48 485	9 486	090257
		Repubblica di Corea	30 566	31 245	6 113	090258
		Messico	15 640	15 987	3 128	090259
		Marocco	10 779	11 019	2 156	090260
		Serbia	8 709	8 902	1 742	090261
		Stati Uniti d'America	8 317	8 502	1 663	090262
		Sud Africa (*)	Non applicabile	Non applicabile	Non applicabile	Non applicabile
		Altri paesi	370	378	74	090290

(*) Non applicabile perché il Sud Africa è esentato sulla base dell'allegato I.2.

ALLEGATO III

Elenco dei prodotti soggetti a vigilanza a posteriori

— I veicoli costruiti principalmente per il trasporto di un massimo di nove persone compreso il conducente, azionati da motore a pistone, usati o nuovi, attualmente classificati con i codici NC 8703 21 10, 8703 21 90, 8703 22 10, 8703 22 90, 8703 23 11, 8703 23 19, 8703 23 90, 8703 24 10, 8703 24 90, 8703 31 10, 8703 31 90, 8703 32 11, 8703 32 19, 8703 32 90, 8703 33 11, 8703 33 19, 8703 33 90;

— all'interno della categoria di cui sopra, i veicoli elettrici microibridi, costruiti principalmente per il trasporto di un massimo di nove persone compreso il conducente, azionati da motore a pistone come motore per la propulsione e da una fonte di energia elettrica, come un alternatore o un motorino di avviamento integrati, utilizzata solo per funzioni diverse dalla propulsione, usati o nuovi, attualmente classificati con i codici TARIC: 8703 21 10 10, 8703 21 90 10, 8703 22 10 10, 8703 22 90 10, 8703 23 11 10, 8703 23 19 10, 8703 23 90 10, 8703 24 10 10, 8703 24 90 10, 8703 31 10 10, 8703 31 90 10, 8703 32 11 10, 8703 32 19 10, 8703 32 90 10, 8703 33 11 20, 8703 33 19 20 e 8703 33 90 10;

— i veicoli a motore per il trasporto di merci di peso a pieno carico inferiore o uguale a 5 tonnellate, usati o nuovi, indipendentemente dal gruppo propulsore, attualmente classificati con i codici NC 8704 21 31, 8704 21 39, 8704 21 91, 8704 21 99, 8704 31 31, 8704 31 39, 8704 31 91, 8704 31 99, 8704 41 31, 8704 41 39, 8704 41 91, 8704 41 99, 8704 51 31, 8704 51 39, 8704 51 91, 8704 51 99, 8704 60 00;

— i veicoli ibridi usati, costruiti principalmente per il trasporto di un massimo di nove persone compreso il conducente, azionati da motore a pistone e da [un o più di un] motore elettrico come motori per la propulsione, indipendentemente dal numero di ruote mosse, caricabili o no mediante il collegamento a una fonte di energia elettrica esterna, attualmente classificati con i codici NC 8703 40 90, ex 8703 50 00, 8703 60 90, ex 8703 70 00 (codici TARIC 8703 50 00 90; 8703 70 00 90);

— i veicoli usati azionati unicamente da motore elettrico per la propulsione, costruiti principalmente per il trasporto di un massimo di nove persone compreso il conducente, attualmente classificati con il codice 8703 80 90.

ALLEGATO IV

CERTIFICATO RELATIVO AI CONTINGENTI ALL'ESPORTAZIONE

CAMERA DI COMMERCIO CINESE PER L'IMPORTAZIONE E L'ESPORTAZIONE DI MACCHINARI E PRODOTTI ELETTRONICI (CCCME)
INDIRIZZO: 8th Floor, Office Tower 2, No. 18 Jianguomennei Street, 100005, Beijing, CINA
TEL: 0086-10-58280982
FAX: 0086-10-58280870

NUMERO DEL CERTIFICATO RELATIVO AI CONTINGENTI:	
DATA DEL CERTIFICATO RELATIVO AI CONTINGENTI:	
NOME DEL VENDITORE:	
NOME DELL'IMPORTATORE:	
NUMERO DELLA FATTURA COMMERCIALE:	
DATA DELLA FATTURA COMMERCIALE:	

N.	CODICE NC / TARIC	MARCA	MODELLO	QUANTITATIVO
1				
2				
3				
4				
5				
6				
7				
8				
9				
10				
11				
12				
13				
14				
15				
16				
17				
18				
19				
… (*)				
TOTALE				

(*) La CCCME può aumentare il numero di righe della tabella.

DICHIARAZIONE

Il sottoscritto attesta che il presente certificato si riferisce ai veicoli elettrici ibridi oggetto della fattura commerciale rilasciata da [NOME DEL VENDITORE] per le esportazioni di origine cinese verso l'Unione europea in forza del regime dei contingenti a norma delle misure di salvaguardia dell'UE per i veicoli elettrici ibridi [regolamento di esecuzione (UE) 2026/2614 della Commissione].

Dichiaro che le informazioni contenute nel presente certificato sono veritiere e accurate e che il quantitativo delle merci oggetto del presente certificato non supera il contingente assegnato alla Cina a norma delle misure di salvaguardia.

NOME DEL FUNZIONARIO:

FIRMA:

DATA: CCCME (SIGILLO)