Europos Sąjungos
oficialusis leidinys

LT
L serija

2026/2614

2026 11 24

KOMISIJOS ĮGYVENDINIMO REGLAMENTAS (ES) 2026/2614

2026 m. lapkričio 23 d.

kuriuo tam tikroms importuojamoms naujoms žmonėms vežti skirtoms hibridinėms transporto priemonėms nustatoma laikinoji apsaugos priemonė

EUROPOS KOMISIJA,

atsižvelgdama į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo,

atsižvelgdama į 2015 m. kovo 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) 2015/478 dėl bendrų importo taisyklių ([1]), ypač į jo 5 ir 7 straipsnius,

atsižvelgdama į 2015 m. balandžio 29 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) 2015/755 dėl bendrų importo iš tam tikrų trečiųjų šalių taisyklių ([2]), ypač į jo 3 ir 4 straipsnius,

atsižvelgdama į Europos ekonominės erdvės susitarimą ([3]), ypač į jo 113 straipsnio 3 dalies antrą pastraipą,

kadangi:

1. PAGRINDINIAI FAKTAI

(1) 2026 m. spalio 30 d. Europos Komisija (toliau – Komisija) savo iniciatyva pagal Reglamento (ES) 2015/478 5 straipsnį ir Reglamento (ES) 2015/755 3 straipsnį (toliau – pagrindiniai reglamentai) inicijavo apsaugos priemonių tyrimą dėl į Sąjungą importuojamų naujų hibridinių transporto priemonių, skirtų žmonėms vežti, (toliau – hibridinės transporto priemonės). Komisija *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* paskelbė pranešimą apie inicijavimą ([4]) (toliau – pranešimas apie inicijavimą).

(2) Tyrimas inicijuotas išsamiai išanalizavus informaciją, kurią Komisija gavo iš viešųjų rinkos tyrimų šaltinių ir Sąjungos pramonės. Atsižvelgdama į hibridinių transporto priemonių sektoriaus jautrumą, jo strateginę svarbą Sąjungos ekonomikai inovacijų, elektrifikacijos ir užimtumo požiūriu ir į tai, kad esama pakankamai įrodymų, jog hibridinių transporto priemonių importas gali daryti didelę žalą Sąjungos pramonei, šiomis ypatingomis aplinkybėmis ir laikydamasi pagrindinių reglamentų, Komisija nusprendė inicijuoti tyrimą negavusi rašytinio valstybės narės prašymo.

(3) Iš Komisijos turimos informacijos taip pat matyti, kad į Sąjungą importuojama vis daugiau ir gerokai mažesnėmis nei Sąjungos pramonės kainomis. Atsižvelgiant į pažeidžiamą Sąjungos pramonės padėtį, didelius pasaulinius gamybos pajėgumus ir Sąjungos rinkos patrauklumą, šis importo antplūdis paskatino Komisiją įvertinti, ar susidarė kritinės aplinkybės, dėl kurių būtina nedelsiant nustatyti laikinąsias priemones, kad būtų išvengta didelės sunkiai atitaisomos žalos.

(4) Kad galėtų veikti nedelsdama, Komisija turėjo atlikti analizę remdamasi šiame etape turima informacija. Tai netrukdo atsižvelgti į papildomą informaciją, gautiną atliekant tyrimą. Visų pirma, atlikdama tyrimą Komisija tinkamai išnagrinės Sąjungos gamintojų, importuotojų ir prekiautojų klausimyno atsakymus, rašytines pastabas ir visą informaciją, pateiktą naudojantis teisėmis į gynybą. Suinteresuotosios šalys taip pat turės galimybę prašyti būti išklausytos pagal pranešimo apie inicijavimą 3.4 skirsnį.

([1]) OL L 83, 2015 3 27, p. 16, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/478/oj.
([2]) OL L 123, 2015 5 19, p. 33, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/755/oj.
([3]) OL L 1, 1994 1 3, p. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_internation/1994/1/oj.
([4]) Pranešimas apie apsaugos priemonių tyrimo dėl tam tikrų importuojamų naujų hibridinių transporto priemonių, skirtų žmonėms vežti, inicijavimą (OL C, C/2026/5780, 2026 10 30, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2026/5780/oj).

2. NAGRINĖJAMASIS PRODUKTAS IR PANAŠŪS ARBA TIESIOGIAI KONKURUOJANTYS PRODUKTAI

(5) Kaip apibrėžta pranešime apie inicijavimą, nagrinėjamasis produktas yra tam tikros naujos hibridinės transporto priemonės, daugiausia skirtos vežti ne daugiau kaip devynis žmones, įskaitant vairuotoją, turinčios ir stūmoklinį vidaus degimo variklį, ir vieną ar daugiau elektros variklį [-ių] kaip varomuosius variklius, nepriklausomai nuo varomųjų ratų skaičiaus, neatsižvelgiant į tai, ar jas galima įkrauti prijungus prie išorinio elektros energijos šaltinio, ar ne, kurių KN kodai šiuo metu yra 8703 40 10, ex 8703 50 00, ex 8703 60 10 ir ex 8703 70 00 (TARIC kodai 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) Nagrinėjamasis produktas yra dviejų rūšių: naujos hibridinės elektrinės transporto priemonės (HETP) ir naujos laidu įkraunamos hibridinės elektrinės transporto priemonės (LĮHETP). HETP turi stūmoklinį vidaus degimo variklį ir vieną ar daugiau baterijomis varomų elektros variklių. Vidaus degimo variklis palaiko elektros variklį, o baterija įkraunama iš išorės, prisijungus prie tinklo. HETP varomos stūmokliniu vidaus degimo varikliu, tačiau taip pat turi baterijomis varomą elektros variklį, kuris papildo įprastą variklį. Elektros energija joms gaminama pačioje transporto priemonėje, naudojant regeneracinį stabdymą ir vidaus degimo variklį ([5]). HETP apima vadinamąsias mažai hibridines elektrines transporto priemones (MHETP), t. y. transporto priemones su baterija, padedančia vidaus degimo varikliui varant transporto priemonę taupyti degalus.

(7) Transporto priemonės su elektros energijos šaltiniu, kuris naudojamas tik ne varomosios jėgos generavimo funkcijoms, L kategorijos transporto priemonės pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) Nr. 168/2013 ([6]) ir motociklai į tyrimą neįtraukiami.

(8) Komisija preliminariai nustatė, kad Sąjungos gamintojų gaminamas produktas (toliau – panašus produktas) yra panašus į nagrinėjamąjį produktą arba tiesiogiai su juo konkuruoja. Tiek vidaus pramonės gaminamo, tiek importuojamo produkto pagrindinės fizinės ir techninės savybės yra tokios pačios. Abu turi vidaus degimo variklį, kuris veikia kartu su elektros varikliu ir baterijų sistema. Nors atskirų modelių eksploatacinės savybės, įranga ar konstrukcija gali skirtis, tokie skirtumai nekeičia jų, kaip HETP ar LĮHETP, esminio pobūdžio. Tiek vidaus pramonės gaminami, tiek importuojami produktai naudojami tiems patiems tikslams, t. y. žmonėms vežti, todėl jų galutinė paskirtis yra ta pati. Be to, jie abu panašiais arba identiškais pardavimo kanalais siūlomi klientams, kurie gali juos pirkti tiek iš vietos, tiek iš užsienio tiekėjų. Todėl konkurencijos tarp nagrinėjamojo produkto ir Sąjungos gamintojų gaminamo produkto lygis yra aukštas.

3. SĄJUNGOS GAMINTOJAI

(9) Remiantis rinkos tyrimais, panašaus produkto Sąjungos gamintojai yra ir Sąjungos gamintojai, veikiantys pagal įvairius prekių ženklus. Daugeliui tokių Sąjungos gamintojų atstovauja asociacija ACEA (Europos automobilių gamintojų asociacija).

(10) Pranešime apie inicijavimą Sąjungos gamintojų buvo prašoma bendradarbiauti su Komisija atliekant tyrimą.

4. IMPORTO PADIDĖJIMAS

(11) Remdamasi Eurostato informacija, Komisija atliko preliminarią nagrinėjamojo produkto importo raidos 2023–2025 m. ir 2026 m. pirmąjį pusmetį analizę. Siekdama užtikrinti palyginamumą su ankstesniais visų metų laikotarpiais, Komisija taip pat analizavo paskiausią 12 mėnesių laikotarpį, kurį sudaro paskutiniai šeši 2025 m. mėnesiai ir pirmieji šeši 2026 m. mėnesiai, (toliau – PL arba paskiausias laikotarpis).

(12) Vertindama importo raidą Komisija neatsižvelgė į importo iš tam tikrų šalių, kurioms laikinosios priemonės neturėtų būti taikomos, visų pirma: Europos ekonominės erdvės (EEE) šalių, Kenijos ir Ukrainos, apimtį. Komisija mano, kad dėl glaudžios integracijos su EEE šalių narių rinkomis ir mažos importo iš šių šalių apimties šis

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

([6]) 2013 m. sausio 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 168/2013 dėl dviračių ir triračių transporto priemonių bei keturračių patvirtinimo ir rinkos priežiūros (OL L 60, 2013 3 2, p. 52, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/168/oj).

reglamentas neturėtų būti taikomas Norvegijos, Islandijos ir Lichtenšteino kilmės vertinamiesiems produktams. Importas iš Kenijos neįtraukiamas remiantis dvišaliu susitarimu ([7]) ([8]), o iš Ukrainos – remiantis pagrindinio apsaugos priemonių reglamento taikymo sustabdymu ([9]). Apie importą iš Kenijos per nagrinėjamąjį laikotarpį nepranešta, o bendras importas iš Norvegijos, Islandijos, Lichtenšteino ir Ukrainos sudarė mažiau nei 0,01 % viso nagrinėjamojo produkto importo į ES.

(13) Bendro nagrinėjamojo produkto importo raida:

1 lentelė

Visas importas vienetais (per metus)

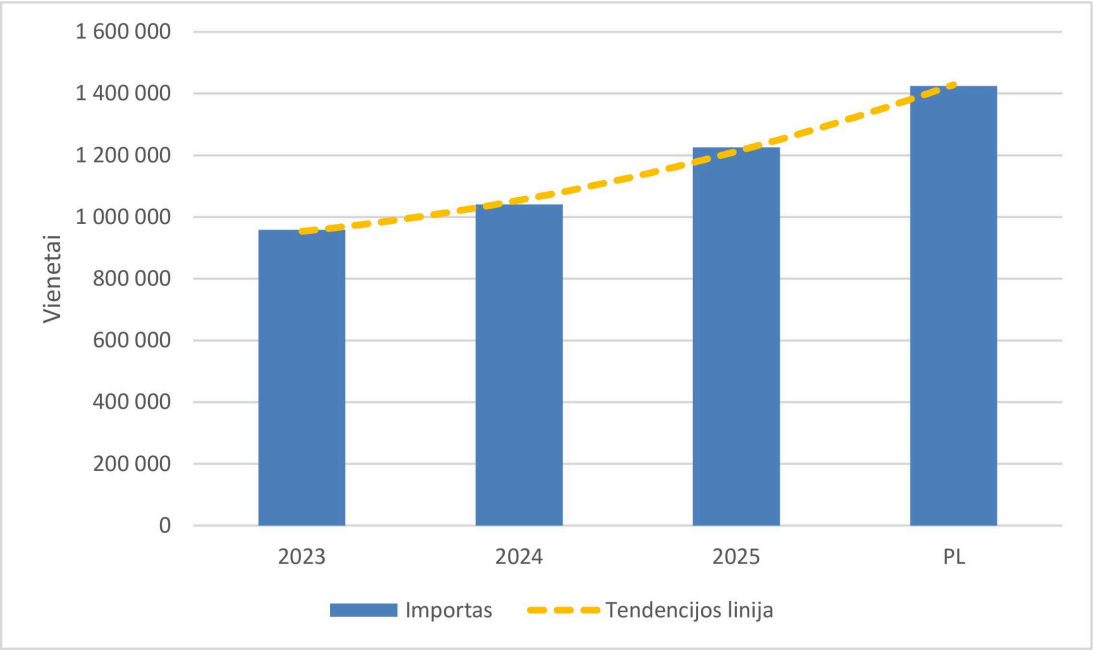
	2023 m.	2024 m.	2025 m.	PL
Importas vienetais	957 965	1 040 457	1 225 813	1 423 691
Indeksas (2023 m. = 100)	*100*	*109*	*128*	*149*

Šaltinis: Eurostatas. Eurostato duomenys gauti pagal KN kodus 8703 40 10, 8703 50 00, 8703 60 10 ir 8703 70 00.

(14) Apskritai nagrinėjamojo produkto importas 2024 m. padidėjo 9 %, palyginti su 2023 m., ir smarkiai išaugo 2025 m. (+28 %) ir PL (+49 %). 2026 m. pirmojo pusmečio duomenys patvirtina, kad tikėtina, jog nagrinėjamasis produktas ir toliau bus importuojamas gerokai didesniais kiekiais. Todėl nagrinėjamasis produktas importuojamas didesniais kiekiais, kaip tai suprantama pagal pagrindinius apsaugos priemonių reglamentus.

1 diagrama

Visas importas vienetais (per metus)



([7]) Europos ekonominės erdvės susitarimas.

([8]) Europos Sąjungos ir Kenijos Respublikos ekonominės partnerystės susitarimas (OL L, 2024/1648, 2024 7 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_internation/2024/1648/oj).

([9]) 2025 m. birželio 5 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2025/1153, kuriuo sustabdomas tam tikrų Reglamento (ES) 2015/478 nuostatų taikymas, kiek tai susiję su į Sąjungą importuojamais Ukrainos produktais (OL L, 2025/1153, 2025 6 5, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2025/1153/oj).

(15) 2 lentelėje importas suskirstytas pagal kilmės šalis. Šiuo metu Kinijos Liaudies Respublika (toliau – Kinija) yra didžiausia naujų hibridinių transporto priemonių eksportuotoja į Sąjungą ir šis importas iš Kinijos sparčiai auga nuo 2024 m. Importo statistiniai duomenys rodo, kad importas iš Kinijos per PL padidėjo beveik 1 000 %, palyginti su 2023 m. Importas iš Kinijos kartu su importu iš Maroko ir Serbijos yra sparčiausiai augantys naujų hibridinių transporto priemonių importo šaltiniai. Taip pat nuolat didėjo importas iš Turkijos ir Meksikos. Tuo tarpu importas iš kitų kilmės šalių išliko palyginti pastovus arba sumažėjo.

2 lentelė

Visas importas vienetais pagal kilmės šalį (per metus)

	2023 m.	2024 m.	2025 m.	PL
Kinija	46 001	106 542	302 403	486 582
Indeksas (2023 m. = 100)	*100*	*232*	*657*	*1 058*
Japonija	268 611	305 240	269 459	256 898
Indeksas (2023 m. = 100)	*100*	*114*	*100*	*96*
Turkija	177 074	185 194	199 182	207 454
Indeksas (2023 m. = 100)	*100*	*105*	*112*	*117*
Jungtinė Karalystė	225 101	193 914	166 200	147 058
Indeksas (2023 m. = 100)	*100*	*86*	*74*	*65*
Pietų Korėja	104 668	124 741	107 104	99 081
Indeksas (2023 m. = 100)	*100*	*119*	*102*	*95*
Meksika	57 264	50 973	54 802	63 980
Indeksas (2023 m. = 100)	*100*	*89*	*96*	*112*
Marokas	18	26 815	37 771	61 259
Indeksas (2023 m. = 100)	*100*	*148 972*	*209 839*	*340 328*
Serbija	2	17	30 515	41 537
Indeksas (2023 m. = 100)	*100*	*850*	*1 525 750*	*2 076 850*
Pietų Afrika	14 313	5 138	28 757	31 467
Indeksas (2023 m. = 100)	*100*	*36*	*201*	*220*
Jungtinės Valstijos	64 488	41 586	29 142	27 674
Indeksas (2023 m. = 100)	*100*	*64*	*45*	*43*
Visos kitos	425	297	478	701
Indeksas (2023 m. = 100)	*100*	*70*	*112*	*165*

Šaltinis: Eurostatas.

(16) 3 lentelėje parodytas importas per ketvirtį nuo 2025 m. III ketv. iki 2026 m. II ketv. Importas kiekvieną ketvirtį nuolat didėjo, o tai rodo, kad augimas buvo nuoseklus per visą PL, t. y. importas augo kiekvieną ketvirtį iš eilės, ir tai rodo nuolatinę didėjimo tendenciją, o ne vienkartinį padidėjimą.

3 lentelė

Visas importas vienetais (per ketvirtį)

	2025 m. III ketv.	2025 m. IV ketv.	2026 m. I ketv.	2026 m. II ketv.
Importas vienetais	319 256	355 287	367 428	381 720
Indeksas (2025 m. III ketv. = 100)	*100*	*111*	*115*	*120*

Šaltinis: Eurostatas.

(17) 4 lentelėje nurodytas importas pagal kilmės šalis per PL (nuo 2025 m. III ketv. iki 2026 m. II ketv.). Importas iš Kinijos per visą PL nuolat didėjo, augdamas kiekvieną paskesnį ketvirtį. Importas iš Maroko per pirmuosius tris PL ketvirčius nuolat didėjo, tačiau ketvirtąjį ketvirtį ši didėjimo tendencija pakito. Vis dėlto ketvirtąjį ketvirtį importas buvo 112 % didesnis nei pirmąjį PL ketvirtį. Antrąjį PL ketvirtį importas iš Turkijos labai padidėjo, o kitą ketvirtį sumažėjo, nors jo apimtis išliko didesnė nei pirmąjį ketvirtį. Importas iš kitų kilmės šalių per PL išliko palyginti pastovus arba sumažėjo.

4 lentelė

Visas importas vienetais pagal kilmės šalį (per ketvirtį)

	2025 m. III ketv.	2025 m. IV ketv.	2026 m. I ketv.	2026 m. II ketv.
Kinija	92 999	98 139	124 696	170 748
Indeksas (2025 m. III ketv. = 100)	*100*	*106*	*134*	*184*
Japonija	65 851	69 754	61 460	59 833
Indeksas (2025 m. III ketv. = 100)	*100*	*106*	*93*	*91*
Turkija	38 664	69 114	50 240	49 436
Indeksas (2025 m. III ketv. = 100)	*100*	*179*	*130*	*128*
Jungtinė Karalystė	40 015	36 161	40 444	30 438
Indeksas (2025 m. III ketv. = 100)	*100*	*90*	*101*	*76*
Pietų Korėja	28 136	21 320	26 620	23 005
Indeksas (2025 m. III ketv. = 100)	*100*	*76*	*95*	*82*
Meksika	16 814	15 242	15 538	16 386
Indeksas (2025 m. III ketv. = 100)	*100*	*91*	*92*	*97*
Marokas	6 329	14 394	27 135	13 401
Indeksas (2025 m. III ketv. = 100)	*100*	*227*	*429*	*212*
Serbija	10 721	16 330	9 547	4 939
Indeksas (2025 m. III ketv. = 100)	*100*	*152*	*89*	*46*
Pietų Afrika	9 483	8 839	5 323	7 822
Indeksas (2025 m. III ketv. = 100)	*100*	*93*	*56*	*82*
Jungtinės Valstijos	10 120	5 825	6 244	5 485
Indeksas (2025 m. III ketv. = 100)	*100*	*58*	*62*	*54*
Visos kitos	124	169	181	227
Indeksas (2025 m. III ketv. = 100)	*100*	*136*	*146*	*183*

Šaltinis: Eurostatas.

(18) 5 lentelėje parodyta mėnesinė importo iš visų trečiųjų šalių raida 2025 ir 2026 m. Duomenys iki 2026 m. liepos mėn. patvirtina, kad kiekvieną mėnesį importas buvo didesnis nei atitinkamą praėjusių metų mėnesį. 2025 m. importas kiekvieną mėnesį vidutiniškai didėjo po 4,64 %. 2026 m. ši tendencija tapo ryškesnė – vidutinis mėnesinis padidėjimas siekė 9,33 %. Palyginus pirmųjų septynių 2025 m. mėnesių importo apimtį su tuo pačiu 2026 m. laikotarpiu, importas padidėjo 39,5 %.

5 lentelė

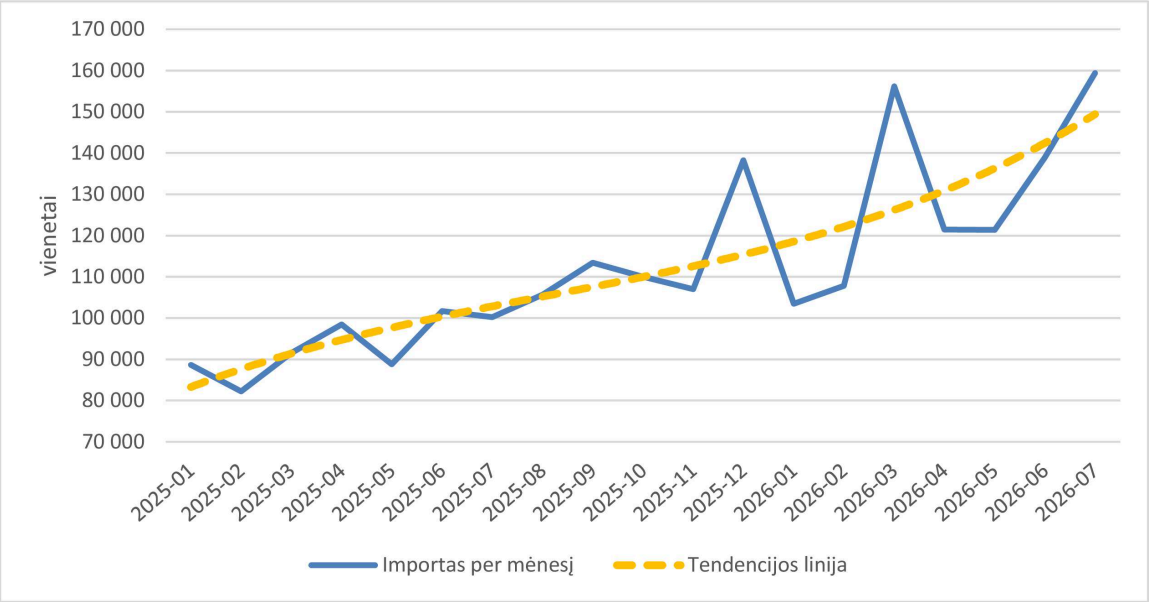
Visas importas vienetais (per mėnesį)

Mėnuo / metai	2025 m.	2026 m.
Sausis	88 670	103 429
Vasaris	82 225	107 816
Kovas	91 489	156 183
Balandis	98 453	121 459
Gegužė	88 769	121 334
Birželis	101 664	138 927
Liepa	100 224	159 388
Rugpjūtis	105 656	
Rugsėjis	113 376	
Spalis	110 024	
Lapkritis	107 002	
Gruodis	138 261	
Šaltinis: Eurostatas.		

(19) Kaip parodyta 2 diagramoje, tiek mėnesinė importo kreivė, tiek atitinkama daugianarė tendencija rodo aiškų pokytį nuo 2025 m. pabaigos, kai augimas gerokai paspartėjo.

2 diagrama

Mėnesinio importo raida 2025 ir 2026 m.



5. **NENUMATYTI POKYČIAI**

(20) Komisija padarė preliminarią išvadą, kad importas padidėjo dėl nenumatytų pokyčių, kuriuos lėmė įvairūs veiksniai, dėl kurių atsirado tarptautinės prekybos nagrinėjamuoju produktu disbalansas.

(21) Pirma, pasaulinei automobilių pramonei būdinga sparčiai didėjanti elektrinių transporto priemonių, įskaitant nagrinėjamąjį produktą, gamyba ir gamybos pajėgumai, ypač Kinijoje, kur šis spartus pajėgumų didinimas buvo remiamas įgyvendinant pramonės politiką, penkmečio planus ir kitas vyriausybės paramos programas ([10]). To nebuvo galima pagrįstai numatyti atitinkamų PPO derybų dėl muitų metu arba tuo metu, kai ES pritarė Kinijos stojimui į PPO ([11]). „Mobility Global“ prognozėje dėl bendrų įrenginių pajėgumų Kinijoje, Turkijoje, Korėjoje, Japonijoje ir Jungtinėje Karalystėje numatyta, kad 2026–2033 m. pajėgumai toliau didės, visų pirma dėl pajėgumų plėtros Kinijoje (16 lentelė).

(22) Tuo pat metu pagrindinės eksporto rinkos užsidaro dėl vis dažnesnių prekybą ribojančių veiksmų, darančių poveikį elektrinėms transporto priemonėms ir nagrinėjamajam produktui. Visų pirma Jungtinės Valstijos taiko dideles importo kliūtis, be kita ko, pagal Prekybos akto 301 skirsnį nustatytus 100 % muitus Kinijoje pagamintoms LĮHETP, kurie papildo 2,5 % didžiausio palankumo režimo muitus, taip pat su turiniu susijusius vietos reikalavimus ir pagal 232 skirsnį nustatytus 25 % muitus iš visų kitų kilmės šalių importuojamoms prekėms. Kitose pagrindinėse rinkose, įskaitant Kanadą ir Turkiją, taip pat išlieka didelių tarifinių kliūčių. Kanada yra nustačiusi 49 000 elektrinių lengvųjų automobilių iš Kinijos, įskaitant tam tikras hibridines transporto priemones, kvotą per metus, kuriai taikoma 6,1 % didžiausio palankumo režimo tarifo norma. Turkija šiuo metu toliau taiko papildomą 40 % muitą Kinijos kilmės lengviesiems automobiliams, įskaitant tam tikras LĮHETP. Kita vertus, Sąjungos rinka tebėra palyginti atvira (10 % didžiausio palankumo režimo muitas). Šių prekybą ribojančių priemonių, dėl kurių Sąjunga tampa patrauklia eksportui, nebuvo galima pagrįstai numatyti per atitinkamas PPO derybas dėl muitų.

(23) Atlikus antisubsidijų tyrimą dėl elektrinių transporto priemonių su baterijomis (BETP) iš Kinijos, Sąjunga nustatė papildomus muitus kompensacinių priemonių forma. Laikinosios priemonės įsigaliojo 2024 m. liepos 4 d., o galutinės priemonės – 2024 m. spalio 30 d. Bendrovei BYD taikomi 17 % kompensaciniai muitai, o bendrovei SAIC ir kitiems nebendradarbiaujantiems gamintojams – 35,3 % kompensaciniai muitai. Todėl Sąjungos rinka elektrinių transporto priemonių eksportui iš Kinijos tapo labiau apribota. Iki priemonių nustatymo BETP importas į Sąjungą, palyginti su ankstesniais metais, akivaizdžiai ir reikšmingai didėjo (žr. 6 lentelę).

6 lentelė

Kinijos kilmės BETP importas į Sąjungą

	2020 m.	2021 m.	2022 m.	2023 m.	2024 m.	2025 m.
BETP importas vienetais	21 243	134 952	256 712	413 071	438 396	430 721
Indeksas (2020 m. = 100)	*100*	*635*	*1 208*	*1 945*	*2 064*	*2 028*
Δ%, palyginti su praėjusiais metais		535	90	61	6	– 2

Šaltinis: Eurostatas ir valstybių narių muitinių duomenys.

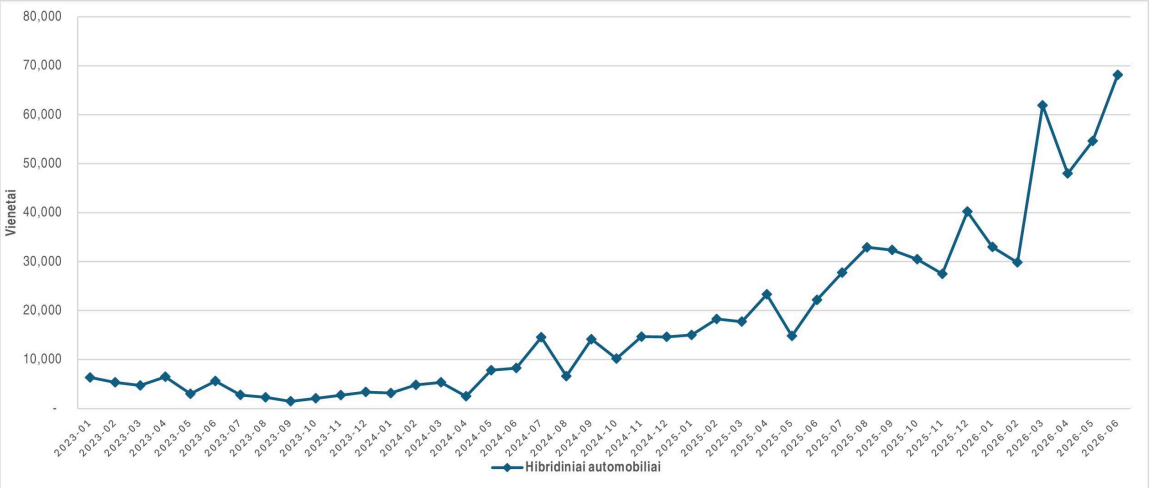
(24) Įsigaliojus priemonėms, ši didėjimo tendencija sustojo ir importas sulėtėjo, tačiau pradėjo didėti naujų hibridinių transporto priemonių importas. Šios priešingos tendencijos matomos 3 diagramoje, iš kurios matyti aiškus BETP importo modelio pokytis, pereinant prie naujų hibridinių transporto priemonių.

([10]) Vyriausybės politika, penkmečio planai ir naujų rūšių energija varomų transporto priemonių, įskaitant LĮHETP, paramos programos išsamiai aptarti 2024 m. liepos 3 d. Komisijos įgyvendinimo reglamento 2024/1866, kuriuo importuojamoms Kinijos Liaudies Respublikos kilmės naujoms žmonėms vežti skirtoms elektrinėms transporto priemonėms su baterijomis nustatomas laikinasis kompensacinis muitas (OL L, 2024/1866, 2024 7 4, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/1866/oj), 3.1 ir 3.2 skirsniuose ir 2024 m. spalio 29 d. Komisijos įgyvendinimo reglamente (ES) 2024/2754, kuriuo importuojamoms Kinijos Liaudies Respublikos kilmės naujoms žmonėms vežti skirtoms elektrinėms transporto priemonėms su baterijomis nustatomas galutinis kompensacinis muitas, (OL L, 2024/2754, 2024 10 29, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/2754/oj).

([11]) Kaip patvirtinta kolegijos ataskaitoje „United States – Safeguard Measure on Imports of Crystalline Silicon Photovoltaic Products“.

3 diagrama

Hibridinių transporto priemonių importo iš Kinijos raida



(25) Šį spartų pokytį lėmė didelis gamintojų gamybos sistemų lankstumas ([12]). Daugelyje eksploatuojamų gamybos linijų gali būti gaminamos skirtingos galios pavaros, o tai reiškia, kad hibridinių transporto priemonių gamybos plėtrai nebūtinai reikalingi nauji gamybos įrenginiai. Todėl gamintojai gali gana lengvai pereiti prie hibridinių transporto priemonių gamybos. Nors kompensacinėmis priemonėmis buvo siekiama apsaugoti Sąjungos pramonę nuo nesąžiningos konkurencijos dėl Kinijos vyriausybės paramos BETP programų, jos taip pat paskatino Kinijos gamintojus plėsti hibridinių transporto priemonių, kurioms netaikomi papildomi muitai, eksportą.

(26) Atsižvelgdama į šias aplinkybes, Komisija padarė preliminarią išvadą, kad dėl šių nenumatytų pokyčių hibridinių transporto priemonių importas į Sąjungą ne tik labai padidėjo, bet ir toliau sparčiai didės.

6. ĮSIPAREIGOJIMAI, DĖL KURIŲ PADIDĖJO IMPORTAS

(27) Komisija padarė preliminarią išvadą, kad nagrinėjamojo produkto importas padidėjo dėl Europos Sąjungos įsipareigojimų pagal GATT 1994, visų pirma dėl tarifų nuolaidų, suteiktų pagal atitinkamas muitų tarifų eilutes per ankstesnius daugiašalių derybų dėl prekybos etapus.

(28) Nagrinėjamasis produktas apima kelias muitų tarifų eilutes ir dėl visų šių muitų tarifų eilučių Europos Sąjunga yra prisiėmusi 10 % *ad valorem* tarifinius įsipareigojimus.

(29) Šios nuolaidos dabar yra įtrauktos į Europos Sąjungos koncesijų ir įsipareigojimų sąrašo, kuris 2016 m. gruodžio 1 d. buvo patvirtintas kaip „Sąrašas ES CLXXIII. Europos Sąjunga“ ([13]), su pakeitimais, I dalies II skirsnį.

([12]) Žr., pavyzdžiui, https://www.globaltimes.cn/page/202608/1369156.shtml ir 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]) PPO dok. WT/Let/1220.

(30) Dėl šių nuolaidų, įtrauktų į Europos Sąjungos nuolaidų ir įsipareigojimų sąrašą, pridėtą prie GATT ir įtrauktą pagal GATT 1994 II straipsnio 7 dalį, ir dėl kitų GATT 1994 dalių Europos Sąjunga turi pagal GATT 1994 prisiimtus įsipareigojimus, visų pirma pagal: XI straipsnio 1 dalį, kuria draudžiami netarifiniai nagrinėjamojo produkto importo apribojimai, ir, svarbiausia, GATT 1994 II straipsnio 1 dalies a punktą ir II straipsnio 1 dalies b punkto pirmą ir antrą sakinius. Pagal II straipsnio 1 dalies b punkto pirmą sakinį, nesant taikytinos išimties, ES neturi teisės nagrinėjamajam produktui nustatyti įprastinių muitų, viršijančių nustatytuosius ir nurodytuosius atitinkamoje ES nuolaidų ir įsipareigojimų sąrašo dalyje. Be to, tyrimo metu nagrinėjamajam produktui ES taikytas importo tarifas, dar vadinamas didžiausio palankumo režimo tarifais, buvo didžiausias, koks leidžiamas pagal pirmiau nurodytus įsipareigojimus dėl muitų tarifų.

(31) Dėl pirmiau minėtų pagal GATT 1994 prisiimtų įsipareigojimų ([14]) nagrinėjamasis produktas buvo importuojamas didesniais kiekiais, nes šie įsipareigojimai kartu su Europos Sąjungos tarifų nuolaidomis pagerino ir užtikrino į Sąjungos rinką importuojamų naujų hibridinių transporto priemonių patekimo į rinką sąlygas. Pirmiau minėti tarifiniai įsipareigojimai taip pat nesuteikia Europos Sąjungai jokios veiksmų laisvės didinti įprastus muitus. Taip kartu paaiškinama, kaip aptariami įsipareigojimai lėmė importo padidėjimą, dėl kurio kyla didelės žalos grėsmė.

(32) Nurodyti GATT įsipareigojimai kartu trukdė ES padidinti aptariamam produktui taikomus importo muitus. Taigi, tai buvo Europos Sąjungos „įsipareigojimai pagal GATT 1994[, kurie] ribo[jo] jos galimybes užkirsti kelią importo padidėjimo žalai arba ją atitaisyti“. Be to, Europos Sąjunga „sustabd[ė] šių įsipareigojimų vykdymą dėl“ jos apsaugos priemonės.

7. **DIDELĖS ŽALOS GRĖSMĖ**

7.1. **Sąjungos gamintojų padėtis**

(33) Siekdama įvertinti, ar Sąjungos nagrinėjamojo produkto gamintojams padaryta didelė žala arba esama didelės žalos grėsmės, Komisija pagal Reglamento (ES) 2015/478 9 straipsnį ir Reglamento (ES) 2015/755 6 straipsnį išnagrinėjo nagrinėjamojo produkto suvartojimo, gamybos, pajėgumų naudojimo, pardavimo, rinkos dalies, kainų, pelningumo, užimtumo ir eksporto tendencijas 2023 m. – PL (toliau – nagrinėjamasis laikotarpis).

(34) Gamybos, gamybos pajėgumų ir pajėgumų naudojimo raida:

7 lentelė

Gamyba, gamybos pajėgumai ir pajėgumų naudojimas

	2023 m.	2024 m.	2025 m.	PL
Gamyba (vienetais)	4 065 576	4 712 178	5 562 965	5 667 859
Indeksas (2023 m. = 100)	*100*	*116*	*137*	*139*
Gamybos pajėgumai (vienetais)	6 420 013	7 583 462	9 000 898	9 317 209
Indeksas (2023 m. = 100)	*100*	*118*	*140*	*145*
Pajėgumų naudojimas (%)	63	62	62	61
Indeksas (2023 m. = 100)	*100*	*98*	*98*	*96*

Šaltinis: „Mobility Global“.

(35) Nagrinėjamuoju laikotarpiu Sąjungos pramonės gamyba ir gamybos pajėgumai padidėjo. Tačiau nagrinėjamojo laikotarpio pabaigoje šio augimo tempas sulėtėjo, nes augimas per PL buvo ne toks spartus kaip ankstesniais metais. Be to, nepaisant pastaraisiais metais didėjančios gamybos, pajėgumų naudojimas išliko mažas ir per paskutiniuosius ketverius metus vidutiniškai sudarė tik apie 62 %.

([14]) GATT 1994 XI straipsnio 1 dalis, II straipsnio 1 dalies a punktas ir II straipsnio 1 dalies b punkto pirmas ir antras sakiniai.

(36) Sąjungos suvartojimo, kuris grindžiamas Europos automobilių gamintojų asociacijos (ACEA) nurodytu nagrinėjamojo produkto registracijų skaičiumi, raida:

8 lentelė

Sąjungos suvartojimas, pardavimas vidaus rinkoje ir rinkos dalis

	2023 m.	2024 m.	2025 m.	PL
Suvartojimas (vienetais)	3 530 443	4 047 806	4 749 212	5 113 654
Indeksas (2023 m. = 100)	*100*	*115*	*135*	*145*
Pardavimas vidaus rinkoje (vienetais)	2 572 451	3 007 313	3 523 010	3 689 630
Indeksas (2023 m. = 100)	*100*	*117*	*137*	*143*
ES gamintojų rinkos dalis (%)	73	74	74	72
Indeksas (2023 m. = 100)	*100*	*102*	*102*	*99*
Importo rinkos dalis (%)	27	26	26	28
Indeksas (2023 m. = 100)	*100*	*96*	*96*	*104*

Šaltinis: „Mobility Global“ ir ACEA.

(37) Sąjungos suvartojimas nagrinėjamuoju laikotarpiu nuolat didėjo ir per PL padidėjo 45 %, palyginti su 2023 m. Tai rodo, kad hibridinių transporto priemonių rinka Europos Sąjungoje sparčiai auga. Per tą patį laikotarpį Sąjungos gamintojų pardavimas vidaus rinkoje taip pat padidėjo. Sąjungos gamintojai iš pradžių pasinaudojo besitęsiančiu suvartojimo augimu, tačiau per PL ši teigiama tendencija nutrūko. Nors Sąjungos suvartojimas toliau didėjo, Sąjungos gamintojų rinkos dalis 2025 m. – PL sumažėjo 2 procentiniais punktais. Augančioje rinkoje Sąjungos gamintojai paprastai turėtų bent išlaikyti savo rinkos dalį. Rinkos dalies sumažėjimas 2025 m. – PL reiškė, kad šis sumažėjimas įvyko per pirmuosius šešis 2026 m. mėnesius. Nors visų 2026 metų duomenų dar nėra, jei per pirmuosius šešis mėnesius stebėta tendencija tęstųsi, kaip jau buvo galima matyti iš rekordinio 2026 m. liepos mėn. importuotų vienetų skaičiaus, rinkos dalis per visus metus sumažėtų daugiau kaip 2 procentiniais punktais.

(38) Komisija toliau vykdė išsamią analizę, kad įvertintų importuojamų naujų hibridinių elektrinių transporto priemonių kainų lygį, palyginti su ES pagamintų transporto priemonių kainomis.

(39) Atsižvelgiant į didelę į Sąjungą importuojamų naujų hibridinių elektrinių transporto priemonių modelių įvairovę ir siekiant užtikrinti, kad analizė būtų grindžiama palyginamais modeliais, lygintos keturių kategorijų kainos ([15]). Palyginimui pasirinktos keturios kategorijos atitinka kategorijas B, B-SUV, C-SUV ir D-SUV ir joms priskiriami dideli ir tipiški į Sąjungą importuojamų transporto priemonių kiekiai. Šiuos modelius tiek gamina Sąjungos gamintojai, tiek jie yra importuojami į Sąjungą, todėl galima tiesiogiai palyginti Sąjungoje gaminamų ir importuojamų modelių kainas.

([15]) Keleivines transporto priemones galima suskirstyti į standartinius Europos transporto priemonių klasifikavimo segmentus, kuriuose automobiliai ir miesto visureigiai (angl. *sport utility vehicles* (SUV)) grupuojami pagal jų dydį, išorės matmenis ir numatomą naudojimą rinkoje. Taip pat žr. https://alternative-fuels-observatory.ec.europa.eu/general-information/vehicle-types.

(40) Komisija kainų analizę atliko remdamasi automobilių pramonės portalo „Marklines“ ([16]) duomenimis. Komisija išnagrinėjo pagrindinių importuojančių bendrovių kainų pasiūlymus vartotojams (išskyrus šalių sutartas nuolaidas), susijusius su eksportuojančiose šalyse gaminamais modeliais ir panašiais Sąjungos pramonės gaminamais modeliais. Kainų pasiūlymai buvo vertinami pagal bazinės versijos modelių tipus. Visi nagrinėti kainų pasiūlymai yra susiję su 2026 m. pirmuoju pusmečiu, todėl atspindi paskiausią laikotarpį.

9 lentelė

Visų trečiųjų šalių importo kainų ir ES kainų skirtumas

Produktas	Importuotas kiekis vienetais	Vidutinė importo kaina EUR	Vidutinė ES kaina (EUR)	Kainų skirtumas (EUR)	Bendras kainų skirtumas (EUR)	Hipotetinė apyvarta (EUR)	Kainų skirtumas (%)
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
Iš viso	203 596				1 358 831 046	7 418 976 578	18,3

Šaltinis: Eurostatas ir „Marklines“, produktas – 2026 m. bazinis modelis.

(41) Komisija atliko keturių kategorijų 25 importuotų modelių ir 29 modelių, kuriuos pagamino Sąjungos pramonė, kainų analizę, kuri apėmė daugiau kaip 200 000 importuotų vienetų. Palyginus kainas nustatytas didelis importo iš visų eksportuojančių šalių kainų ir Sąjungos pramonės kainų skirtumas. Importo kainos yra maždaug 18 % mažesnės už Sąjungos gamintojų kainas.

(42) Šie kainų palyginimai paaiškina, kaip padidėjusi eksportuojamų modelių skverbtis į Sąjungos rinką buvo įmanoma Sąjungos pramonės sąskaita.

(43) Kalbant apie pelningumą, pelningumas buvo vertinamas remiantis didžiosios dalies Sąjungos hibridinių transporto priemonių gamintojų svertiniais duomenimis, kad būtų atsižvelgta į pardavimo apimties skirtumus. Iš 10 ir 11 lentelėse pateiktų indeksuotų duomenų matyti, kad Sąjungos pramonės pelningumas nagrinėjamuoju laikotarpiu nuolat mažėjo.

10 lentelė

Pelningumo raida (per metus)

	2023 m.	2024 m.	2025 m.	PL
Pelningumas (2023 = 100)	*100*	*51*	*41*	*43*

Šaltinis: Sąjungos gamintojai, svertiniai duomenys siekiant atsižvelgti į pardavimo apimties skirtumus.

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

11 lentelė

Pelningumo raida (per ketvirtį)

	2025 m. III ketv.	2025 m. IV ketv.	2026 m. I ketv.	2026 m. II ketv.
Pelningumas (2025 m. III ketv. = 100)	*100*	*90*	*34*	*57*

Šaltinis: Sąjungos gamintojai, svertiniai duomenys siekiant atsižvelgti į pardavimo apimties skirtumus.

(44) 2023 m. – PL pelningumas kasmet mažėjo 57 %. Todėl per PL Sąjungos pramonė vidutiniškai gavo tik du trečdalius minimalaus pelno, kurio paprastai reikėtų ilgalaikiam jos hibridinių transporto priemonių veiklos finansiniam gyvybingumui užtikrinti. Ketvirtiniai duomenys patvirtina, kad ši neigiama tendencija tęsėsi ir suintensyvėjo per PL. Tai rodo, kad Sąjungos pramonės finansiniai rezultatai labai suprastėjo tiek ilguoju laikotarpiu, tiek pastaraisiais ketvirčiais. Nors 2026 m. visų metų duomenų dar nėra, jei per pirmuosius šešis mėnesius stebėta tendencija tęstųsi, 2026 m. pelningumas toliau mažėtų.

(45) Kalbant apie užimtumą, ACEA užimtumo duomenys nėra suskirstyti pagal galios pavaros technologiją. Tačiau užimtumo intensyvumo tyrimai rodo, kiek darbuotojų reikia įvairių rūšių transporto priemonėms gaminti ([17]).

(46) „Syndex“ analizėje ([18]) apskaičiuota, kad mažai hibridinės transporto priemonės gamybai reikia maždaug 17,2 etato ekvivalento 1 000 transporto priemonių, palyginti su 17,4 etato ekvivalento laidu įkraunamos hibridinės transporto priemonės gamybai. Šie įverčiai yra sietini tik su Prancūzija ir atskirai neapima HETP, nors MHETP yra įtrauktos į platesnę HETP kategoriją.

(47) Atsižvelgiant į tai, kad apskaičiuotas MHETP ir LĮHETP užimtumo intensyvumas yra iš esmės panašus, t. y. atitinkamai 17,2 ir 17,4 etato ekvivalentų 1 000 transporto priemonių, kaip pakaitinis rodiklis vertinant užimtumą, susijusį su naujų hibridinių transporto priemonių gamyba, naudojamas vidutinis užimtumo intensyvumas, lygus 17,3 etato ekvivalentų 1 000 transporto priemonių.

(48) Nors pagrindiniai užimtumo įverčiai yra susiję su konkrečiomis šalimis, jie yra tinkamas pagrindas užimtumo duomenims ekstrapoliuoti visoje Europos Sąjungoje. Sąjungos automobilių sektoriuje taikomi iš esmės palyginami gamybos procesai ir technologijos.

(49) Taikant šį užimtumo indeksą 12 lentelėje pateiktiems hibridinių transporto priemonių gamybos duomenims, gaunami šie numatomi etato ekvivalentai, susiję su naujų hibridinių transporto priemonių gamyba:

12 lentelė

Užimtumas

	2023 m.	2024 m.	2025 m.	PL
Užimtumas	27 837	28 474	33 622	33 816
Indeksas (2023 m. = 100)	*100*	*102*	*121*	*121*

Šaltinis: „Syndex“.

([17]) Galgóczi, B. (Ed.), *On the Way to Electromobility-a Green (er) But More Unequal Future?*, ETUI, 2023.
([18]) Žr. pirmiau nurodytą tyrimą.

(50) Eksporto raida:

13 lentelė

Eksportas

	2023 m.	2024 m.	2025 m.	PL
Pardavimo eksportui apimtis (vienetais)	893 507	847 220	938 164	925 635
Indeksas (2023 m. = 100)	*100*	*95*	*105*	*104*
Eksporto kaina (EUR/vnt.)	35 929	35 615	36 986	34 096
Indeksas (2023 m. = 100)	*100*	*99*	*103*	*95*

Šaltinis: Eurostatas.

(51) Sąjungos gamintojų eksportas nagrinėjamuoju laikotarpiu, išskyrus 2025 m., išliko palyginti pastovus. 2023 m. eksporto kainos sumažėjo, vėliau šiek tiek padidėjo, o per PL vėl sumažėjo.

7.2. **Didelės žalos grėsmė**

(52) Komisija padarė preliminarią išvadą, kad Sąjungos pramonės padėtis šiuo metu dar nerodo, kad dėl didėjančio importo jai būtų daroma didelė žala. Vis dėlto Komisija laikėsi nuomonės, kad pramonės padėtis yra nestabili ir kad kyla didelės žalos grėsmė, atsižvelgiant į 7.1 skirsnyje nurodytus prastėjančius ekonominius rodiklius, didelį ir spartėjantį importo mažomis kainomis augimą, planuojamą Sąjungos pramonės restruktūrizavimą ir didelius turimus pasaulinius gamybos pajėgumus.

Prastėjantys ekonominiai rodikliai

(53) Ankstesnė analizė parodė, kad per paskiausią laikotarpį Sąjungos gamintojai patyrė vis didesnį spaudimą rinkos dalies, pajėgumų naudojimo, pelningumo ir kainų atžvilgiu. Nepaisant to, kad Sąjungos suvartojimas labai padidėjo, Sąjungos gamintojų rinkos dalis 2025 m. – PL sumažėjo 2 procentiniais punktais ([19]), o pajėgumų naudojimas nagrinėjamuoju laikotarpiu išliko mažas ir sudarė 61–63 %. Dėl žemo gamyklų naudojimo lygio padidėjo Sąjungos gamintojų pastoviosios išlaidos, nors Sąjungos gamintojai pagrįstai tikėjosi padidinti gamybos apimtį ir sumažinti pastoviąsias gamybos išlaidas. Rinkos dalies praradimas kelia ypatingą susirūpinimą tuo metu, kai Sąjungos gamintojai, siekdami pereiti prie elektrifikacijos, turi daug investuoti į naujų modelių ir technologijų kūrimą.

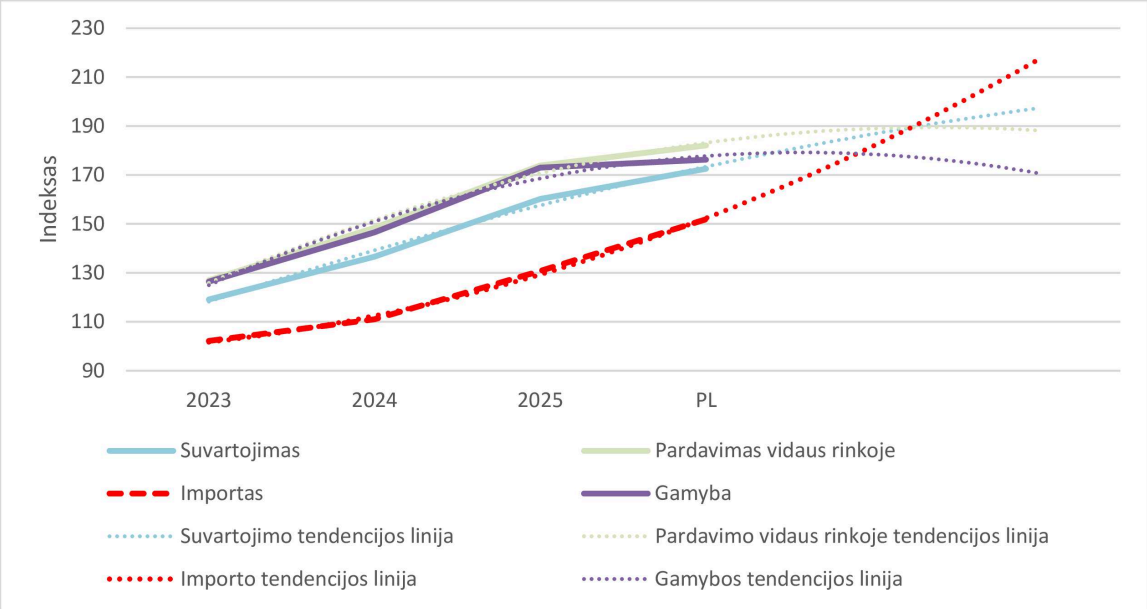
(54) Tuo pat metu importas, kurio kainos buvo vidutiniškai 18 % mažesnės už Sąjungos pramonės kainas, labai padidėjo, o Sąjungos pramonės pelningumas nagrinėjamuoju laikotarpiu nuolat mažėjo. Iš įrodymų visumos matyti, kad Sąjungos pramonė negalėjo pasinaudoti rinkos augimu, nes importas mažomis kainomis agresyviai tenkino didėjančią paklausą, o tai tiesiogiai pakenkė vidaus gamintojų ekonominės veiklos rezultatams.

(55) Toliau pateiktoje diagramoje Sąjungos pramonės veiklos rodiklių raida palyginta su importo padidėjimu. Kiekvienas rodiklis taip pat apėmė prognozuojamą tendenciją artimiausiems dvejiems metams, iš kurios matyti, kad 2025 m. – PL ekonominių rodiklių augimas sulėtėjo, o importas toliau augo tokiu pačiu tempu.

([19]) Nors 2026 m. visų metų duomenų dar nėra, jei per pirmuosius šešis mėnesius stebėta tendencija tęstųsi, kaip jau buvo galima matyti iš rekordinio 2026 m. liepos mėn. importuotų vienetų skaičiaus, rinkos dalis vos per vienus metus sumažėtų daugiau kaip 2 procentiniais punktais.

4 diagrama

Suvartojimo, gamybos, pardavimo ir importo tendencijų apžvalga



(56) Tai kelia ypač didelį susirūpinimą tuo metu, kai Sąjungos pramonė turėtų pasiekti didelę pardavimo apimtį ir užsitikrinti tvarų pajėgumų naudojimo koeficientą ([20]), nes šiai rinkai būdingos didelės pastoviosios išlaidos ir reikalingos didelės investicijos, kad būtų užsitikrintas konkurencingumas. Visi šie rodikliai rodo, kad artimiausioje ateityje Sąjungos pramonės ekonominė padėtis blogės. Kartu su importo didėjimo tempu, kaip nurodyta toliau, jei priemonės nebūtų taikomos, dėl šių pokyčių pramonė galėtų tapti vis pažeidžiamesnė.

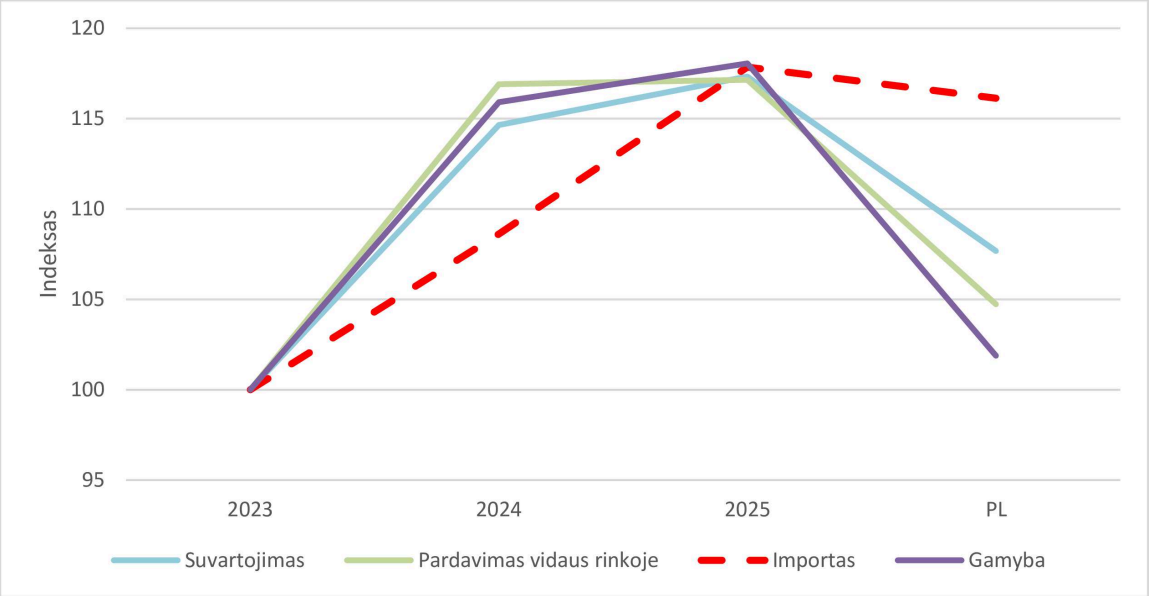
Reikšmingas importo mažomis kainomis didėjimo tempas

(57) Importo apimties raida (1 lentelė) nagrinėjamuoju laikotarpiu parodė, kad importas ne tik didėjo, bet ir spartėjo. Nors 2025 m. – PL Sąjungos suvartojimas gerokai padidėjo (364 442 transporto priemonės), daugiau kaip pusę šios papildomos paklausos, t. y. 54 %, patenkino importas iš trečiųjų šalių. Atsižvelgiant į tai, kad šioms trečiosioms šalims teko 28 % Sąjungos rinkos dalies, buvo akivaizdu, kad pastaruoju metu padidėjusį suvartojimą rinkoje daugiausia tenkino ne vidaus pramonė, o importuojami produktai. Be to, per paskiausią laikotarpį importuojami produktai į rinką pateko gerokai mažesnėmis nei Sąjungos gamintojų kainomis. Be to, kad 7.1 skirsnyje nurodytas kainų skirtumas darė didelį spaudimą Sąjungos pramonės, kurios pelnas jau yra nestabilus, ekonominei padėčiai, tikėtina, kad dėl šio kainų skirtumo taip pat padidės papildomo importo paklausa.

([20]) Keli Sąjungos gamintojai paskelbė restruktūrizavimo programas, kuriomis siekiama sumažinti pajėgumus, kad būtų užsitikrinti tvaresni pajėgumų naudojimo koeficientai. Taip pat žr. skirsnį „Planuojamas restruktūrizavimas“.

5 diagrama

Metinis tam tikrų rodiklių didėjimo tempas



(58) Pirmiau pateiktoje diagramoje parodyti suvartojimo, gamybos, pardavimo vidaus rinkoje ir importo metinio augimo tempo indeksai. Per pirmuosius trejus metus suvartojimas, gamyba ir pardavimas vidaus rinkoje vidutiniškai augo šiek tiek mažiau nei 20 %. Tačiau per PL augimas gerokai sulėtėjo iki vienaženklio rodiklio. Iš pradžių importas didėjo daug lėčiau, tačiau iki 2025 m. jis pasivijo kitus rodiklius. Per PL importo augimo tempas viršijo kitų rodiklių augimo tempą.

(59) Iš importo statistinių duomenų pagal kilmės šalį (2 lentelė) matyti, kad šį padidėjimą daugiausia (bet ne tik) lėmė Kinijos kilmės importas. Iš ankstesnių laikotarpių importo dalių duomenų matyti, kad importo iš Kinijos rinkos dalis iš pradžių didėjo kitų trečiųjų šalių sąskaita. Tačiau per PL importo iš Kinijos rinkos dalis pradėjo didėti Sąjungos pramonės sąskaita. Ši tendencija turėtų tęstis ir prognozuojama, kad importas mažomis kainomis toliau didės. „Mobility Global“ duomenimis, 2025 m. Kinijoje pagaminta apie 7 mln. hibridinių transporto priemonių, o šios šalies gamybos pajėgumai, kaip apskaičiuota, yra dvigubai didesni. Kaip parodyta 14 lentelėje, gamyba turėtų ir toliau didėti.

14 lentelė

Hibridinių transporto priemonių gamyba Kinijoje

	2025 m.	2026 m.	2027 m.	2028 m.	2029 m.	2030 m.
Gamyba vienetais	7 018 283	7 405 680	8 164 272	8 663 254	8 673 776	8 645 676
Indeksas (2025 m. = 100)	*100*	*106*	*116*	*123*	*124*	*123*

Šaltinis: „Mobility Global“. 2025 m. ir pirmojo 2026 m. pusmečio duomenys rodo faktinę gamybą, o antrojo 2026 m. pusmečio – 2030 m. duomenys – „Mobility Global“ prognozes.

(60) Gamyba auga nepaisant mažėjančios vidaus paklausos, o nurodytas transporto priemonių pardavimas, palyginti su ankstesniais metais, sumažėjo maždaug 20 %, įskaitant 26 % LĮHETP pardavimo sumažėjimą ([21]). Dėl mažėjančios paklausos, perteklinių pajėgumų ir intensyvios konkurencijos vidaus rinkoje Kinijos gamintojai vis labiau priklauso nuo eksporto rinkų. Kaip parodyta 15 lentelėje, 2025 m. Kinijos eksportas, palyginti su 2022 m., padidėjo beveik 500 %. Kinija eksportavo maždaug 1,125 mln. hibridinių lengvųjų automobilių, iš kurių 27 % buvo skirti Sąjungai. Tai yra 7 procentiniais punktais daugiau nei 2024 m., kai į Sąjungą buvo nukreipta 20 % Kinijos hibridinių lengvųjų automobilių eksporto.

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

15 lentelė

Bendras hibridinių transporto priemonių importas iš Kinijos į kitas pasaulio šalis

	2023 m.	2024 m.	2025 m.
Importas iš Kinijos į kitas pasaulio šalis (vienetais)	191 912	526 312	1 124 177
Indeksas (2023 m. = 100)	*100*	*274*	*586*

Šaltinis: GTA.

(61) Kartu, kaip paaiškinta 5 skirsnyje, alternatyvių eksporto paskirties vietų prieinamumas buvo ribotas. Priešingai, Sąjungos rinka išliko palyginti atvira, todėl, Kinijos eksportuotojų, susiduriančių su maža vidaus paklausa ir pertekliniais pajėgumais, požiūriu, ji buvo ir yra patraukli eksporto paskirties vieta.

(62) Atsižvelgiant į didelį ir sparčiai didėjantį importą į Sąjungą, šio importo kainų skirtumą ir dideles importo kliūtis kitose atitinkamose eksporto rinkose, tikėtina, kad importas į Sąjungą gerokai didės. Dėl šio nuolatinio importo mažomis kainomis didėjimo veikiausiai bus daromas dar didesnis spaudimas Sąjungos gamintojų kainoms ir sumažės jų pardavimas, rinkos dalis, pelningumas ir investicijų grąža. Tai susilpnins Sąjungos pramonės gebėjimą išlaikyti gamybą, išsaugoti darbo vietas ir finansuoti dideles investicijas, kurių reikia inovacijoms ir perėjimui prie elektrifikacijos. Todėl turimi įrodymai patvirtino išvadą, kad didėjanti importo mažomis kainomis apimtis gali daryti didelę žalą Sąjungos pramonei.

Planuojamas restruktūrizavimas

(63) Remiantis preliminaria Europos restruktūrizavimo stebėsenos centro (ERM) ([22]) analize ir papildomais bendrovių bei žiniasklaidos pranešimais, atrodo, kad nuo 2024 m. Sąjungoje suintensyvėjo automobilių gamintojų restruktūrizavimo veikla. Toliau pateiktoje analizėje daugiausia dėmesio skiriama pagrindiniams Sąjungos automobilių gamintojams.

(64) 2024 m. gruodžio mėn. vienas Sąjungos gamintojas įsipareigojo iki 2030 m. savo darbuotojų skaičių Vokietijoje sumažinti daugiau kaip 35 000 darbuotojų. ([23]) Vėliau, 2026 m. kovo mėn., šis skaičius buvo padidintas ir bendrovė numato, kad iki 2030 m. visoje ES grupėje bus panaikinta apie 50 000 darbo vietų. ([24])

(65) 2026 m. rugsėjo mėn. šis Sąjungos gamintojas patvirtino planus visame pasaulyje panaikinti dar 50 000 darbo vietų. Taigi bendras darbo vietų, kurias šis gamintojas planuoja panaikinti iki 2030 m., skaičius siekia maždaug 100 000 – maždaug 50 000 darbo vietų, patvirtintų visoje Sąjungoje, ir dar 50 000 darbo vietų visame pasaulyje, iš kurių maždaug pusė yra Vokietijoje ([25]). Nors šis darbo vietų mažinimas yra plataus masto ir nėra konkrečiai susijęs su HETP ar LĮHETP gamyba, būsima hibridinių transporto priemonių gamyba vis dėlto patiria vis didesnį spaudimą dėl šių pranešimų apie didelio masto restruktūrizavimą, kuriuo siekiama užtikrinti pajėgumų mažinimą. Pavyzdžiui, 2026 m. rugsėjo mėn. pranešime nurodyta, kad, didėjant importo konkurencijai, šis Sąjungos gamintojas šiuo metu negali užtikrinti būsimų gamybos kvotų Hanoverio (12 900 darbuotojų), Emdeno (7 700 darbuotojų), Cvikau (8 000 darbuotojų) ir „Audi“ Nekarzulmo (15 500 darbuotojų) gamykloms po 2030 m. ([26])

([22]) Europos restruktūrizavimo stebėsenos centras (ERM) stebi automobilių gamintojų didelio masto darbo vietų pokyčius ir pranešimus apie restruktūrizavimą visoje Europos Sąjungoje bei registruoja paskelbtus restruktūrizavimo atvejus, darančius poveikį bent 100 darbo vietų arba 10 % darbo vietų didesnėse įmonėse.

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

Tiek Hanoverio, tiek Nekarzulmo gamyklos gamina naujas hibridines transporto priemones, o tai rodo grėsmę užimtumui, susijusią su naujų hibridinių transporto priemonių gamyba šiose gamyklose. Be to, kelios gamybos linijos Sąjungoje taip pat yra pakankamai lanksčios, kad būtų galima gaminti transporto priemones su skirtingomis galios pavaromis, o tai reiškia, kad bet kurios tokios gamyklos uždarymas turės pasekmių būsimai galimai HETP ir LĮHETP gamybai.

(66) Komisija pažymėjo, kad kitas Sąjungos hibridinių transporto priemonių gamintojas siekia iki 2030 m. pagerinti pajėgumų naudojimą iki 80 %, restruktūrizuodamas ir 800 000 vienetų sumažindamas Europos gamybos pajėgumus ([27]). Vykstant šiam restruktūrizavimui, šis Sąjungos gamintojas planuoja nutraukti transporto priemonių gamybą Puasi (Prancūzija) ne anksčiau kaip iki 2028 m. pabaigos. Tai apims hibridinių transporto priemonių gamybą. Vietoje to numatoma, kad gamyklos paskirtis bus pakeista ir ji bus skirta dalių gamybai, transporto priemonių atnaujinimui, perdirbimui, 3D spausdinimui ir kitai pramoninei veiklai.

(67) Tai rodo, kad, nors elektra varomų transporto priemonių paklausa didėja, augančią rinką daugiausia tenkina importuojami hibridai, ir Sąjungos gamintojai planuoja mažinti gamybos pajėgumus, o ne visapusiškai pasinaudoti šiuo rinkos augimu. Numatomas tolesnis importo mažomis kainomis augimas dar labiau padidins spaudimą Sąjungos gamintojams.

(68) Komisija atkreipė dėmesį į papildomus didelio masto restruktūrizavimo pranešimus, kurie yra tiesiogiai susiję su padidėjusiu pasauliniu spaudimu ir agresyvia kainodara automobilių sektoriuje ir greičiausiai turės įtakos būsimai hibridinių transporto priemonių gamybai. Pavyzdžiui, dar vienas automobilių gamintojas paskelbė apie išsamią naują ilgalaikę strategiją ir restruktūrizavimą, kuriais siekiama spręsti intensyvios pasaulinės konkurencijos, plėtros išlaidų ir didėjančio sparčiai augančių Kinijos gamintojų spaudimo problemas ([28]). Šis Sąjungos gamintojas planuoja 15–20 % sumažinti savo inžinierių skaičių visame pasaulyje ([29]) ir siekia sumažinti techninės, mokslinių tyrimų ir administracinės inžinerijos pozicijas visame pasaulyje (nors didelis poveikis bus daromas veiklai Prancūzijoje ir Ispanijoje), kad būtų sumažintos elektrifikuotų transporto priemonių kūrimo sąnaudos.

(69) Be to, Komisija atkreipė dėmesį į kito Sąjungos hibridinių transporto priemonių gamintojo pranešimus apie tai, kad iki 2027 m. darbuotojų skaičius pasaulyje bus sumažintas beveik 8 000 ([30]), o daugiausia darbo vietų bus panaikinta Vokietijoje. Bendrovė nurodė, kad pagrindiniai reorganizavimo katalizatoriai yra mažėjantis pelningumas ir dideli sunkumai rinkoje.

(70) Be to, dar vienas Sąjungos gamintojas ėmėsi struktūrinių mažinimo ir sąnaudų ribojimo strategijų, kad išlaikytų pelningumą. Dėl spaudimo pajamoms pasaulinėje rinkoje, susijusio su mažėjančia aukščiausios klasės transporto priemonių paklausa ir dideliu Kinijos kainodaros daromu spaudimu, reikėjo riboti veiklą, mažinti gamybos tikslus ir iš naujo visapusiškai įvertinti bendrovės sąnaudų struktūrą. ([31])

Dideli turimi pasauliniai pajėgumai

(71) 16 lentelėje pateikiama „Mobility Global“ bendrų gamyklų pajėgumų pagrindinėse pasaulinėse rinkose, t. y. Kinijoje, Turkijoje, Korėjoje, Japonijoje ir Jungtinėje Karalystėje, prognozė. Iš prognozės matyti, kad 2025–2033 m. pajėgumai turėtų toliau didėti, visų pirma dėl pajėgumų didinimo Kinijoje. Apskaičiuota, kad šių gamyklų naudojimas po 2025 m. sumažės iki mažiau nei 50 %, o tai rodo didelį ir susirūpinimą keliantį nepanaudotų pajėgumų lygį. Tai visų pirma lemia Kinija, kurioje, kaip apskaičiuota, pajėgumų naudojimas siekia tik 43 %. Todėl apskaičiuoti pertekliniai pajėgumai šiose pasaulinėse rinkose gali sudaryti net 50 mln. transporto priemonių, o tai prilygsta faktinei gamybai. Nors šie skaičiai nėra susiję tik su hibridinėmis transporto priemonėmis, jie yra tinkamas pagrindas sąlygoms, kuriomis veikia hibridinių transporto priemonių segmentas, įvertinti. Tai ypač svarbu atsižvelgiant į automobilių gamybos lankstumą, nes gamintojai tose pačiose gamybos linijose gali gaminti transporto priemones su skirtingomis galios pavaromis. Todėl bendros automobilių gamybos ir pajėgumų pokyčiai yra svarbūs vertinant hibridinių transporto priemonių segmento pajėgumų aplinką.

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

16 lentelė

Bendrų gamyklų pajėgumų pagrindinėse pasaulinėse rinkose prognozė

Kinija, Japonija, Korėja, Turkija, Jungtinė Karalystė											
Rodiklis / metai	2023 m.	2024 m.	2025 m.	2026 m.	2027 m.	2028 m.	2029 m.	2030 m.	2031 m.	2032 m.	2033 m.
Visa gamyba (tūkst. vienetų)	43 988	44 022	47 112	45 297	45 172	45 093	45 455	45 996	46 261	46 839	47 124
Indeksas	*100*	*100*	*107*	*103*	*103*	*103*	*103*	*105*	*105*	*106*	*107*
Bendri pajėgumai (tūkst. vienetų)	83 884	88 072	92 077	94 684	95 179	94 847	95 624	95 283	95 447	95 626	96 127
Indeksas	*100*	*105*	*110*	*113*	*113*	*113*	*114*	*114*	*114*	*114*	*115*
Pajėgumų naudojimas (%)	52	50	51	48	47	48	48	48	48	49	49

Šaltinis: „Mobility Global“.

(72) Taigi, remiantis preliminaria pasaulinės automobilių rinkos analize, eksportuotojai turi pakankamai laisvai prieinamų pajėgumų, kuriuos planuojama toliau plėsti ir kurie, atsižvelgiant į mažas importo kainas ir Sąjungos rinkos patrauklumą naujoms hibridinėms transporto priemonėms, greičiausiai vis dažniau bus nukreipiami į Sąjungos rinką.

Atsargos

(73) Hibridinių transporto priemonių atsargų lygis Sąjungoje yra svarbus būsimo spaudimo Sąjungos pramonei, kurį daro importuojami produktai, rodiklis, nes šie kiekiai skirti parduoti Sąjungos rinkoje.

(74) Šiame etape daugiausia dėmesio skiriama Kinijai, nes atrodo, kad importo antplūdį daugiausia, bet ne tik, lemia Kinijos kilmės importas. Siekiant įvertinti nagrinėjamojo produkto atsargų lygį Sąjungoje, išnagrinėti 2023–2025 m. Kinijos eksporto į Sąjungą statistiniai duomenys. Kinijos nurodyto eksporto ir Sąjungos užregistruoto importo skirtumas gali būti laikomas transporto priemonių, kurių muitinis įforminimas Sąjungoje dar neatliktas, skaičiumi. Kadangi transporto priemonių vežimas iš Kinijos į Sąjungą gali užtrukti kelis mėnesius, į einamųjų metų duomenis nebuvo atsižvelgta.

17 lentelė

Kinijos eksporto statistinių duomenų ir ES importo statistinių duomenų palyginimas

	2023 m.	2024 m.	2025 m.
Kinijos eksportas į ES (vienetais)	47 644	114 197	356 037
Importas iš Kinijos į ES (vienetais)	46 001	106 542	302 403
Skirtumas (vienetais)	1 643	7 655	53 634

Šaltinis: Kinijos eksporto statistika ir Eurostatas.

(75) 2023 m. eksporto ir importo skirtumas buvo nereikšmingas, 2024 m. šiek tiek padidėjo, o 2025 m. gerokai išaugo ir pasiekė maždaug 53 000 transporto priemonių. Nors kai kurių iš šių transporto priemonių muitinis įforminimas galėjo būti atliktas 2026 m., 2025 m. nustatytas skirtumas tebėra gerokai didesnis nei per trejus ankstesnius metus. Tai rodo, kad atsargos vis labiau kaupiasi, todėl didėja importo daromas spaudimas Sąjungos pramonei.

7.3. **Išvada**

(76) Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta, Komisija padarė preliminarią išvadą, kad Sąjungos gamintojų padėtis yra pažeidžiama ir jiems kyla didelės žalos grėsmė, kaip matyti iš 7.1 skirsnyje pateiktų prastėjančių ekonominių rodiklių, didelio ir spartėjančio importo mažomis kainomis augimo, planuojamo Sąjungos pramonės restruktūrizavimo, didelių turimų pasaulinių gamybos pajėgumų ir vis didėjančių atsargų Sąjungos rinkoje.

8. PRIEŽASTINIS RYŠYS

(77) Komisija nagrinėjo, ar dėl padidėjusio importo kilo didelės žalos Sąjungos gamintojams grėsmė. Be to, Komisija taip pat nagrinėjo, ar tuo pat metu didelės žalos Sąjungos gamintojams grėsmė galėjo kilti ir dėl kitų žinomų veiksnių, dėl kurių būtų galima suabejoti tuo, kad yra priežastinis ryšys tarp didelės žalos Sąjungos pramonei grėsmės ir padidėjusio importo.

8.1. Importo padidėjimas

(78) Komisija preliminariai nustatė, kad tarp padidėjusio nagrinėjamojo produkto importo ir didelės žalos Sąjungos gamintojams grėsmės egzistavo priežastinis ryšys. Importo padidėjimo ir nestabilios Sąjungos pramonės ekonominės padėties priežastinį ryšį parodė paskiausio laikotarpio metu stebėti pokyčiai.

(79) Nors nagrinėjamuoju laikotarpiu Sąjungos suvartojimas ir Sąjungos pardavimas padidėjo, paskiausias laikotarpis išsiskiria kaip pirmasis, per kurį augančią rinką daugiausia tenkino ne Sąjungos pramonė, o importas. Šiuo laikotarpiu Sąjungos rinkoje agresyviai padidėjus importui pablogėjo Sąjungos pramonės ekonominiai rodikliai, įskaitant rinkos dalies praradimą, didelį spaudimą kainoms, vis nestabilesnį pelningumą ir tolesnio restruktūrizavimo poreikį.

(80) Paskiausio laikotarpio mėnesiniai duomenys rodo, kad importas į Sąjungos rinką patenka vis sparčiau. Be to, eksportuotojai turi pakankamai laisvai prieinamų pajėgumų ir planuoja juos toliau plėsti. Atsižvelgiant į Sąjungos rinkos patrauklumą hibridinėms transporto priemonėms kainų požiūriu, numatoma, kad paskiausiu laikotarpiu stebėta importo tendencija tęsis ir dar labiau spartės.

(81) Atsižvelgiant į jau ir taip nestabilų Sąjungos pramonės pelningumą, taip pat į dideles pastoviąsias išlaidas ir dideles investicijas, kurių reikia norint išlikti konkurencingu šioje rinkoje, spartėjanti importo tendencija neabejotinai dar labiau pablogins pramonės ekonominę padėtį (kaip ir paskiausiu laikotarpiu) ir tikėtina, kad artimiausiu metu Sąjungos gamintojams bus padaryta didelė žala.

(82) Todėl Komisija padarė preliminarią išvadą, kad tarp padidėjusio importo ir didelės žalos Sąjungos gamintojams grėsmės yra priežastinis ryšys.

8.2. Kiti žinomi veiksniai

(83) Siekdama užtikrinti, kad didelės žalos grėsmė nebūtų siejama su kitais veiksniais nei padidėjęs importas, Komisija atliko preliminarią analizę, kad nustatytų, ar didelės žalos Sąjungos gamintojams grėsmė galėjo kilti dėl kitų veiksnių, ir atskirtų tų veiksnių poveikį nuo padidėjusio importo poveikio, taip siekdama preliminariai nustatyti, ar yra tikras ir esminis priežastinis ryšys.

(84) Nors didelės energijos kainos yra svarbus hibridinių transporto priemonių gamybos veiksnys, reali didelės žalos grėsmė kyla dėl spaudimo ES kainoms, kurį daro padidėjęs importas mažomis kainomis. Iš tiesų energijos kainos Sąjungoje apskritai yra didesnės nei kai kuriose kitose pasaulio šalyse. Įprastomis rinkos sąlygomis gamintojai gali padidėjusias sąnaudas įtraukti į savo pardavimo kainas ir taip išlaikyti pagrįstą pelną. Tačiau nagrinėjamasis produktas į Sąjungą patenka vidutiniškai 18 % mažesnėmis kainomis nei Sąjungos kainos ir daro spaudimą, dėl kurio Sąjungos gamintojai negali padidinti savo pardavimo kainos, kad padengtų energijos kainą. Todėl didelės žalos grėsmę kelia ne augančios energijos sąnaudos, o tai, kad dėl padidėjusio importo Sąjungos gamintojai negali įtraukti visų šių padidėjusių sąnaudų į savo pardavimo kainas.

(85) Kalbant apie Sąjungos gamintojų eksportą, nagrinėjamuoju laikotarpiu jis iš esmės nesikeitė, išskyrus 2024 m., kai eksportas sumažėjo. Atsižvelgdama į šį pastovumą, Komisija preliminariai laikėsi nuomonės, kad eksportas neprisidėjo prie didelės žalos grėsmės.

(86) Kalbant apie vartotojų paklausą, nuo 2023 m. ES nuosekliai užregistruojama vis daugiau hibridinių transporto priemonių. Be to, remiantis „Global Mobility“ duomenimis, registracijų skaičius turėtų toliau augti iki 2029 m.

18 lentelė

Naujų hibridinių transporto priemonių registracijos ES raida (su prognoze)

	2023-m.	2024-m.	2025-m.	2026-m.	2027-m.	2028-m.	2029-m.	2030 m.
Registracija (tūkst. vienetų)	3 530	4 048	4 749	5 552	6 056	6 359	6 430	6 173
Indeksas (2023 m. = 100)	*100*	*115*	*135*	*157*	*172*	*180*	*182*	*175*

Šaltinis: „Mobility Global“ ir ACEA. 2026–2030 m. duomenys rodo „Mobility Global“ prognozę.

(87) Didėja ne tik užregistruotų transporto priemonių skaičius, bet ir hibridinių transporto priemonių dalis, palyginti su bendru užregistruotų transporto priemonių skaičiumi, kuri išaugo nuo 33 % 2023 m. iki 46 % per PL.

19 lentelė

Naujų hibridinių transporto priemonių dalis, palyginti su bendru ES užregistruotų transporto priemonių skaičiumi

	2023 m.	2024 m.	2025 m.	PL
Hibridinių transporto priemonių dalis, palyginti su bendru ES užregistruotų transporto priemonių skaičiumi, (%)	33	38	44	46
Indeksas (2023 m. = 100)	*100*	*115*	*133*	*139*

Šaltinis: „Mobility Global“ ir ACEA.

(88) Todėl Komisija preliminariai nustatė, kad hibridinių transporto priemonių paklausa Sąjungoje didėja, taigi neprisideda prie didelės žalos grėsmės.

(89) Kalbant apie reglamentavimo aplinką, susijusią su išmetamo CO_2 kiekio mažinimu, jos negalima laikyti didelės žalos grėsmės priežastimi. Tuo tarpu taikytini ir pasiūlyti reglamentavimo pokyčiai pagerino hibridinių transporto priemonių gamintojų perspektyvas. Nors Sąjunga nustatė plataus užmojo naujų lengvųjų automobilių ir furgonų išmetamo CO_2 kiekio mažinimo tikslus, šios priemonės nereiškia, kad hibridinės technologijos nedelsiant uždraudžiamos. Priešingai, pereinamojo laikotarpio sistema buvo formuojama palaipsniui ir pastaruoju metu hibridinių transporto priemonių gamintojams yra mažiau ribojanti, nei buvo numatoma anksčiau. Visų pirma, pasikeitė politikos kryptis – anksčiau buvo tikimasi spartesnio perėjimo prie visiškai elektrinių transporto priemonių su baterijomis iki 2030 m., o dabar numatomas laipsniškesnis perėjimas iki 2035 m.; be to, pasiūlymas nustatyti 90 % CO_2 išmetimo mažinimo rodiklį vietoje visiško ne BETP uždraudimo palieka galimybę toliau naudoti hibridines transporto priemones. Todėl Komisija mano, kad šiuo metu negali būti laikoma, jog reglamentavimo aplinka kelia didelės žalos Sąjungos hibridinių transporto priemonių gamintojams grėsmę.

(90) Taigi, Komisija preliminariai nenustatė jokių kitų veiksnių, dėl kurių galėtų susilpnėti priežastinis ryšys tarp importo padidėjimo ir didelės žalos Sąjungos gamintojams grėsmės.

8.3. **Išvada**

(91) Dėl pirmiau nurodytų priežasčių Komisija padarė preliminarią išvadą, kad tarp reikšmingai padidėjusio importo ir didelės žalos Sąjungos pramonei grėsmės esama priežastinio ryšio. Kiti veiksniai galėjo prisidėti prie didelės žalos Sąjungos gamintojams grėsmės, tačiau dėl šių veiksnių priežastinis ryšys nesusilpnėjo.

9. **SĄJUNGOS INTERESAI**

(92) Komisija nagrinėjo, ar laikinųjų priemonių nustatymas atitiktų Sąjungos interesus. Analizuojant Sąjungos interesus vertinti visi susiję interesai, be kita ko, Sąjungos gamintojų, importuotojų ir naudotojų interesai.

(93) Poveikio klimatui neutralumo tikslas yra Europos žaliojo kurso pagrindas ir Klimato teisės akte nustatytas teisiškai privalomas tikslas. Siekdama iki 2050 m. pasiekti iškeltą poveikio klimatui neutralumo tikslą ([32]), ES imasi veiksmų, kad sumažintų automobilių išmetamų teršalų kiekį, nes kelių transportui tenka penktadalis ES išmetamo CO_2 kiekio ([33]). ES siekia iki 2030 m. automobilių išmetamų teršalų kiekį sumažinti 55 %, o furgonų – 50 %, palyginti su 2021 m., kad iki 2035 m. būtų pasiektas tikslas užtikrinti, kad nauji automobiliai ir furgonai visiškai neišmestų teršalų ([34]). Todėl (šiuo metu) nustatytas draudimas nuo 2035 m. parduoti naujus benzininius ar dyzelinius automobilius ([35]).

(94) Tačiau dabartiniu perėjimo nuo automobilių su vidaus degimo varikliais prie visiškai elektra varomų automobilių laikotarpiu hibridiniai automobiliai yra dažnai naudojama ir vartotojų pageidaujama alternatyva, nes jie jau prisideda prie išmetamųjų teršalų kiekio mažinimo, tačiau gali nuvažiuoti didesnį atstumą, palyginti su daugeliu visiškai elektra varomų automobilių.

(95) Tas pats pasakytina apie automobilių gamintojus, kurie hibridinius automobilius taip pat naudoja kaip pereinamuosius modelius automobilius su vidaus degimo varikliu keičiant visiškai elektra varomais automobiliais, kad paskirstytų sąnaudas, ir kaip mokslinių tyrimų ir inovacijų laboratoriją pažangiausiems visiškai elektra varomiems automobiliams sukurti.

(96) Todėl, praradus hibridinių transporto priemonių gamybą Sąjungoje, vartotojai turėtų nedaug alternatyvų, nes dėl importo iš Kinijos rinkos dalies jau nebeliko kitų tiekėjų, pavyzdžiui, Japonijos ar Korėjos, rinkos dalies, o per PL importo iš Kinijos rinkos dalis taip pat pradėjo didėti ir Sąjungos pramonės sąskaita.

(97) Be to, šiai rinkai būdingos didelės pastoviosios išlaidos ir reikalingos didelės investicijos, kad būtų užsitikrintas konkurencingumas. Gyvybinga ir pelninga Sąjungos automobilių pramonė yra labai svarbi siekiant užtikrinti būtinas investicijas į mokslinius tyrimus ir plėtrą, kad 2035 m. Sąjungoje jau būtų gaminami visiškai elektra varomi automobiliai. Leisti, kad ES žaliąją pertvarką skatintų tik užsienio subjektai, neatitiktų Sąjungos interesų.

(98) Be to, Komisija mano, kad taikant 12 skirsnyje nurodytos formos laikinąją apsaugos priemonę būtų užtikrinta tinkama Sąjungos gamintojų ir galutinės grandies naudotojų interesų pusiausvyra. Atsižvelgdama į hibridinių transporto priemonių sektoriaus svarbą Sąjungos ekonomikai, visų pirma inovacijoms, elektrifikacijai ir užimtumui, Komisija preliminariai įvertino, kad priemonių nustatymas hibridinėms transporto priemonėms atitiktų Sąjungos interesus.

10. **KRITINĖS APLINKYBĖS**

(99) Pagal Reglamento (ES) 2015/478 7 straipsnio 1 dalies a punktą Komisija nagrinėjo, ar egzistavo kritinės aplinkybės, dėl kurių delsiant būtų padaryta sunkiai atitaisoma žala. Šiuo tikslu Komisija įvertino Sąjungos gamintojų padėtį, importo pokyčius paskiausiu laikotarpiu ir tikimybę, kad artimiausioje ateityje importas toliau didės.

(100) Kaip paaiškinta 7 skirsnyje, nepaisant didelio Sąjungos suvartojimo augimo, Sąjungos gamintojai per paskiausią laikotarpį prarado rinkos dalį, o jų pelningumas labai sumažėjo ir siekė tik apie du trečdalius minimalaus pelno, kurio paprastai reikia ilgalaikiam jų hibridinių transporto priemonių veiklos finansiniam gyvybingumui užtikrinti. Tuo pat metu importas į Sąjungą buvo vykdomas vidutiniškai 18 % mažesnėmis nei Sąjungos pramonės kainomis. Todėl Sąjungos gamintojai susidūrė su didėjančiu konkurenciniu spaudimu tuo metu, kai jų galimybės prisitaikyti prie tolesnio ekonominės padėties blogėjimo jau buvo ribotos.

([32]) CO_2 išlakų mažinimas: ES tikslai ir politika | Temos | Europos Parlamentas.
([33]) Automobilių išmetamas CO_2: faktai ir skaičiai (infografikas) | Temos | Europos Parlamentas.
([34]) Nauji automobilių ir furgonų taršos reikalavimai: klausimai-atsakymai | Temos | Europos Parlamentas.
([35]) Tačiau 2025 m. gruodžio mėn. Komisija pateikė pasiūlymą dėl lengvųjų automobilių ir furgonų išmetamo CO_2 kiekio normų peržiūros. Pagal pasiūlymą nuo 2035 m. automobilių gamintojai turės laikytis tikslo variklio išmetamų teršalų kiekį sumažinti ne 100 %, o 90 %, o likusius 10 % išmetamų teršalų reikės kompensuoti naudojant Sąjungoje pagamintą mažo anglies dioksido pėdsako plieną arba elektrolizinius degalus ir biodegalus. Tai leis po 2035 m. greta visiškai elektrinių transporto priemonių (ETP) vis dar naudoti ir laidu įkraunamas hibridines elektrines transporto priemones (LĮHETP), transporto priemones su įdiegta ridą prailginančia technologija, mažai hibridines transporto priemones ir vidaus degimo varikliu varomas transporto priemones. Taip pat žr. https://climate.ec.europa.eu/areas-action/transport-decarbonisation/road-transport/cars-and-vans_en?prefLang=lt.

(101) Mėnesiniai duomenys patvirtino, kad toliau buvo labai daug importuojama mažomis kainomis, visų pirma (bet ne tik) iš Kinijos. Importas iš Kinijos į Sąjungą buvo įvežamas sparčiau, visų pirma antroje paskutiniojo laikotarpio pusėje, ir jo rinkos dalis padidėjo Sąjungos pramonės ir kitų tradicinių tiekėjų Sąjungos rinkai sąskaita. Kartu Kinijos vidaus paklausa kasmet mažėja, o gamyba Kinijoje, manoma, toliau didės, nors apskaičiuota, kad pajėgumų naudojimas tesiekia 43 %. Šis perteklinių pajėgumų, mažėjančios vidaus paklausos ir intensyvios vidaus konkurencijos derinys labai skatina Kinijos gamintojus artimiausioje ateityje ieškoti eksporto rinkų. Kitose rinkose vis dažniau taikomos prekybos ribojamosios priemonės dar labiau didina riziką, kad šis eksportas bus nukreiptas į Sąjungą, kuri tebėra palyginti atvira ir patraukli rinka. Todėl Sąjungai gresia neišvengiamas tolesnis importo augimas tuo metu, kai jos pramonės padėtis jau yra nestabili.

(102) Komisija laikėsi nuomonės, kad dėl jau ir taip nestabilios Sąjungos gamintojų ekonominės padėties, nuolatinio importo didėjimo, didelio šio importo daromo spaudimo kainoms ir tikimybės, kad artimiausioje ateityje importas toliau didės, susidaro padėtis, kai bet koks vėlavimas priimti laikinąsias apsaugos priemones padarytų sunkiai atitaisomą žalą. Laiku nesiėmus veiksmų, Sąjungos pramonė susidurtų su tolesniu importo apimties didėjimu ir nuolatiniu spaudimu kainoms dar nebaigus tyrimo.

(103) Todėl Komisija padarė preliminarią išvadą, kad susidarė kritinės aplinkybės, kaip tai suprantama pagal Reglamento (ES) 2015/478 7 straipsnio 1 dalies a punktą, ir kad laikinosios apsaugos priemonės turėtų būti priimtos nedelsiant.

11. **LAIKINŲJŲ PRIEMONIŲ NETAIKYMAS TAM TIKROMS ŠALIMS**

(104) Pagal Reglamento (ES) 2015/478 18 straipsnį, laikinosios priemonės neturi būti taikomos jokiam PPO nare esančios besivystančios šalies, Alžyro ([36]) ir Libano ([37]) kilmės produktui, jei to produkto importo į Sąjungą dalis neviršija 3 %, su sąlyga, kad narėmis esančioms besivystančioms šalims, kurių importo dalis yra mažesnė nei 3 %, kartu tenka ne daugiau kaip 9 % viso nagrinėjamojo produkto importo į Sąjungą.

(105) I priedo I.1 dalyje išvardytos besivystančios šalys, kurios yra PPO narės, taip pat Alžyras ir Libanas, kuriems gali būti taikoma išimtis dėl apsaugos priemonių, laikantis pirmesnėje konstatuojamojoje dalyje nustatytų sąlygų.

(106) Besivystančių šalių importo dalims nustatyti taikyta metodika buvo pagrįsta bendru nagrinėjamojo produkto importu į Sąjungą 2025 m. Importo, kurio kilmės šalis yra kiekviena I priedo I.1 dalyje nurodyta besivystanti šalis, dalis buvo apskaičiuota kaip šio bendro importo dalis. Ukrainos, Kenijos, Islandijos, Lichtenšteino ir Norvegijos kilmės importas nebuvo įtrauktas apskaičiuojant bendrą importą.

(107) I priedo I.2 dalyje („Besivystančių šalių, kurioms taikomos laikinosios priemonės, sąrašas“) pateikiamas šio skaičiavimo rezultatas ir nurodomos besivystančios šalys, kurioms taikomos laikinosios apsaugos priemonės, nes jų importo dalis viršija 3 %. Importas iš visų besivystančių šalių narių, kurių kiekvienos importo dalis yra mažesnė nei 3 %, 2025 m. sudarė ne daugiau kaip 9 % viso nagrinėjamojo produkto importo į Sąjungą.

(108) Be to, kaip nustatyta 4 skirsnyje, laikinosios priemonės taip pat neturėtų būti taikomos Ukrainai, Europos ekonominei erdvei (EEE) ir Kenijai.

(109) Atsižvelgiant į Susitarime dėl Jungtinės Didžiosios Britanijos ir Šiaurės Airijos Karalystės išstojimo iš Europos Sąjungos ir Europos atominės energijos bendrijos (toliau – Susitarimas dėl išstojimo), kurio neatskiriama dalis yra

([36]) 2005 m. liepos 18 d. Tarybos sprendimas 2005/690/EB dėl Europos ir Vidužemio jūros regiono valstybių susitarimo, įsteigiančio Europos bendrijos bei jos valstybių narių ir Alžyro Liaudies Demokratinės Respublikos asociaciją, sudarymo (OL L 265, 2005 10 10, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2005/690/oj).

([37]) 2006 m. vasario 14 d. Tarybos sprendimas 2006/356/EB dėl Europos ir Vidužemio jūros regiono šalių susitarimo, steigiančio Europos bendrijos bei jos valstybių narių ir Libano Respublikos asociaciją, sudarymo (OL L 143, 2006 5 30, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2006/356/oj).

Vindzoro sistema, ir Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) 2020/2170 ([38]) nustatytus reikalavimus ir siekiant užtikrinti, kad nagrinėjamieji produktai galėtų būti toliau įvežami į Šiaurės Airiją, tiems produktams neturėtų būti taikomos kvotos, kai jie įvežami iš kitos Jungtinės Karalystės dalies, parduodami galutiniams vartotojams Šiaurės Airijos teritorijoje ir užregistruojami naudoti Šiaurės Airijoje. Remdamasi turimais įrodymais Komisija nemano, kad tai gali kelti didelę riziką priemonės veiksmingumui. Vis dėlto Komisija atidžiai stebės iš kitos Jungtinės Karalystės dalies į Šiaurės Airiją vežamo nagrinėjamojo produkto prekybos srautus, taip pat vėlesnius prekybos srautus iš Šiaurės Airijos į kitas Sąjungos valstybes ir prireikus gali iš dalies pakeisti šį reglamentą.

12. IŠVADOS IR LAIKINŲJŲ PRIEMONIŲ PRIĖMIMAS

12.1. Laikinųjų priemonių priėmimas

(110) Padaryta preliminari išvada, kad kyla didelės žalos Sąjungos gamintojams grėsmė. Atsižvelgiant į šias kritines aplinkybes, kurios paaiškintos 10 skirsnyje, manoma, kad reikėtų nustatyti laikinąsias apsaugos priemones, kad iki šiuo metu vykdomo tyrimo pabaigos būtų galima išvengti sunkiai atitaisomos žalos Sąjungos pramonei.

12.2. Laikinosios priemonės forma, lygis ir trukmė

(111) Nustatydama tinkamiausią laikinosios apsaugos priemonės formą, Komisija atsižvelgė į keletą elementų.

(112) Pirma, Komisija įvertino, kokios priemonės būtų tinkamos siekiant pašalinti didelės žalos Sąjungos gamintojams grėsmę, kuri paaiškėjo per paskiausią laikotarpį.

(113) Antra, Komisija atsižvelgė į savo ankstesnių apsaugos priemonių tyrimų praktiką ir taikytinus tarptautinius įsipareigojimus, pagal kuriuos tradiciniai prekybos srautai turėtų būti išlaikomi tiek, kiek dėl jų nepadidėtų nustatyta didelės žalos grėsmė.

(114) Trečia, Komisija atsižvelgė į kainų lygį, kuriuo importuojami produktai patenka į Sąjungą, konkrečias rinkos aplinkybes ir eksportuojančių gamintojų gebėjimą absorbuoti labai didelius papildomus muitus ([39]). Priemonė turėtų užtikrinti veiksmingą Sąjungos gamintojų apsaugą nuo padidėjusio importo, keliančio didelės žalos grėsmę.

(115) Atsižvelgdama į minėtus argumentus, ypač į kritines aplinkybes, dėl kurių būtina imtis neatidėliotinų veiksmų, Komisija nusprendė, kad tarifinė priemonė nebūtų veiksmingas atsakas į didelės žalos grėsmę, nes ji nepakankamai apsaugotų nuo padidėjusio importo. Todėl buvo nuspręsta, kad, siekiant užtikrinti veiksmingą Sąjungos gamintojų apsaugą, būtina taikyti kiekybinį apribojimą, t. y. importo kvotas, kuriomis nustatomas didžiausias nagrinėjamojo produkto kiekis, kurį į Sąjungą galima importuoti laikinosios apsaugos priemonės taikymo laikotarpiu. Importas, viršijantis nustatytas kvotas, turėtų būti draudžiamas. Kai kalbama apie importą, tai turėtų būti suprantama kaip išleidimo į laisvą apyvartą muitinės deklaracijos.

(116) Komisija užtikrino, kad ši priemonė būtų suderinama su Sąjungos įsipareigojimais pagal dvišalius ar regioninius prekybos susitarimus su trečiosiomis šalimis. Komisija nusprendė nustatyti priemonę kvotų forma. Komisija padarė išvadą, kad tokios formos priemonė būtų mažiausiai trikdanti priemonė dvišalei prekyba su Sąjungos laisvosios prekybos partneriais tęsti, tikrai būtina kilusiems sunkumams pašalinti.

([38]) 2020 m. gruodžio 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas(ES) 2020/2170 dėl Sąjungos tarifinių kvotų ir kitų importo kvotų taikymo (OL L 432. 2020 12 21, p. 1, ELI:http://data.europa.eu/eli/reg/2020/2170/oj).

([39]) Šiuo atžvilgiu Komisija atsižvelgė į didelius eksportuojančių gamintojų turimus nepanaudotus gamybos pajėgumus, ribotas vidaus rinkų galimybes šiuos pajėgumus absorbuoti ir kitose rinkose vis dažniau taikomas prekybos ribojamąsias priemones, dėl kurių Sąjungos rinka tampa ypač patraukli kaip perteklinės produkcijos realizavimo rinka.

(117) Atsižvelgdama į Sąjungos interesus ir siekdama užtikrinti optimalų kvotų kiekių panaudojimą, Komisija nusprendė, kad kvotos turėtų būti paskirstytos kaip konkrečioms šalims, kurios yra labai suinteresuotos tiekti nagrinėjamąjį produktą, skirtos kvotos (vadinamosios konkrečiai šaliai skirtos kvotos) ir visoms kitoms kilmės šalims skirtos kvotos. Taikant šį reglamentą šalys, kurių kilmės importas 2025 m. sudarė daugiau kaip 2 %, yra labai suinteresuotos tiekimu ir joms turėtų būti taikomos konkrečiai šaliai skirtos kvotos. Likutinė kvota (toliau – kitų šalių kvota) turėtų būti paskirstyta visoms kitoms tiekiančioms šalims.

(118) Komisija manė, kad konkrečiai šaliai skirtų kvotų dydžius tikslinga nustatyti kaip atitinkančius 2025 m. užregistruotą importo iš atitinkamos šalies lygį, padidintą šiek tiek daugiau nei 15 %. Taikant šį metodą atsižvelgta į didelį Sąjungos naujų hibridinių transporto priemonių rinkos augimą – ši rinka per pastaruosius trejus metus vidutiniškai padidėjo 15 %. Komisija laikėsi nuomonės, kad kvotų nustatymas vien tik pagal ankstesnių laikotarpių prekybos lygius tinkamai neatspindėtų rinkos raidos ar Sąjungos naudotojų interesų. Ataskaitiniais metais preliminariai pasirinkti 2025 m., nes tai yra paskutinieji visi metai, apie kuriuos turima duomenų. Be to, 2025 m. registruota didžiausia importo apimtis.

(119) Atsižvelgiant į ribotą iš kitų kilmės šalių nei kilmės šalys, kurios yra labai suinteresuotos tiekti nagrinėjamąjį produktą, (toliau – konkrečiai šaliai skirtų kvotų naudotojai) importuojamų transporto priemonių skaičių ir siekiant išvengti nepagrįsto tokių transporto priemonių patekimo į Sąjungos rinką ribojimo, kitoms šalims buvo nustatyta 1 500 transporto priemonių metinė kvota, užuot ją apskaičiavus pagal 118 konstatuojamojoje dalyje aprašytą metodiką.

(120) Kovotos nustatytos šio reglamento II priede. Kvotos turėtų būti skiriamos kas ketvirtį, o nepanaudoti kvotų kiekiai turėtų būti perkeliami į kitą ketvirtį (nuo 2026 m. gruodžio 1 d. iki 2027 m. vasario 28 d., nuo 2027 m. kovo 1 d. iki 2027 m. gegužės 31 d. ir nuo 2027 m. birželio 1 d. iki 2027 m. birželio 18 d.) laikinosios apsaugos priemonės taikymo laikotarpiu.

(121) Kitų šalių kvota turėtų būti pildoma chronologine tvarka pagal išleidimo į laisvą apyvartą deklaracijų priėmimo datas, kaip numatyta Komisijos įgyvendinimo reglamente (ES) 2015/2447 ([40]). Tokiam kvotų skyrimo metodui būtinas glaudus valstybių narių ir Komisijos bendradarbiavimas.

(122) Pagal taikomą kvotą importuojamiems produktams taikoma muito norma, kuri kitu atveju būtų taikoma nagrinėjamajam produktui atsižvelgiant į lengvatinį muitų tarifų režimą, numatytą pagal Sąjungos ir kilmės šalies susitarimą.

(123) Galimybė netaikyti kvotų iš besivystančių šalių importuojamoms prekėms priklauso nuo prekių kilmės. Todėl turėtų būti taikomi šiuo metu Sąjungoje galiojantys nelengvatinės kilmės nustatymo kriterijai.

(124) Neturėtų būti leidžiama importuoti viršijant taikomą kvotą.

(125) Kadangi kvotos išreiškiamos transporto priemonių skaičiumi, galima paskirstyti tik sveikais skaičiais išreikštas kvotas. Jei kvotos dydis apskaičiuojamas *pro rata temporis* arba jei pagal prašymus pasinaudoti kvota prašomi kiekiai, viršijantys esamą likutį, paskirstomi proporcingai, gautas rezultatas turėtų būti suapvalintas iki artimiausio sveiko skaičiaus, kad kvota niekada nebūtų viršyta. Kad nesumažėtų bendras kvotos dydis, suapvalinus iki mažesnio sveiko skaičiaus gautas likutis einamuoju kvotos laikotarpiu neturėtų būti naudojamas – jis turėtų būti perkeltas į kitą kvotos laikotarpį, išskyrus paskutinįjį.

(126) Laikinosios priemonės turėtų būti taikomos 200 kalendorinių dienų (iki 2027 m. birželio 18 d.) nuo šio reglamento įsigaliojimo dienos. Siekiant užtikrinti, kad šios taisyklės būtų pradėtos taikyti kuo greičiau, jos turėtų būti taikomos nuo šio reglamento įsigaliojimo dienos, netaikant jokio sustabdymo laikotarpio.

([40]) 2015 m. lapkričio 24 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2015/2447, kuriuo nustatomos išsamios tam tikrų Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 952/2013, kuriuo nustatomas Sąjungos muitinės kodeksas, nuostatų įgyvendinimo taisyklės (OL L 343, 2015 12 29, p. 558, ELI:http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2015/2447/oj).

(127) Tiriamasis produktas nurodytas 5 konstatuojamojoje dalyje. Tačiau automobilių sektoriaus gamybos procesai ir rinkos sąlygos apskritai yra labai sudėtingi. Visų pirma, aptariamas produktas gali būti gaminamas naudojant gamybos priemones, kurios taip pat gali būti naudojamos gaminant transporto priemones, nepatenkančias į produkto apibrėžtąją sritį, įskaitant atvejus, kai naudojami tokie patys komponentai. Be to, svarbi automobilių sektoriaus ypatybė yra naudotų transporto priemonių pardavimas. Todėl Komisija stebės importo tendencijas, visų pirma šių kategorijų:

— naudotos arba naujos transporto priemonės, daugiausia skirtos vežti ne daugiau kaip devynis žmones, įskaitant vairuotoją, turinčios stūmoklinį vidaus degimo variklį, kurių KN kodai šiuo metu yra 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;

— pirmiau nurodytoje kategorijoje – naudotos arba naujos labai mažai hibridinės elektrinės transporto priemonės, daugiausia skirtos vežti ne daugiau kaip devynis žmones, įskaitant vairuotoją, turinčios stūmoklinį vidaus degimo variklį, kaip varomąjį variklį, ir elektros energijos šaltinį, kaip antai integruotą kintamosios srovės generatorių ar paleidiklį, kuris naudojamas tik ne varomosios jėgos generavimo funkcijoms, kurių KN kodai šiuo metu yra 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 ir 8703 33 90 10;

— naudotos arba naujos motorinės transporto priemonės, skirtos kroviniams vežti, kurių didžiausia masė ne didesnė kaip 5 tonos, nepriklausomai nuo jų galios pavaros, kurių KN kodai šiuo metu yra 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;

— naudotos hibridinės transporto priemonės, daugiausia skirtos vežti ne daugiau kaip devynis žmones, įskaitant vairuotoją, turinčios ir stūmoklinį vidaus degimo variklį, ir vieną ar daugiau elektros variklį [-ių] kaip varomuosius variklius, nepriklausomai nuo varomųjų ratų skaičiaus, neatsižvelgiant į tai, ar jas galima įkrauti prijungus prie išorinio elektros energijos šaltinio, ar ne, ir kurių KN kodai šiuo metu yra 8703 40 90, ex 8703 50 00, 8703 60 90, ex 8703 70 00 (TARIC kodai 8703 50 00 90, 8703 70 00 90);

— naudotos transporto priemonės tik su elektriniu varomuoju varikliu, daugiausia skirtos vežti ne daugiau kaip devynis žmones, įskaitant vairuotoją, kurių kodas šiuo metu yra 8703 80 90.

(128) Šių kategorijų transporto priemonių stebėsena leis Komisijai įvertinti šių transporto priemonių importo raidą ir nuspręsti, ar importo tendencijų pokyčiai gali turėti įtakos šios priemonės veiksmingumui.

(129) Komisija konsultavosi su Apsaugos priemonių komitetu, įsteigtu pagal atitinkamai Reglamento (ES) 2015/478 3 straipsnio 3 dalį ir Reglamento (ES) 2015/755 22 straipsnio 3 dalį,

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

1 straipsnis

1. Atsižvelgiant į 4 straipsnį, tam tikroms į Sąjungą importuojamoms trečiųjų šalių kilmės naujoms hibridinėms transporto priemonėms, daugiausia skirtoms vežti ne daugiau kaip devynis žmones, įskaitant vairuotoją, turinčioms ir stūmoklinį vidaus degimo variklį, ir vieną ar daugiau elektros variklį [-ių] kaip varomuosius variklius, nepriklausomai nuo varomųjų ratų skaičiaus, neatsižvelgiant į tai, ar jas galima įkrauti prijungus prie išorinio elektros energijos šaltinio, ar ne, kurių KN kodai šiuo metu yra 8703 40 10, ex 8703 50 00, ex 8703 60 10 ir ex 8703 70 00 (TARIC kodai 8703 40 10 10, 8703 40 10 90, 8703 50 00 10, 8703 60 10 10, 8703 60 10 90, 8703 70 00 10), 200 kalendorinių dienų laikotarpiui nuo šio reglamento įsigaliojimo nustatomos kvotos.

2. Išnaudojus kvotą nagrinėjamojo produkto importuoti į Sąjungą neleidžiama.

3. Kvotų, taikomų atitinkamai kilmės šaliai, deklaravimas yra privalomas.

4. Pagal taikomą kvotą importuojamiems produktams taikoma muito norma, kuri kitu atveju būtų taikoma nagrinėjamajam produktui atsižvelgiant į lengvatinį muitų tarifų režimą, numatytą pagal Sąjungos ir kilmės šalies susitarimą.

5. Nepaisant pirmos pastraipos, nagrinėjamojo produkto, įvežamo į Šiaurės Airiją iš kitos Jungtinės Karalystės dalies, parduodamo galutiniams vartotojams Šiaurės Airijos teritorijoje ir užregistruojamo naudoti Šiaurės Airijoje, importui kvotos netaikomos.

6. Šis straipsnis netaikomas produktams, kurių kilmės šalis yra:

a) Islandija, Lichtenšteinas ir Norvegija,

b) Ukraina,

c) Kenija,

d) besivystančios šalys, kaip nurodyta I priedo I.1 dalyje, išskyrus to priedo I.2 dalyje nurodytas šalis.

2 straipsnis

1. Komisija ir valstybės narės 1 straipsnyje nurodytas kvotas valdo pagal Įgyvendinimo reglamento (ES) 2015/2447 49–54 straipsniuose numatytą tarifinių kvotų valdymo sistemą.

2. Kvotos skiriamos kas ketvirtį: nuo 2026 m. gruodžio 1 d. iki 2027 m. vasario 28 d., nuo 2027 m. kovo 1 d. iki 2027 m. gegužės 31 d. ir nuo 2027 m. birželio 1 d. iki 2027 m. birželio 18 d.

3. Kiekvienos ketvirtinės kvotos skirstymas sustabdomas 20-ąją Komisijos darbo dieną, einančią po ketvirčio pabaigos.

4. Nuo 2026 m. gruodžio 1 d. iki 2027 m. birželio 18 d. nepanaudotas vieno ketvirčio kvotos kiekis perkeliamas į kitą ketvirtį tuo pačiu metiniu kvotos taikymo laikotarpiu.

5. Pagal kvotą paskirti kiekiai gali būti grąžinti pagal taikomus muitų teisės aktus. Jei ketvirtinės kvotos naudojimas sustabdomas pagal šio reglamento 2 straipsnio 3 dalį arba kvota išnaudojama ar kitaip nutraukiamas jos tolesnis naudojimas pagal šį reglamentą, grąžinus tokius kiekius kvotos naudojimas neatnaujinamas, todėl nauji prašymai skirti jos kiekį negali būti nei teikiami, nei priimami. Į tokius grąžintus kiekius atsižvelgiama tik koreguojant atitinkamos kvotos likutį. Jei nepanaudotas ketvirtinės kvotos likutis jau perkeltas į kitą ketvirtį pagal šio reglamento 2 straipsnio 3 dalį, vėliau grąžinti to ketvirčio kvotos kiekiai į kitą ketvirtį nebeperkeliami. Todėl ekonominės veiklos vykdytojai tomis kvotomis nebegalės naudotis.

6. Nukrypstant nuo Įgyvendinimo reglamento (ES) 2015/2447 51 straipsnio 5 dalies, šiuo reglamentu paskirstytoms kvotoms sustabdymo laikotarpis netaikomas.

7. Jei prašomi kiekiai viršija esamą kvotos likutį, skirstytini kiekiai nustatomi proporcingai ir, jei gautas rezultatas nėra sveikas skaičius, jis suapvalinamas iki artimiausio sveiko skaičiaus. Kvota nebenaudojama nuo to paskirstymo dienos. Dėl suapvalinimo iki mažesnio sveiko skaičiaus susidaręs likutis tą kvotos laikotarpį toliau nebenaudojamas – jis perkeliamas į kitą kvotos laikotarpį, išskyrus atvejus, kai atitinkamas kvotos laikotarpis yra paskutinis kvotos laikotarpis tuo pačiu metiniu kvotos taikymo laikotarpiu.

3 straipsnis

1. Šio reglamento III priede išvardytų produktų importui taikoma retrospektyvi Sąjungos priežiūra pagal Reglamentus (ES) 2015/478 ir (ES) 2015/755.

2. Produktai, kuriems taikomas šis reglamentas, klasifikuojami remiantis KN ir TARIC.

4 straipsnis

1. Bet kurio produkto, kuriam taikomas šis reglamentas, kilmė nustatoma pagal Sąjungoje galiojančias nuostatas, susijusias su nelengvatine kilme, ir pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) Nr. 952/2013 ([41]).

2. Jeigu nenurodyta kitaip, taikomos atitinkamos galiojančios muitus reglamentuojančios nuostatos.

5 straipsnis

1. 1 straipsnyje nurodytos kvotos Kinijos Liaudies Respublikos kilmės prekėms taikomos pateikus Kinijos Liaudies Respublikos įrenginių ir elektronikos gaminių importo ir eksporto prekybos rūmų (CCCME) išduodamą pasirašytą ir antspaudu patvirtintą eksporto kvotos sertifikatą.

2. Eksporto kvotos sertifikatas surašomas šio reglamento IV priede pateikto pavyzdžio formoje.

6 straipsnis

Valstybės narės ir Komisija glaudžiai bendradarbiauja siekdamos užtikrinti, kad šio reglamento būtų laikomasi.

7 straipsnis

Šis reglamentas įsigalioja 2026 m. gruodžio 1 d.

Šis reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Briuselyje 2026 m. lapkričio 23 d.

Komisijos vardu
Pirmininkė
Ursula VON DER LEYEN

([41]) 2013 m. spalio 9 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 952/2013, kuriuo nustatomas Sąjungos muitinės kodeksas (OL L 269, 2013 10 10, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/952/oj).

I PRIEDAS

I.1 **PPO narėmis esančių besivystančių šalių sąrašas, Alžyras ir Libanas**

Afganistanas, Albanija, Alžyras, Angola, Antigva ir Barbuda, Argentina, Armėnija, Bahreinas, Bangladešas, Barbadosas, Belizas, Beninas, Bisau Gvinėja, Bolivija, Botsvana, Brazilija, Brunėjaus Darusalamas, Burkina Fasas, Burundis, Centrinės Afrikos Respublika, Čadas, Čilė, Dominika, Dominikos Respublika, Dramblio Kaulo Krantas, Džibutis, Egiptas, Ekvadoras, Esvatinis, Fidžis, Filipinai, Gabonas, Gajana, Gambija, Gana, Grenada, Gvatemala, Gvinėja, Haitis, Hondūras, Honkongas, Indija, Indonezija, Jamaika, Jemenas, Jordanija, Jungtiniai Arabų Emyratai, Juodkalnija, Kambodža, Kamerūnas, Kataras, Kazachstanas, Kenija, Kinija, Kirgizijos Respublika, Kolumbija, Kongas, Kongo Demokratinė Respublika, Kosta Rika, Kuba, Kuveitas, Laoso Liaudies Demokratinė Respublika, Lesotas, Libanas, Liberija, Madagaskaras, Makao, Malaizija, Malavis, Maldyvai, Malis, Marokas, Mauricijus, Mauritanija, Meksika, Mianmaras, Moldova, Mongolija, Mozambikas, Namibija, Nepalas, Nigerija, Nigeris, Nikaragva, Omanas, Pakistanas, Panama, Papua Naujoji Gvinėja, Paragvajus, Peru, Pietų Afrika, Rytų Timoras, Ruanda, Sakartvelas, Saliamono Salos, Salvadoras, Samoa, Saudo Arabija, Senegalas, Seišeliai, Sent Kitsas ir Nevis, Sent Lusija, Sent Vinsentas ir Grenadinai, Siera Leonė, Surinamas, Šiaurės Makedonija, Šri Lanka, Tadžikistanas, Tailandas, Tanzanija, Togas, Tonga, Trinidadas ir Tobagas, Tunisas, Turkija, Uganda, Ukraina, Urugvajus, Vanuatu, Venesuela, Vietnamas, Zambija, Zimbabvė, Žaliasis Kyšulys.

I.2.— **Besivystančių šalių, kurioms taikomos laikinosios priemonės, sąrašas**

Kinija, Turkija, Meksika ir Marokas.

II PRIEDAS

Kvotų dydžiai

Produktas	KN ir TARIC kodai	Paskirstymas pagal šalis (kai taikoma)	Nuo 2026 m. gruodžio 1 d. iki 2027 m. vasario 28 d.	Nuo 2027 m. kovo 1 d. iki 2027 m. gegužės 31 d.	Nuo 2027 m. birželio 1 d. iki 2027 m. birželio 18 d.	Eilės Nr.
			Kvotos dydis (vienetais)	Kvotos dydis (vienetais)	Kvotos dydis (vienetais)	
Tam tikros naujos hibridinės transporto priemonės	8703 40 10 10, 8703 40 10 90, 8703 50 00 10, 8703 60 10 10, 8703 60 10 90, 8703 70 00 10	Kinija	86 301	88 219	17 260	090254
		Japonija	76 900	78 609	15 380	090255
		Turkija	56 844	58 107	11 369	090256
		Jungtinė Karalystė	47 431	48 485	9 486	090257
		Korėjos Respublika	30 566	31 245	6 113	090258
		Meksika	15 640	15 987	3 128	090259
		Marokas	10 779	11 019	2 156	090260
		Serbija	8 709	8 902	1 742	090261
		Jungtinės Amerikos Valstijos	8 317	8 502	1 663	090262
		Pietų Afrika (*)	netaikoma	netaikoma	netaikoma	netaikoma
		Kitos šalys	370	378	74	090290

(*) Netaikoma, nes Pietų Afrikai taikoma išimtis pagal I priedo I.2 dalį.

III PRIEDAS

Produktų, kuriems taikoma retrospektyvi priežiūra, sąrašas

— Naudotos arba naujos transporto priemonės, daugiausia skirtos vežti ne daugiau kaip devynis žmones, įskaitant vairuotoją, turinčios stūmoklinį vidaus degimo variklį, kurių KN kodai šiuo metu yra 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;

— pirmiau nurodytoje kategorijoje – naudotos arba naujos labai mažai hibridinės elektrinės transporto priemonės, daugiausia skirtos vežti ne daugiau kaip devynis žmones, įskaitant vairuotoją, turinčios stūmoklinį vidaus degimo variklį, kaip varomąjį variklį, ir elektros energijos šaltinį, kaip antai integruotą kintamosios srovės generatorių ar paleidiklį, kuris naudojamas tik ne varomosios jėgos generavimo funkcijoms, kurių KN kodai šiuo metu yra 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 ir 8703 33 90 10;

— naudotos arba naujos motorinės transporto priemonės, skirtos kroviniams vežti, kurių didžiausia masė ne didesnė kaip 5 tonos, nepriklausomai nuo jų galios pavaros, kurių KN kodai šiuo metu yra 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;

— naudotos hibridinės transporto priemonės, daugiausia skirtos vežti ne daugiau kaip devynis žmones, įskaitant vairuotoją, turinčios ir stūmoklinį vidaus degimo variklį, ir vieną ar daugiau elektros variklį [-ių] kaip varomuosius variklius, nepriklausomai nuo varomųjų ratų skaičiaus, neatsižvelgiant į tai, ar jas galima įkrauti prijungus prie išorinio elektros energijos šaltinio, ar ne, kurių KN kodai šiuo metu yra 8703 40 90, ex 8703 50 00, 8703 60 90, ex 8703 70 00 (TARIC kodai 8703 50 00 90, 8703 70 00 90);

— naudotos transporto priemonės tik su elektriniu varomuoju varikliu, daugiausia skirtos vežti ne daugiau kaip devynis žmones, įskaitant vairuotoją, kurių kodas šiuo metu yra 8703 80 90.

IV PRIEDAS

EKSPORTO KVOTOS SERTIFIKATAS

KINIJOS ĮRENGINIŲ IR ELEKTRONIKOS GAMINIŲ IMPORTO IR EKSPORTO PREKYBOS RŪMAI (CCCME)
ADRESAS: 8th Floor, Office Tower 2, No. 18 Jianguomennei Street, 100005, Beijing, CHINA (KINIJA)
TEL: 0086-10-58280982
FAKSAS: 0086-10-58280870

KVOTOS SERTIFIKATO NR.:	
KVOTOS SERTIFIKATO DATA:	
PARDAVĖJO PAVADINIMAS:	
IMPORTUOTOJO PAVADINIMAS:	
KOMERCINĖS SĄSKAITOS FAKTŪROS NR.:	
KOMERCINĖS SĄSKAITOS FAKTŪROS DATA:	

Serijos numeris	KN/TARIC KODAS	RINKOŽENKLIS	MODELIS	KIEKIS
1				
2				
3				
4				
5				
6				
7				
8				
9				
10				
11				
12				
13				
14				
15				
16				
17				
18				
19				
…(*)				
IŠ VISO				

(*) CCCME gali didinti lentelės eilučių skaičių.

DEKLARACIJA

Aš, toliau pasirašęs (-iusi), patvirtinu, kad šis sertifikatas susijęs su hibridinėmis elektrinėmis transporto priemonėmis, nurodytomis [PARDAVĖJO PAVADINIMAS] pateiktoje komercinėje sąskaitoje faktūroje ir skirtomis eksportuoti į Europos Sąjungą iš Kinijos laikantis kvotų tvarkos, nustatytos pagal ES apsaugos priemones hibridinėms elektrinėms transporto priemonėms, (Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2026/2614).

Patvirtinu, kad šiame sertifikate pateikta informacija yra teisinga ir tiksli ir kad šiame sertifikate nurodytų prekių kiekis neviršija Kinijai pagal apsaugos priemones skirtos kvotos.

PAREIGŪNO VARDAS IR PAVARDĖ:

PARAŠAS:

DATA:

CCCME
(ANTSPAUDAS)