Eiropas Savienības
Oficiālais Vēstnesis

LV
L sērija

2026/2614

24.11.2026.

KOMISIJAS ĪSTENOŠANAS REGULA (ES) 2026/2614

(2026. gada 23. novembris),

ar ko nosaka pagaidu aizsardzības pasākumu attiecībā uz konkrētu jaunu hibrīda transportlīdzekļu, kas paredzēti cilvēku pārvadāšanai, importu

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2015/478 (2015. gada 11. marts) par kopīgiem importa noteikumiem ([1]) un jo īpaši tās 5. un 7. pantu,

ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2015/755 (2015. gada 29. aprīlis) par kopējiem noteikumiem importam no dažām trešām valstīm ([2]) un jo īpaši tās 3. un 4. pantu,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Ekonomikas zonu ([3]) un jo īpaši tā 113. panta 3. punkta otro daļu,

tā kā:

1. KONTEKSTS

(1) Eiropas Komisija ("Komisija") saskaņā ar Regulas (ES) 2015/478 5. pantu un Regulas (ES) 2015/755 3. pantu ("pamatregulas") 2026. gada 30. oktobrī pēc savas iniciatīvas sāka aizsardzības izmeklēšanu attiecībā uz konkrētu jaunu hibrīda transportlīdzekļu, kas paredzēti cilvēku pārvadāšanai ("hibrīda transportlīdzekļi"), importu Savienībā. Tā Eiropas *Savienības Oficiālajā Vēstnesī* publicēja paziņojumu par procedūras sākšanu ([4]) ("paziņojums par procedūras sākšanu").

(2) Procedūra tika sākta pēc tādas informācijas padziļinātas analīzes, kas Komisijai bija pieejama no publiskiem tirgus informācijas avotiem un Savienības ražošanas nozares. Ņemot vērā hibrīda transportlīdzekļu nozares sensitīvo raksturu, tās stratēģisko nozīmi Savienības ekonomikā inovācijas, elektrifikācijas un nodarbinātības ziņā un to, ka ir pietiekami pierādījumi, kas liecina, ka hibrīda transportlīdzekļu imports var radīt nopietnu kaitējumu Savienības ražošanas nozarei, Komisija, nesaņēmusi rakstisku pieprasījumu no kādas dalībvalsts, šajos īpašajos apstākļos un saskaņā ar pamatregulām nolēma sākt izmeklēšanu.

(3) Komisijai pieejamā informācija turklāt liecināja par to, ka imports Savienībā ienāca arvien straujākā tempā un par cenām, kas bija ievērojami zemākas par Savienības ražošanas nozares cenām. Ņemot vērā Savienības ražošanas nozares nestabilo situāciju, ievērojamu ražošanas jaudu pasaulē un Savienības tirgus pievilcīgumu, šis importa pieaugums bija iemesls tam, lai Komisija novērtētu, vai pastāv kritiski apstākļi, kuru dēļ nekavējoties jāievieš pagaidu pasākumi nolūkā novērst nopietnu kaitējumu, ko būtu grūti labot.

(4) Lai nekavējoties rīkotos, Komisijai bija jāveic analīze, pamatojoties uz šajā posmā pieejamo informāciju. Tas neskar izmeklēšanā iegūstamās papildu informācijas izskatīšanu. Konkrēti – Komisija izmeklēšanā pienācīgi izvērtēs Savienības ražotāju, importētāju un tirgotāju atbildes uz anketas jautājumiem, rakstiski iesniegto informāciju, kā arī visu informāciju, kas iesniegta, lai īstenotu tiesības uz aizstāvību. Ieinteresētajām personām būs arī iespēja pieprasīt uzklausīšanu saskaņā ar paziņojuma par procedūras sākšanu 3.4. punktu.

([1]) OV L 83, 27.3.2015., 16. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/478/oj.
([2]) OV L 123, 19.5.2015., 33. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/755/oj.
([3]) OV L 1, 3.1.1994., 3. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_internation/1994/1/oj.
([4]) Paziņojums par aizsardzības izmeklēšanas sākšanu attiecībā uz konkrētu jaunu hibrīda transportlīdzekļu, kas paredzēti cilvēku pārvadāšanai, importu (OV C, C/2026/5780, 30.10.2026., ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2026/5780/oj).

2. ATTIECĪGAIS RAŽOJUMS UN LĪDZĪGIE VAI TIEŠI KONKURĒJOŠIE RAŽOJUMI

(5) Attiecīgais ražojums, kas definēts paziņojumā par procedūras sākšanu, ir konkrēti jauni hibrīda transportlīdzekļi, kuri galvenokārt paredzēti deviņu vai mazāk cilvēku, ieskaitot vadītāju, pārvadāšanai un kuriem piedziņu nodrošina gan iekšdedzes virzuļmotors, gan elektromotors vai vairāki elektromotori, neatkarīgi no iekustināto riteņu skaita un neatkarīgi no tā, vai tos var uzlādēt, pieslēdzoties ārējam elektroenerģijas avotam, un kurus pašlaik klasificē ar KN kodiem 8703 40 10, ex 8703 50 00, 8703 60 10 un ex 8703 70 00 (*TARIC* kodi 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) Attiecīgais ražojums ietver šādus divus ražojuma veidus: jauni hibrīdelektriski transportlīdzekļi (*HEV*) un jauni no elektrotīkla uzlādējami hibrīdelektriski transportlīdzekļi (*PHEV*). *PHEV* ir aprīkoti ar iekšdedzes virzuļmotoru un vienu vai vairākiem ar akumulatoru bateriju darbināmiem elektromotoriem. Iekšdedzes motors atbalsta elektromotoru, un akumulatoru baterija tiek uzlādēta ārēji, pievienojoties tīklam. *HEV* tiek darbināti ar iekšdedzes virzuļmotoru, taču tiem ir arī ar akumulatoru bateriju darbināms elektromotors, kas kalpo tam, lai papildinātu parasto dzinēju. Šādiem transportlīdzekļiem vajadzīgā elektroenerģija tiek ražota iekšēji, proti, reģeneratīvās bremzēšanas rezultātā un ar iekšdedzes motoru ([5]). *HEV* ietver tā dēvētos mērenhibrīdelektriskos transportlīdzekļus (*MHEV*), kas ir transportlīdzekļi, kuri aprīkoti ar akumulatoru bateriju, kas iekšdedzes motoram palīdz nodrošināt transportlīdzekļa piedziņu, lai uzlabotu degvielas ekonomiju.

(7) Izmeklēšana neattiecas uz transportlīdzekļiem ar elektroenerģijas avotu, ko izmanto tikai citām funkcijām, kas nav gaitas nodrošināšana, L kategorijas transportlīdzekļiem, kuri definēti Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) Nr. 168/2013 ([6]), un motocikliem.

(8) Komisija provizoriski konstatēja, ka Savienības ražotāju ražotais ražojums, turpmāk "līdzīgais ražojums", ir līdzīgs attiecīgajam ražojumam vai ar to tieši konkurē. Iekšzemes un importētajam ražojumam ir vienādas fizikālās un tehniskās pamatīpašības. Abos ražojumos ir iekšdedzes motors kombinācijā ar elektromotoru un akumulatoru baterijas sistēmu. Kaut arī atsevišķi modeļi var atšķirties veiktspējas, aprīkojuma vai dizaina ziņā, tomēr šādas atšķirības nemaina *HEV* vai *PHEV* pamatbūtību. Gan iekšzemes, gan importētajam ražojumam ir identiski mērķi, tos abus izmanto cilvēku pārvadāšanai, un tādējādi tiem abiem ir viens un tas pats galalietojums. Turklāt abi tiek piedāvāti, izmantojot līdzīgus vai identiskus pārdošanas kanālus klientiem, kuri tos var iegādāties gan no iekšzemes, gan ārvalstu piegādātājiem. Tādējādi starp attiecīgo ražojumu un Savienības ražotāju ražojumu pastāv ievērojams konkurences līmenis.

3. SAVIENĪBAS RAŽOTĀJI

(9) Pamatojoties uz tirgus informāciju, līdzīgā ražojuma Savienības ražotāji ietver ražotājus, kas darbojas ar dažādiem zīmoliem. *ACEA* (Eiropas Autoražotāju asociācija) pārstāv vairākus no šiem Savienības ražotājiem.

(10) Paziņojumā par procedūras sākšanu Savienības ražotāji tika aicināti izmeklēšanas ietvaros sadarboties ar Komisiju.

4. IMPORTA APJOMA PIEAUGUMS

(11) Komisija, pamatojoties uz *Eurostat* sniegto informāciju, ir veikusi provizorisku analīzi par attiecīgā ražojuma importa dinamiku 2023.–2025. gadā un 2026. gada pirmajā pusē. Lai nodrošinātu salīdzināmību ar iepriekšējiem vesela gada periodiem, Komisija analizēja arī jaunāko 12 mēnešu periodu, kas aptver 2025. gada pēdējos sešus mēnešus un 2026. gada pirmos sešus mēnešus ("JP" jeb "jaunākais periods").

(12) Novērtējot importa dinamiku, Komisija neņēma vērā importa apjomus no konkrētām valstīm, kuras būtu jāizslēdz no pagaidu pasākumu tvēruma, proti, no Eiropas Ekonomikas zonas (EEZ) valstīm, Kenijas un Ukrainas. Ņemot vērā tirgu ciešo integrāciju ar EEZ dalībvalstīm un nelielos importa apjomus no šīm valstīm, Komisija uzskata, ka

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

([6]) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 168/2013 (2013. gada 15. janvāris) par divu riteņu vai trīs riteņu transportlīdzekļu un kvadriciklu apstiprināšanu un tirgus uzraudzību (OV L 60, 2.3.2013., 52. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/168/oj).

attiecībā uz novērtējamajiem Norvēģijas, Islandes un Lihtenšteinas izcelsmes ražojumiem šī regula nebūtu jāpiemēro. Imports no Kenijas ir izslēgts, pamatojoties uz divpusējo nolīgumu ([7]) ([8]), savukārt imports no Ukrainas ir izslēgts, pamatojoties uz aizsardzības pasākumu pamatregulas ([9]) piemērošanas apturēšanu. Attiecīgajā periodā imports no Kenijas netika reģistrēts, savukārt imports no Norvēģijas, Islandes, Lihtenšteinas un Ukrainas kopā veidoja mazāk nekā 0,01 % no attiecīgā ražojuma kopējā importa Eiropas Savienībā.

(13) Attiecīgā ražojuma kopējam importam bija šāda dinamika:

1. tabula

Viss imports gabalos (gadā)

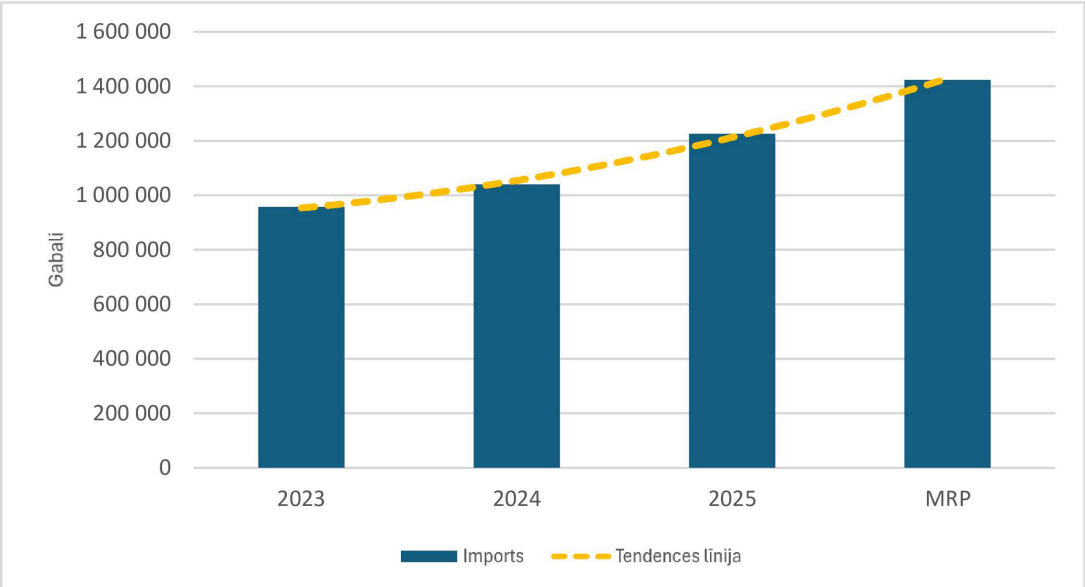
	2023	2024	2025	JP
Imports gabalos	957 965	1 040 457	1 225 813	1 423 691
Indekss (2023. gads = 100)	*100*	*109*	*128*	*149*

Avots: *Eurostat* – *Eurostat* dati tika iegūti no KN kodiem 8703 40 10, 8703 50 00, 8703 60 10 un 8703 70 00.

(14) Kopumā attiecīgā ražojuma imports 2024. gadā pieauga par 9 % salīdzinājumā ar 2023. gadu, savukārt 2025. gadā tas palielinājās par 28 % un jaunākajā periodā par 49 %. Dati par 2026. gada pirmo pusi apstiprina to, ka attiecīgais ražojums, visticamāk, arī turpmāk tiks importēts ļoti palielinātos daudzumos. Tādējādi attiecīgais ražojums tiek importēts palielinātos daudzumos aizsardzības pasākumu pamatregulu nozīmē.

1. grafiks

Viss imports gabalos (gadā)



([7]) Līgums par Eiropas Ekonomikas zonu.

([8]) Ekonomisko partnerattiecību nolīgums starp Eiropas Savienību, no vienas puses, un Kenijas Republiku, Austrumāfrikas valstu kopienas locekli, no otras puses (OV L, 2024/1648, 1.7.2024., ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_internation/2024/1648/oj).

([9]) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2025/1153 (2025. gada 5. jūnijs), ar ko attiecībā uz Ukrainas ražojumu importu Savienībā aptur konkrētus Regulas (ES) 2015/478 noteikumus (OV L, 2025/1153, 5.6.2025., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2025/1153/oj).

(15) 2. tabulā imports ir sadalīts pa izcelsmes valstīm. Ķīnas Tautas Republika ("Ķīna") pašlaik ir lielākā jaunu hibrīda transportlīdzekļu eksportētāja uz Savienību, un kopš 2024. gada imports no Ķīnas ir pieaudzis. Importa statistika liecina par to, ka imports no Ķīnas jaunākajā periodā palielinājās par gandrīz 1 000 % salīdzinājumā ar 2023. gadu. Imports no Ķīnas – kopā ar importu no Marokas un Serbijas – ir visstraujāk augošais jaunu hibrīda transportlīdzekļu importa avots. Pastāvīgi pieauga arī imports no Turcijas un Meksikas. Turpretī imports no citām izcelsmes valstīm ir vai nu saglabājies relatīvi stabils, vai arī sarucis.

2. tabula

Viss imports gabalos pēc izcelsmes (gadā)

	2023	2024	2025	JP
Ķīna	46 001	106 542	302 403	486 582
Indekss (2023. gads = 100)	*100*	*232*	*657*	*1 058*
Japāna	268 611	305 240	269 459	256 898
Indekss (2023. gads = 100)	*100*	*114*	*100*	*96*
Turcija	177 074	185 194	199 182	207 454
Indekss (2023. gads = 100)	*100*	*105*	*112*	*117*
Apvienotā Karaliste	225 101	193 914	166 200	147 058
Indekss (2023. gads = 100)	*100*	*86*	*74*	*65*
Dienvidkoreja	104 668	124 741	107 104	99 081
Indekss (2023. gads = 100)	*100*	*119*	*102*	*95*
Meksika	57 264	50 973	54 802	63 980
Indekss (2023. gads = 100)	*100*	*89*	*96*	*112*
Maroka	18	26 815	37 771	61 259
Indekss (2023. gads = 100)	*100*	*148 972*	*209 839*	*340 328*
Serbija	2	17	30 515	41 537
Indekss (2023. gads = 100)	*100*	*850*	*1 525 750*	*2 076 850*
Dienvidāfrika	14 313	5 138	28 757	31 467
Indekss (2023. gads = 100)	*100*	*36*	*201*	*220*
Amerikas Savienotās Valstis	64 488	41 586	29 142	27 674
Indekss (2023. gads = 100)	*100*	*64*	*45*	*43*
Visas pārējās izcelsmes	425	297	478	701
Indekss (2023. gads = 100)	*100*	*70*	*112*	*165*

Avots: Eurostat

(16) 3. tabulā ir norādīts imports pa ceturkšņiem no 2025. gada 3. ceturkšņa līdz 2026. gada 2. ceturksnim. Imports katrā ceturksnī stabili pieauga, norādot uz to, ka pieaugums bija pastāvīgs visā jaunākajā periodā, jo imports palielinājās katrā secīgā ceturksnī, – tas liecina par ilgstošu augšupejošu tendenci, nevis vienreizēju pieaugumu.

3. tabula

Viss imports gabalos (ceturksnī)

	2025. g. 3. cet.	2025. g. 4. cet.	2026. g. 1. cet.	2026. g. 2. cet.
Imports gabalos	319 256	355 287	367 428	381 720
Indekss (2025. gada 3. cet. = 100)	*100*	*111*	*115*	*120*

Avots: *Eurostat*

(17) 4. tabulā ir norādīts imports dalījumā pēc izcelsmes valsts pa ceturkšņiem jaunākajā periodā (no 2025. gada 3. ceturkšņa līdz 2026. gada 2. ceturksnim). Imports no Ķīnas pastāvīgi palielinājās visā jaunākajā periodā, pieaugot katrā secīgā ceturksnī. Imports no Marokas pastāvīgi pieauga jaunākā perioda pirmajos trijos ceturkšņos, savukārt ceturtajā ceturksnī šī augšupejošā tendence nav saglabājusies. Tomēr imports ceturtajā ceturksnī aizvien bija par 112 % lielāks nekā jaunākā perioda pirmajā ceturksnī. Imports no Turcijas strauji pieauga jaunākā perioda otrajā ceturksnī, bet pēc tam nākamajā ceturksnī samazinājās, tomēr apjomi vēl aizvien bija lielāki nekā pirmajā ceturksnī. Imports no citām izcelsmes valstīm jaunākajā periodā vai nu saglabājās relatīvi stabils, vai arī samazinājās.

4. tabula

Viss imports gabalos pēc izcelsmes (ceturksnī)

	2025. g. 3. cet.	2025. g. 4. cet.	2026. g. 1. cet.	2026. g. 2. cet.
Ķīna	92 999	98 139	124 696	170 748
Indekss (2025. gada 3. cet. = 100)	*100*	*106*	*134*	*184*
Japāna	65 851	69 754	61 460	59 833
Indekss (2025. gada 3. cet. = 100)	*100*	*106*	*93*	*91*
Turcija	38 664	69 114	50 240	49 436
Indekss (2025. gada 3. cet. = 100)	*100*	*179*	*130*	*128*
Apvienotā Karaliste	40 015	36 161	40 444	30 438
Indekss (2025. gada 3. cet. = 100)	*100*	*90*	*101*	*76*
Dienvidkoreja	28 136	21 320	26 620	23 005
Indekss (2025. gada 3. cet. = 100)	*100*	*76*	*95*	*82*
Meksika	16 814	15 242	15 538	16 386
Indekss (2025. gada 3. cet. = 100)	*100*	*91*	*92*	*97*
Maroka	6 329	14 394	27 135	13 401
Indekss (2025. gada 3. cet. = 100)	*100*	*227*	*429*	*212*
Serbija	10 721	16 330	9 547	4 939
Indekss (2025. gada 3. cet. = 100)	*100*	*152*	*89*	*46*
Dienvidāfrika	9 483	8 839	5 323	7 822
Indekss (2025. gada 3. cet. = 100)	*100*	*93*	*56*	*82*
Amerikas Savienotās Valstis	10 120	5 825	6 244	5 485
Indekss (2025. gada 3. cet. = 100)	*100*	*58*	*62*	*54*
Visas pārējās	124	169	181	227
Indekss (2025. gada 3. cet. = 100)	*100*	*136*	*146*	*183*

Avots: *Eurostat*

(18) 5. tabulā ir attēlota importa no visām trešām valstīm dinamika pa mēnešiem 2025. un 2026. gadā Dati līdz 2026. gada jūlijam apstiprina to, ka imports katrā mēnesī bija lielāks nekā iepriekšējā gada attiecīgajā mēnesī. 2025. gadā importam bija augšupejoša tendence, un tas katru mēnesi pieauga vidēji par 4,64 %. 2026. gadā šī tendence kļuva izteiktāka, proti, vidējais pieaugums mēnesī sasniedza 9,33 %. Salīdzinot importa apjomu 2025. gada pirmajos septiņos mēnešos ar to pašu laikposmu 2026. gadā, konstatēts importa pieaugums par 39,5 %.

5. tabula

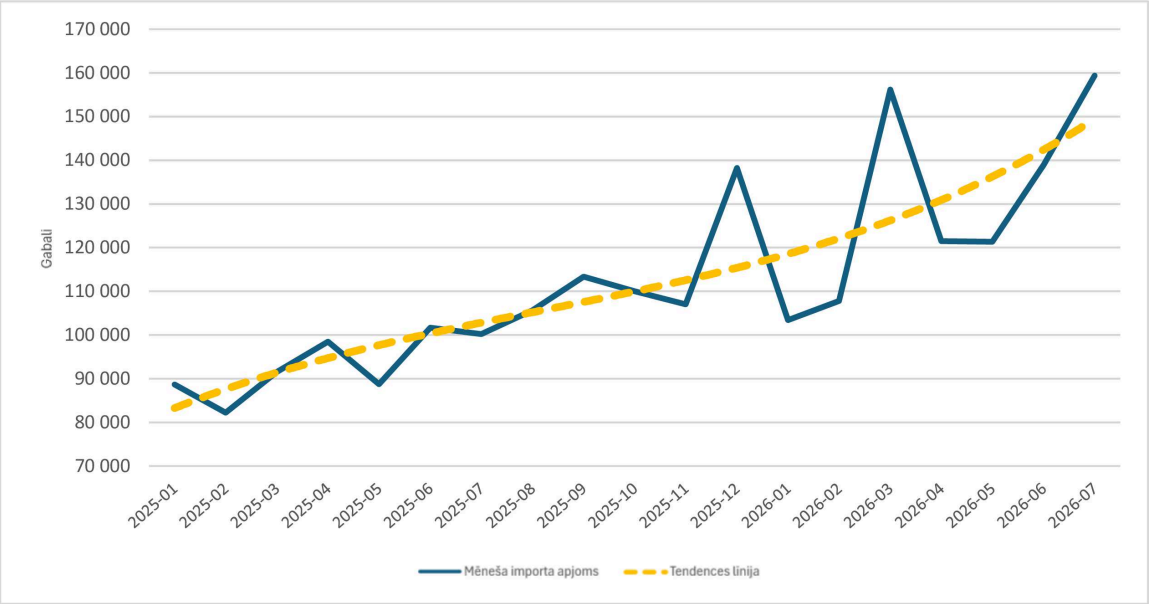
Viss imports gabalos (pa mēnešiem)

Mēnesis / Gads	2025	2026
Janvāris	88 670	103 429
Februāris	82 225	107 816
Marts	91 489	156 183
Aprīlis	98 453	121 459
Maijs	88 769	121 334
Jūnijs	101 664	138 927
Jūlijs	100 224	159 388
Augusts	105 656	
Septembris	113 376	
Oktobris	110 024	
Novembris	107 002	
Decembris	138 261	
Avots: Eurostat		

(19) Kā redzams 2. grafikā, gan mēneša importa līkne, gan atbilstošā polinomiālā tendences līnija liecina par skaidrām virziena koeficienta izmaiņām no 2025. gada beigām – abas kļūst ievērojami stāvākas.

2. grafiks

Mēneša importa dinamika 2025. un 2026. gadā



5. **NEPAREDZĒTI NOTIKUMI**

(20) Komisija provizoriski secināja, ka importa pieaugums ir tādu neparedzētu notikumu rezultāts, kuru cēlonis ir vairāki faktori, kas rada nelīdzsvarotību attiecīgā ražojuma starptautiskajā tirdzniecībā.

(21) Pirmkārt, globālo autobūves nozari raksturo tas, ka strauji pieaug elektrotransportlīdzekļu, tostarp attiecīgā ražojuma, ražošanas apjoms un ražošanas jauda, it īpaši Ķīnā, kur šo straujo jaudas pieaugumu atbalsta rūpniecības politika, piecgades plāni un citas valdības atbalsta programmas ([10]). To nebija iespējams pamatoti paredzēt laikā, kad notika attiecīgās PTO sarunas par tarifiem, vai laikā, kad Eiropas Savienība piekrita Ķīnas uzņemšanai PTO ([11]). Uzņēmuma *Mobility Global* sagatavotajā prognozē par ražotņu vispārējo jaudu Ķīnā, Turcijā, Korejā, Japānā un Apvienotajā Karalistē tiek lēsts, ka jaudas augšupejošā tendence turpināsies 2026.–2033. gada laikposmā un galvenokārt to veicinās jaudas palielināšana Ķīnā (16. tabula).

(22) Vienlaikus tiek slēgti nozīmīgi eksporta tirgi, jo pieaug tirdzniecību ierobežojoša prakse, kura skar elektrotransportlīdzekļus un arī attiecīgo ražojumu. Konkrēti – Amerikas Savienotās Valstis piemēro būtiskus importa šķēršļus, tai skaitā 301. pantā paredzētos nodokļus 100 % apmērā attiecībā uz Ķīnā ražotiem *PHEV* papildus vislielākās labvēlības tarifa (*MFN*) nodokļiem 2,5 % apmērā, kā arī prasības, kas saistītas ar vietējo saturu, un 232. pantā paredzētos nodokļus 25 % apmērā attiecībā uz importu no visām pārējām izcelsmes valstīm. Arī citos lielākajos tirgos, tostarp Kanādā un Turcijā, joprojām pastāv būtiski tarifu šķēršļi. Kanāda joprojām piemēro kvotu elektriskajiem vieglajiem pasažieru automobiļiem no Ķīnas, tostarp konkrētiem hibrīda transportlīdzekļiem, proti, vislielākās labvēlības režīma tarifa likmi 6,1 % apmērā, piemērojot to 49 000 transportlīdzekļiem gadā. Turcija pašlaik joprojām piemēro 40 % papildu muitas nodokli Ķīnas izcelsmes vieglajiem automobiļiem, tostarp konkrētiem *PHEV*. Turpretī Savienības tirgus joprojām ir samērā atvērts (*MFN* nodokļi 10 % apmērā). Šos tirdzniecību ierobežojošos pasākumus, kas padara Savienību par pievilcīgu eksporta galamērķi, nebija iespējams pamatoti paredzēt laikā, kad notika attiecīgās PTO sarunas par tarifiem.

(23) Pēc tam, kad tika pabeigta antisubsidēšanas izmeklēšana attiecībā uz akumulatoru baterijas elektrotransportlīdzekļiem (*BEV*) no Ķīnas, Savienība ieviesa papildu maksājumus kompensācijas pasākumu veidā. Pagaidu pasākumi stājās spēkā 2024. gada 4. jūlijā, savukārt galīgie pasākumi – 2024. gada 30. oktobrī. Kompensācijas maksājumu diapazons ir no 17 % uzņēmuma *BYD* gadījumā līdz 35,3 % uzņēmuma *SAIC* un pārējo ražotāju, kuri nesadarbojās, gadījumā. Tā rezultātā Savienības tirgus, uz kuru tiek eksportēti Ķīnas elektrotransportlīdzekļi, ir kļuvis ierobežotāks. Pirms pasākumu noteikšanas *BEV* importam Savienībā bija skaidra un būtiska augšupejoša tendence, tas pieauga gadu no gada (sk. 6. tabulu).

6. tabula

Ķīnas izcelsmes *BEV* imports Savienībā

	2020	2021	2022	2023	2024	2025
BEV imports gabalos	21 243	134 952	256 712	413 071	438 396	430 721
Indekss (2020. gads = 100)	*100*	*635*	*1 208*	*1 945*	*2 064*	*2 028*
Izmaiņas (%) salīdzinājumā ar iepriekšējo gadu		535	90	61	6	– 2

Avots: *Eurostat* un dalībvalstu muitas dati

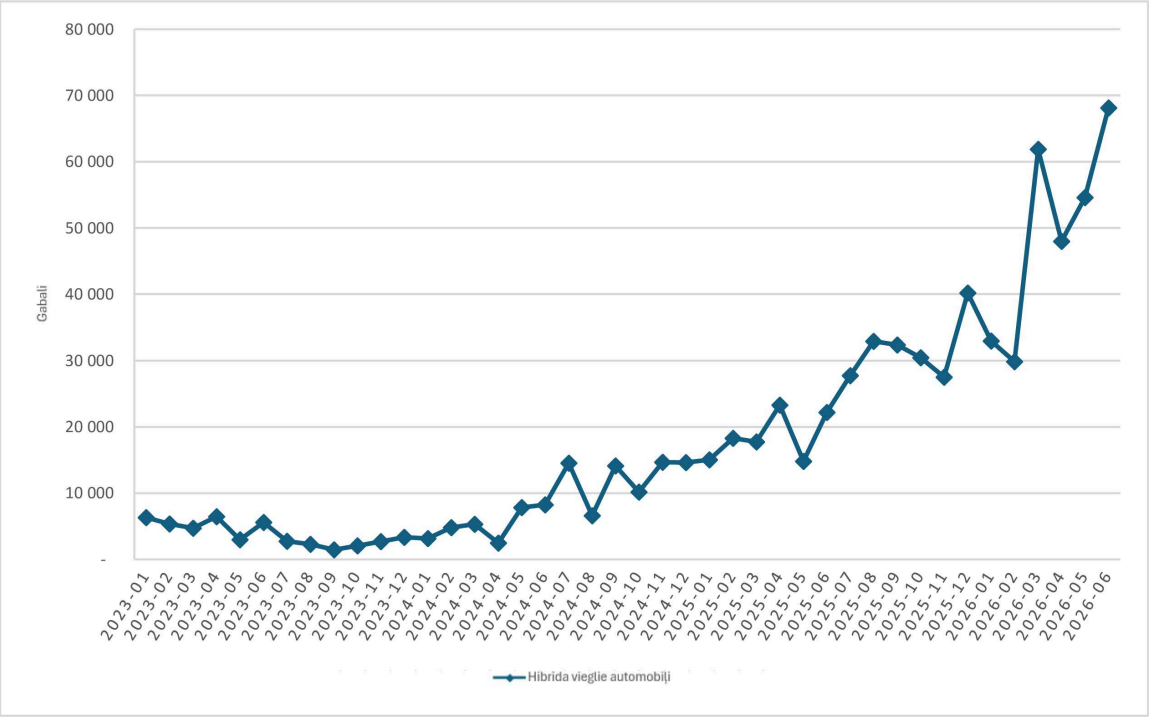
(24) Pēc tam, kad pasākumi stājās spēkā, šī augšupejošā tendence apstājās un importa pieaugums noplaka, savukārt sāka palielināties jaunu hibrīda transportlīdzekļu imports. Šīs atšķirīgās tendences ir redzamas 3. grafikā, kas skaidri liecina par to, ka *BEV* imports ir pārvirzījies uz jaunu hibrīda transportlīdzekļu importu.

([10]) Valdības politika, piecgades plāni un atbalsta programmas jauno energoavotu transportlīdzekļiem (*NEV*), kuri ietver *PHEV*, ir plaši apspriesti 3.1. un 3.2. iedaļā Komisijas Īstenošanas regulā (ES) 2024/1866 (2024. gada 3. jūlijs), ar ko nosaka pagaidu kompensācijas maksājumu tādu Ķīnas Tautas Republikas izcelsmes jaunu akumulatoru baterijas elektrotransportlīdzekļu importam, kas paredzēti cilvēku pārvadāšanai (OV L, 2024/1866, 4.7.2024., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/1866/oj) un Komisijas Īstenošanas regulā (ES) 2024/2754 (ES) 2024/2754 (2024. gada 29. oktobris), ar ko nosaka galīgo kompensācijas maksājumu tādu Ķīnas Tautas Republikas izcelsmes jaunu akumulatoru baterijas elektrotransportlīdzekļu importam, kas paredzēti cilvēku pārvadāšanai (OV L, 2024/2754, 29.10.2024., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/2754/oj).

([11]) Apstiprināts ekspertu grupas ziņojumā "United States – Safeguard Measure on Imports of Crystalline Silicon Photovoltaic Products".

3. grafiks

Hibrīda transportlīdzekļu importa dinamika no Ķīnas



(25) Šī straujā pārvirze bija iespējama, pateicoties lielajam elastīgumam ražotāju ražošanas sistēmās ([12]). Daudzi ražotāji ekspluatē ražošanas līnijas, kurās iespējams ražot dažādus spēka pārvadus, kas nozīmē to, ka hibrīda transportlīdzekļu ražošanas paplašināšanai nav obligāti nepieciešama jaunu ražotņu izveide. Rezultātā ražotāji var samērā viegli pāriet uz hibrīda transportlīdzekļu ražošanu. Kaut arī kompensācijas pasākumu mērķis bija atvieglot Savienības ražošanas nozares stāvokli negodīgas konkurences apstākļos, ko radīja Ķīnas valdības atbalsta programmas par labu *BEV*, tomēr minētie pasākumi arī stimulēja Ķīnas ražotājus vairāk eksportēt tādus hibrīda transportlīdzekļus, kuriem nebija noteikti papildu maksājumi.

(26) Ņemot vērā šos apstākļus, Komisija provizoriski secināja, ka neparedzētie notikumi ir ne tikai izraisījuši, bet arī turpinās veicināt to, ka Savienībā būtiski pieaug hibrīda transportlīdzekļu imports.

6. SAISTĪBAS, KURU REZULTĀTĀ PIEAUDZIS IMPORTA APJOMS

(27) Komisija provizoriski secināja, ka attiecīgā ražojuma importa apjoma pieaugums izriet no saistībām, ko Eiropas Savienība uzņēmusies saskaņā ar *GATT* 1994, jo īpaši no tarifu koncesijām, kuras attiecīgajām tarifa pozīcijām tika piešķirtas daudzpusējo tirdzniecības sarunu iepriekšējās kārtās.

(28) Attiecīgais ražojums ietver vairākas tarifa pozīcijas, un visās šajās tarifa pozīcijās Eiropas Savienība ir uzņēmusies tarifu saistības 10 % apmērā *ad valorem*.

(29) Šīs koncesijas patlaban ir iekļautas I daļas II iedaļā Eiropas Savienības koncesiju un saistību sarakstā, kas 2016. gada 1. decembrī apstiprināts kā grozītais saraksts *EU CLXXIII* – Eiropas Savienība ([13]).

([12]) Sk., piemēram, https://www.globaltimes.cn/page/202608/1369156.shtml un 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]) PTO dok. WT/Let/1220.

(30) Šo Eiropas Savienības Koncesiju un saistību sarakstā ierakstīto koncesiju, kas pievienotas *GATT* un saskaņā ar *GATT* 1994 II panta 7. punktu ir iekļautas *GATT*, kā arī citu *GATT* 1994 daļu rezultātā Eiropas Savienībai saskaņā ar *GATT* 1994 ir radušās saistības, proti, šādas: XI panta 1. punkts, ar ko aizliedz beztarifu ierobežojumus attiecīgā ražojuma importam, un, kas ir svarīgi, *GATT* 1994 II panta 1. punkta a) apakšpunkts un II panta 1. punkta b) apakšpunkta pirmais un otrais teikums. Saskaņā ar II panta 1. punkta b) apakšpunkta pirmo teikumu, ja nav piemērojama atkāpe, ES nedrīkst attiecīgajam ražojumam piemērot parastos muitas nodokļus, kas pārsniedz ES koncesiju saraksta attiecīgajā daļā noteiktos un paredzētos nodokļus. Turklāt izmeklēšanas laikā ES attiecīgajam ražojumam piemērotais importa tarifs, ko dēvē arī par vislielākās labvēlības režīma tarifu, bija noteikts maksimālajā līmenī, kuru pieļauj iepriekš minētās tarifu saistības.

(31) Attiecīgais ražojums tika importēts palielinātos daudzumos to iepriekš minēto saistību rezultātā, kuras Savienība uzņēmusies saskaņā ar *GATT* 1994 ([14]), jo minētās saistības – apvienojumā ar Eiropas Savienības noteiktajām tarifu koncesijām – uzlaboja un nodrošināja tirgus pieejamības nosacījumus jaunu hibrīda transportlīdzekļu importam Savienības tirgū. Iepriekš minētās tarifu saistības arī nesniedz Eiropas Savienībai rīcības brīvību palielināt parastos muitas nodokļus. Tas vienlaikus izskaidro, kā attiecīgās saistības izraisīja importa apjoma pieaugumu, kas draud radīt nopietnu kaitējumu.

(32) *GATT* noteiktās saistības vienlaikus liedza ES palielināt attiecīgajam ražojumam piemērotos ievedmuitas nodokļus. Tādējādi tās bija Eiropas Savienības "saistības saskaņā ar *GATT* 1994, [kas] ierobežo[ja] tās spēju novērst vai labot kaitējumu, ko radīja importa apjoma pieaugums". Vienlaikus Eiropas Savienība "aptur[ēja] šīs saistības" sava aizsardzības pasākuma rezultātā.

7. **NOPIETNA KAITĒJUMA DRAUDI**

7.1. **Savienības ražotāju stāvoklis**

(33) Lai novērtētu to, vai pastāv nopietns kaitējums vai nopietna kaitējuma draudi attiecīgā ražojuma Savienības ražotājiem, Komisija saskaņā ar Regulas (ES) 2015/478 9. pantu un Regulas (ES) 2015/755 6. pantu ir pārbaudījusi attiecīgā ražojuma patēriņa, ražošanas apjoma, jaudas izmantojuma, pārdošanas apjoma, tirgus daļas, cenu, rentabilitātes, ar to saistītās nodarbinātības un eksporta tendences laikposmā no 2023. gada līdz jaunākajam periodam ("attiecīgais periods").

(34) Ražošanas apjomam, ražošanas jaudai un jaudas izmantojumam bija šāda dinamika:

7. tabula

Ražošanas apjoms, ražošanas jauda un jaudas izmantojums

	2023	2024	2025	JP
Ražošanas apjoms (gab.)	4 065 576	4 712 178	5 562 965	5 667 859
Indekss (2023. gads = 100)	*100*	*116*	*137*	*139*
Ražošanas jauda (gab.)	6 420 013	7 583 462	9 000 898	9 317 209
Indekss (2023. gads = 100)	*100*	*118*	*140*	*145*
Jaudas izmantojums (%)	63	62	62	61
Indekss (2023. gads = 100)	*100*	*98*	*98*	*96*

Avots: Mobility Global

(35) Attiecīgajā periodā pieauga Savienības ražošanas nozares ražošanas apjoms un ražošanas jauda. Tomēr šā pieauguma temps attiecīgā perioda beigās palēninājās, jo pieaugums jaunākajā periodā bija mazāk izteikts nekā iepriekšējos gados. Vienlaikus, neraugoties uz ražošanas apjoma pieaugumu pēdējos gados, jaudas izmantojums joprojām bija zems, proti, pēdējo četru gadu laikā tas vidēji sasniedza tikai aptuveni 62 %.

([14]) *GATT* 1994 XI panta 1. punkts, II panta 1. punkta a) apakšpunkts un II panta 1. punkta b) apakšpunkta pirmais un otrais teikums.

(36) Patēriņam Savienībā, kura pamatā ir attiecīgā ražojuma reģistrāciju skaits, ko paziņojusi Eiropas Autoražotāju asociācija ("ACEA"), bija šāda dinamika:

8. tabula

Patēriņš Savienībā, iekšzemes pārdošanas apjoms un tirgus daļa

	2023	2024	2025	JP
Patēriņš (gab.)	3 530 443	4 047 806	4 749 212	5 113 654
Indekss (2023. gads = 100)	*100*	*115*	*135*	*145*
Iekšzemes pārdošanas apjoms (gab.)	2 572 451	3 007 313	3 523 010	3 689 630
Indekss (2023. gads = 100)	*100*	*117*	*137*	*143*
ES ražotāju tirgus daļa (%)	73	74	74	72
Indekss (2023. gads = 100)	*100*	*102*	*102*	*99*
Importa tirgus daļa (%)	27	26	26	28
Indekss (2023. gads = 100)	*100*	*96*	*96*	*104*

Avots: *Mobility Global* un *ACEA*

(37) Patēriņš Savienībā attiecīgajā periodā pastāvīgi palielinājās, proti, jaunākajā periodā tas pieauga par 45 % salīdzinājumā ar 2023. gadu. Tas liecina par to, ka hibrīda transportlīdzekļu tirgus Eiropas Savienībā ir strauji augošs tirgus. Tajā pašā periodā pieauga arī Savienības ražotāju pārdošanas apjoms iekšzemes tirgū. Savienības ražotājiem sākotnēji par labu nāca nepārtrauktais patēriņa pieaugums, taču šī pozitīvā tendence apstājās jaunākajā periodā. Lai gan patēriņš Savienībā turpināja pieaugt, tomēr Savienības ražotāju tirgus daļa laikposmā no 2025. gada līdz jaunākajam periodam saruka par 2 procentpunktiem. Parasti būtu gaidāms, ka Savienības ražotāji augošā tirgū vismaz saglabātu savu tirgus daļu. Tirgus daļas samazinājums laikposmā no 2025. gada līdz jaunākajam periodam nozīmēja to, ka šis samazinājums notika 2026. gada pirmajos sešos mēnešos. Kaut arī vēl nav pieejami dati par visu 2026. gadu, tomēr pirmajos sešos mēnešos konstatētās tendences turpināšanās, par ko jau liecina rekordlielais 2026. gada jūlijā importēto vienību skaits, nozīmētu to, ka tirgus daļa visa gada laikā samazinātos par vairāk nekā 2 procentpunktiem.

(38) Komisija turpināja veikt detalizētu analīzi, lai novērtētu importēto jauno hibrīdelektrisko transportlīdzekļu cenu līmeni salīdzinājumā ar to hibrīdelektrisko transportlīdzekļu cenām, kuri ražoti Eiropas Savienībā.

(39) Ņemot vērā Savienībā importēto jauno hibrīdelektrisko transportlīdzekļu modeļu lielo daudzveidību un lai nodrošinātu to, ka analīzes pamatā ir salīdzināmi modeļi, tika veikts cenu salīdzinājums attiecībā uz četrām kategorijām ([15]). Četras salīdzinājumam izvēlētās kategorijas atbilst B, B-SUV, C-SUV un D-SUV kategorijai un veido ievērojamus un reprezentatīvus Savienībā importēto transportlīdzekļu apjomus. Šos modeļus ražo Savienības ražotāji, un šie modeļi tiek importēti Savienībā, tādējādi iespējams tieši salīdzināt Savienībā ražoto un importēto modeļu cenas.

([15]) Pasažieru transportlīdzekļus var iedalīt Eiropas transportlīdzekļu klasifikācijas standarta segmentos, kuros vieglie automobiļi un sportiski apvidus vieglie automobiļi (*SUV*) tiek grupēti atkarībā no to lieluma, ārējiem izmēriem un paredzētā lietojuma tirgū. Sk. arī https://alternative-fuels-observatory.ec.europa.eu/general-information/vehicle-types.

(40) Komisija veica cenu analīzi, pamatojoties uz autobūves nozares portāla *Marklines* ([16]) datiem. Komisija analizēja cenas, ko svarīgākie importētāji uzņēmumi piedāvāja patērētājiem (izņemot atlaides, par kurām puses vienojušās) par eksportētājvalstīs ražotiem modeļiem, kā arī par salīdzināmiem modeļiem, kurus ražo Savienības ražošanas nozare. Cenu piedāvājumi tika novērtēti pa transportlīdzekļa bāzes versijas modeļu veidiem. Visi izvērtētie cenu piedāvājumi attiecas uz 2026. gada pirmo pusi un tādēļ atspoguļo jaunāko periodu.

9. tabula

Visu trešo valstu importa cenu un ES cenu atšķirība

Ražojums	Importētie daudzumi vienībās	Vidējā importa cena (EUR)	Vidējā ES cena (EUR)	Cenas atšķirība (EUR)	Kopējā cenas atšķirība (EUR)	Hipotētiskais apgrozījums (EUR)	Cenas atšķirība (%)
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 %
Kopā	203 596				1 358 831 046	7 418 976 578	18,3 %

Avots: *Eurostat* un *Marklines*, ražojums: bāzes modelis 2026. gadā

(41) Komisija veica cenu analīzi attiecībā uz 25 importētiem modeļiem un 29 Savienības ražošanas nozares ražotiem modeļiem četrās kategorijās, aptverot vairāk nekā 200 000 importētu vienību. Cenu salīdzinājumi liecināja par ievērojamām importa cenu (visu eksportētājvalstu gadījumā) un Savienības ražošanas nozares cenas atšķirībām. Importa cenas ir par aptuveni 18 % zemākas nekā Savienības ražotāju cenas.

(42) Šie cenu salīdzinājumi sniedz skaidrojumu par to, kā uz Savienības ražošanas nozares rēķina bija iespējams palielināt eksportēto modeļu izplatīšanos Savienības tirgū.

(43) Rentabilitāte tika novērtēta, pamatojoties uz datiem, kas aptvēra lielāko daļu hibrīda transportlīdzekļu ražotāju Savienībā un tika svērti, lai ņemtu vērā pārdošanas apjomu atšķirības. Indeksētie dati, kas ietverti 10. un 11. tabulā, liecina par to, ka Savienības ražošanas nozares rentabilitāte attiecīgajā periodā nepārtraukti pasliktinājās.

10. tabula

Rentabilitātes dinamika (gadā)

	2023	2024	2025	JP
Rentabilitāte (2023. gads = 100)	*100*	*51*	*41*	*43*

Avots: Savienības ražotāji; dati ir svērti, lai ņemtu vērā pārdošanas apjomu atšķirības.

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

11. tabula

Rentabilitātes dinamika (ceturksnī)

	2025. g. 3. cet.	2025. g. 4. cet.	2026. g. 1. cet.	2026. g. 2. cet.
Rentabilitāte (2025. g. 3. cet. = 100)	*100*	*90*	*34*	*57*

Avots: Savienības ražotāji; dati ir svērti, lai ņemtu vērā pārdošanas apjomu atšķirības.

(44) Gada griezumā rentabilitāte laikposmā no 2023. gada līdz jaunākajam periodam samazinājās par 57 %. Rezultātā Savienības ražošanas nozare jaunākajā periodā vidēji guva tikai divas trešdaļas no minimālās peļņas, kura parasti būtu vajadzīga, lai nodrošinātu minētās ražošanas nozares hibrīda transportlīdzekļu darījumdarbības ilgtermiņa finansiālo dzīvotspēju. Ceturkšņa dati apstiprina to, ka jaunākajā periodā šī negatīvā tendence turpinājās un pastiprinājās. Tas liecina par Savienības ražošanas nozares finanšu darbības rezultātu būtisku pasliktināšanos gan ilgākā termiņā, gan pēdējos ceturkšņos. Kaut arī vēl nav pieejami dati par visu 2026. gadu, tomēr pirmajos sešos mēnešos konstatētās tendences turpināšanās norādītu uz turpmāku rentabilitātes pasliktināšanos 2026. gadā.

(45) Attiecībā uz nodarbinātību – *ACEA* sagatavotajos nodarbinātības rādītājos nav ietverts iedalījums pēc spēka pārvada tehnoloģijas. Tomēr pētījumi par nodarbinātības intensitāti sniedz norādes par darbaspēku, kas vajadzīgs dažādu transportlīdzekļu veidu ražošanai ([17]).

(46) *Syndex* izstrādātajā analīzē ([18]) tiek lēsts, ka mērenhibrīda transportlīdzekļa ražošanai ir vajadzīgas aptuveni 17,2 pilnslodzes ekvivalenta (*FTE*) darbvietas uz 1 000 transportlīdzekļiem salīdzinājumā ar 17,4 *FTE* darbvietām no elektrotīkla uzlādējama hibrīda transportlīdzekļa gadījumā. Šīs aplēses attiecas tikai uz Franciju, un tajās nav atsevišķi ņemti vērā *HEV*, kaut gan *MHEV* ir iekļauti plašākā *HEV* kategorijā.

(47) Tā kā aplēstā nodarbinātības intensitāte *MHEV* un *PHEV* gadījumā ir visumā līdzīga, proti, attiecīgi 17,2 un 17,4 *FTE* uz 1 000 transportlīdzekļiem, tad, lai aplēstu jaunu hibrīda transportlīdzekļu ražošanai nepieciešamo nodarbinātību, kā aizstājējvērtību izmanto vidējo nodarbinātības intensitāti, kas ir 17,3 *FTE* uz 1 000 transportlīdzekļiem.

(48) Kaut gan pamatā esošās nodarbinātības aplēses attiecas uz konkrētām valstīm, tomēr tās nodrošina saprātīgu pamatu nodarbinātības rādītāju ekstrapolācijai uz visu Eiropas Savienību. Autobūves nozare Savienībā ir atkarīga no lielā mērā salīdzināmiem ražošanas procesiem un tehnoloģijām.

(49) Piemērojot šo nodarbinātības indeksu hibrīda transportlīdzekļu ražošanas rādītājiem, kas izklāstīti 12. tabulā, tiek iegūti šādi aplēstie *FTE*, kuri saistīti ar jaunu hibrīda transportlīdzekļu ražošanu:

12. tabula

Nodarbinātība

	2023	2024	2025	JP
Nodarbinātība	27 837	28 474	33 622	33 816
Indekss (2023. gads = 100)	*100*	*102*	*121*	*121*

Avots: Syndex

([17]) *Galgóczi, B.* (*Ed.*), *On the Way to Electromobility – a Green (er) But More Unequal Future?* EAI, 2023.
([18]) Sk. iepriekš minēto pētījumu.

(50) Eksporta dinamika ir šāda:

13. tabula

Eksports

	2023	2024	2025	JP
Eksporta pārdošanas apjoms (gab.)	893 507	847 220	938 164	925 635
Indekss (2023. gads = 100)	*100*	*95*	*105*	*104*
Eksporta cena (EUR/gab.)	35 929	35 615	36 986	34 096
Indekss (2023. gads = 100)	*100*	*99*	*103*	*95*

Avots: Eurostat

(51) Savienības ražotāju eksports attiecīgajā periodā, izņemot 2025. gadu, saglabājās samērā stabils. Eksporta cenas 2023. gadā samazinājās un pēc tam nedaudz pieauga, taču jaunākajā periodā atkal samazinājās.

7.2. **Nopietna kaitējuma draudi**

(52) Komisija provizoriski secināja, ka Savienības ražošanas nozares stāvoklis patlaban vēl neliecina par nopietnu kaitējumu, ko radījis importa pieaugums. Tomēr Komisija uzskatīja, ka ražošanas nozares stāvoklis ir nestabils un ka pastāv nopietna kaitējuma draudi, ņemot vērā 7.1. punktā izklāstīto ekonomikas rādītāju pasliktināšanos, ievērojamo un aizvien straujāko importa pieaugumu par zemām cenām, plānoto Savienības ražošanas nozares pārstrukturēšanu un ievērojamā apmērā pieejamo globālo ražošanas jaudu.

Ekonomikas rādītāju pasliktināšanās

(53) Iepriekšējā analīze liecināja par to, ka jaunākajā periodā Savienības ražotāji saskārās ar aizvien lielāku spiedienu tirgus daļas, jaudas izmantojuma, rentabilitātes un cenu ziņā. Neraugoties uz to, ka patēriņš Savienībā būtiski pieauga, Savienības ražotāju tirgus daļa laikposmā no 2025. gada līdz jaunākajam periodam saruka par 2 procentpunktiem ([19]), un jaudas izmantojums visā attiecīgajā periodā saglabājās pastāvīgi zems, proti, 61 %–63 %. Zemi ražotņu izmantošanas rādītāji nozīmēja augstākas pastāvīgās izmaksas Savienības ražotājiem situācijā, kad Savienības ražotāji pamatoti bija gaidījuši ražošanas izlaides pieaugumu un pastāvīgo ražošanas izmaksu samazināšanos. Tirgus daļas zaudēšana raisa sevišķas bažas laikā, kad Savienības ražotājiem ir jāveic būtiski ieguldījumi jaunu modeļu un tehnoloģiju izstrādē, lai nodrošinātu pāreju uz elektrifikāciju.

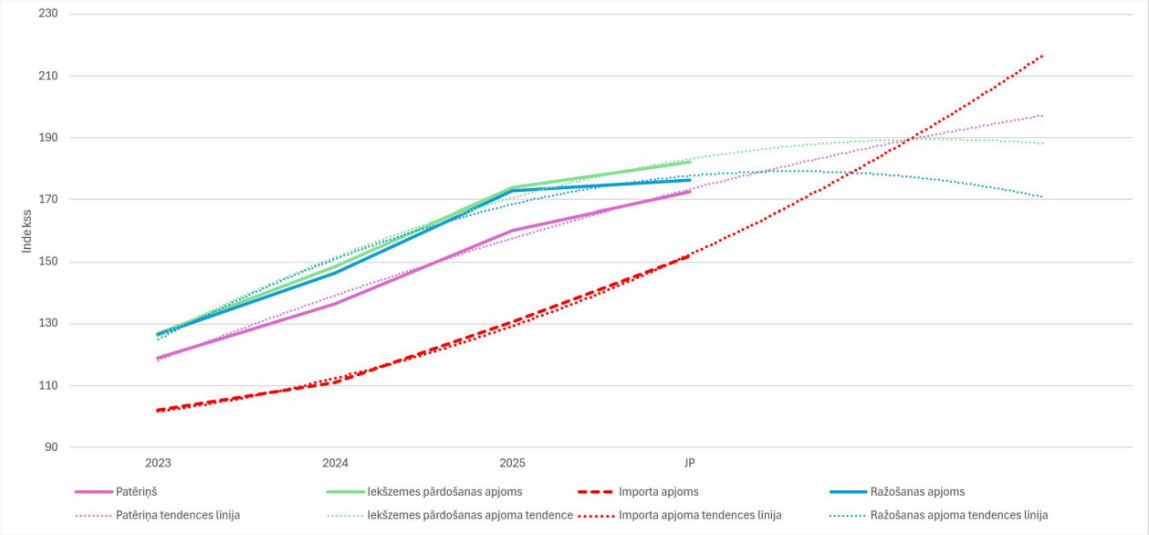
(54) Vienlaikus pieauga imports un importa cenas vidēji bija par 18 % zemākas nekā Savienības ražošanas nozares cenas, un Savienības ražošanas nozares rentabilitāte attiecīgajā periodā pastāvīgi pasliktinājās. Šie kumulatīvie pierādījumi izgaismo to, ka Savienības ražošanas nozare nespēja gūt labumu no tirgus izaugsmes, jo imports par zemām cenām agresīvi absorbēja papildu pieprasījumu, tādējādi tieši kaitējot iekšzemes ražotāju saimnieciskajam sniegumam.

(55) Nākamajā grafikā tika salīdzināta Savienības ražošanas nozares snieguma rādītāju dinamika ar importa pieaugumu. Katrā rādītājā tika iekļauta arī prognozētā tendence nākamajiem diviem gadiem, kas liecināja par ekonomikas rādītāju izaugsmes palēninašanos laikposmā no 2025. gada līdz jaunākajam periodam, savukārt imports turpināja pieaugt vienā un tajā pašā tempā.

([19]) Kaut arī vēl nav pieejami dati par visu 2026. gadu, tomēr pirmajos sešos mēnešos konstatētās tendences turpināšanās, par ko jau liecina rekordlielais 2026. gada jūlijā importēto vienību skaits, nozīmētu to, ka tirgus daļa viena gada laikā vien samazinātos par vairāk nekā 2 procentpunktiem.

4. grafiks

Pārskats par patēriņa, ražošanas, pārdošanas un importa apjoma tendencēm



(56) Tas bija īpaši satraucoši situācijā, kad Savienības ražošanas nozarei būtu jāsasniedz lieli pārdošanas apjomi un ilgtspējīgs jaudas izmantojuma rādītājs ([20]), jo šim tirgum ir raksturīgas augstas pastāvīgās izmaksas un ievērojamas prasības attiecībā uz ieguldījumiem, kas vajadzīgi konkurētspējas saglabāšanai. Kopā ņemti, šie rādītāji liecina par Savienības ražošanas nozares ekonomiskā stāvokļa pasliktināšanos tuvākajā nākotnē. Apvienojumā ar importa pieauguma tempu, kā tas izklāstīts turpmāk, šīs norises varētu padarīt ražošanas nozari vēl neaizsargātāku tajā gadījumā, ja pasākumi netiktu noteikti.

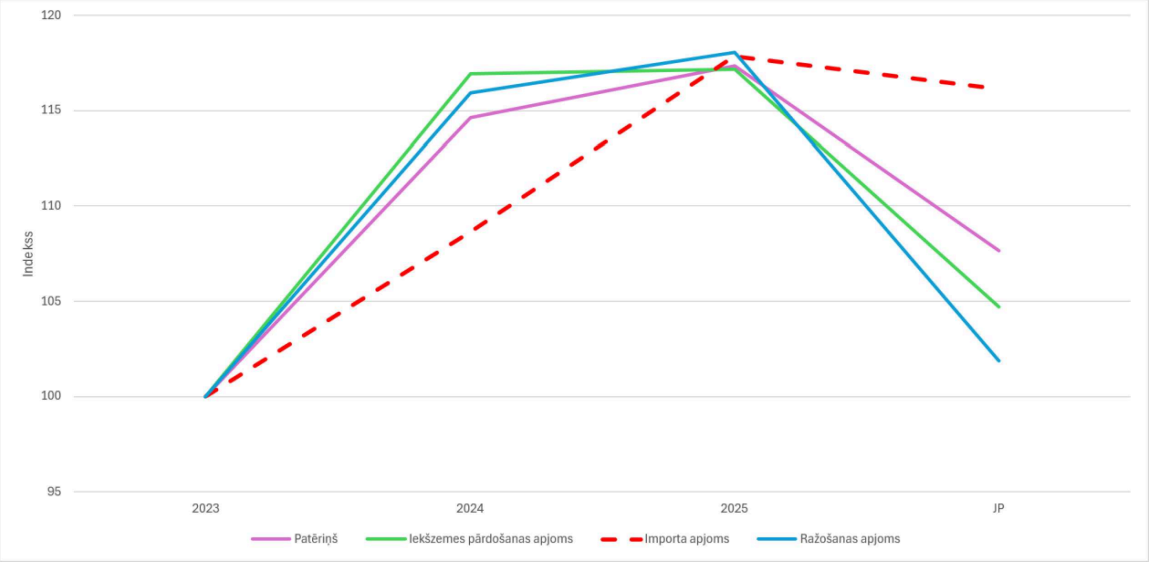
Importa par zemām cenām pieauguma temps ir ievērojams

(57) Importa apjoma dinamika (1. tabula) attiecīgajā periodā liecināja par to, ka imports ne tikai pieauga, bet pieauga arī arvien straujākā tempā. Kaut arī patēriņš Savienībā laikposmā no 2025. gada līdz jaunākajam periodam būtiski palielinājās, proti, par 364 442 transportlīdzekļiem, tomēr vairāk nekā pusi no šā papildu pieprasījuma, t. i., 54 %, absorbēja trešo valstu izcelsmes imports. Ņemot vērā to, ka šo trešo valstu tirgus daļa Savienības tirgū bija 28 %, ir acīmredzams, ka neseno patēriņa pieaugumu tirgū galvenokārt absorbēja un nodrošināja importētie ražojumi, nevis iekšzemes ražošanas nozare. Turklāt jaunākajā periodā imports ienāca tirgū par cenām, kas bija ievērojami zemākas par Savienības ražotāju cenām. Papildus tam, ka 7.1. iedaļā konstatētā cenas atšķirība radīja ievērojamu spiedienu uz Savienības ražošanas nozares ekonomisko stāvokli, kuras peļņa jau tagad ir nestabila, šī cenas atšķirība, visticamāk, arī palielinās pieprasījumu pēc papildu importa.

([20]) Vairāki Savienības ražotāji ir paziņojuši par pārstrukturēšanas programmām, kuru mērķis ir samazināt jaudu, lai sasniegtu ilgtspējīgākus jaudas izmantojuma rādītājus. Sk. arī iedaļu "Plānotā pārstrukturēšana".

5. grafiks

Konkrētu rādītāju gada pieauguma rādītājs



(58) Grafikā arī attēloti patēriņa, ražošanas apjoma, iekšzemes pārdošanas apjoma un importa gada pieauguma tempa indeksi. Pirmajos trīs gados patēriņš, ražošanas apjoms un pārdošanas apjoms iekšzemes tirgū vidēji pieauga par nedaudz mazāk nekā 20 %. Taču jaunākajā periodā izaugsme strauji samazinājās līdz viencipara skaitļu līmenim. Sākotnēji imports pieauga daudz lēnāk, taču līdz 2025. gadam tas bija sasniedzis pārējos rādītājus. Jaunākajā periodā importa pieauguma temps pārsniedza citu rādītāju pieauguma tempu.

(59) Importa statistika pēc izcelsmes (2. tabula) liecināja par to, ka šo pieaugumu galvenokārt – bet ne tikai – veicināja Ķīnas izcelsmes imports. Dati par tirgus daļu, ko vēsturiski ieņēmis imports, norādīja uz to, ka Ķīnas importa tirgus daļa sākotnēji pieauga uz citu trešo valstu importa rēķina. Taču jaunākajā periodā Ķīnas importa tirgus daļa sāka pieaugt uz Savienības ražošanas nozares ražojumu rēķina. Paredzams, ka šī tendence tikai turpināsies, un tiek prognozēts, ka imports par zemām cenām turpinās pieaugt. Saskaņā ar *Mobility Global* datiem Ķīna 2025. gadā ražoja aptuveni 7 miljonus hibrīda transportlīdzekļu, un tiek lēsts, ka tās ražošanas jauda divkāršosies. Kā parādīts 14. tabulā, ir gaidāms, ka ražošanas apjoms turpinās pieaugt.

14. tabula

Hibrīda transportlīdzekļu ražošanas apjoms Ķīnā

	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Ražošanas apjoms (vienībās)	7 018 283	7 405 680	8 164 272	8 663 254	8 673 776	8 645 676
Indekss (2025. gads = 100)	*100*	*106*	*116*	*123*	*124*	*123*

Avots: *Mobility Global*. Skaitļi par 2025. gadu un 2026. gada pirmo pusi atspoguļo faktisko ražošanas apjomu, savukārt skaitļi par 2026. gada otro pusgadu un laikposmu līdz 2030. gadam ir *Mobility Global* prognozes.

(60) Šis ražošanas apjoma pieaugums tiek panākts, neraugoties uz sarūkošo iekšzemes pieprasījumu, proti, saskaņā ar paziņotajiem datiem transportlīdzekļu pārdošanas apjoms gada griezumā sarūk par aptuveni 20 %, tostarp *PHEV* pārdošanas apjoms par 26 % ([21]). Sarūkošā pieprasījuma, jaudas pārpalikuma un sīvās iekšzemes konkurences rezultātā Ķīnas ražotāji aizvien vairāk paļaujas uz eksporta tirgiem. Kā redzams 15. tabulā, Ķīnas eksports 2025. gadā pieauga par gandrīz 500 % salīdzinājumā ar 2022. gadu. Ķīna eksportēja aptuveni 1,125 miljonus hibrīda vieglo pasažieru automobiļu, no kuriem 27 % tika nosūtīti uz Savienību. Tas bija pieaugums par 7 procentpunktiem salīdzinājumā ar 2024. gadu, kad Savienība nonāca 20 % no Ķīnas hibrīda vieglo pasažieru automobiļu eksporta.

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

15. tabula

Kopējais hibrīda transportlīdzekļu imports pasaulē no Ķīnas

	2023	2024	2025
Imports no Ķīnas pasaulē (gab.)	191 912	526 312	1 124 177
Indekss (2023. gads = 100)	*100*	*274*	*586*

Avots: datubāze *Global Trade Alert*

(61) Vienlaikus, kā paskaidrots 5. iedaļā, alternatīvu eksporta galamērķu pieejamība, šķiet, bija ierobežota. Turpretī Savienības tirgus joprojām bija samērā atvērts, un, no to Ķīnas eksportētāju skatpunkta, kuri saskārās ar vāju pieprasījumu iekšzemē un jaudas pārpalikumu, Savienības tirgus tādēļ bija un ir pievilcīgs eksporta galamērķis.

(62) Ņemot vērā ievērojamo un strauji pieaugošo importu Savienībā, šā importa cenas atšķirību, kā arī augstos importa šķēršļus citos attiecīgos eksporta tirgos, pastāv iespējamība, ka imports Savienībā ievērojami pieaugs. Šis nepārtrauktais importa par zemām cenām pieaugums, visticamāk, radīs papildu spiedienu uz Savienības ražotāju cenām un liks samazināties šo ražotāju pārdošanas apjomam, tirgus daļai, rentabilitātei un peļņai no ieguldījumiem. Tas savukārt vājinātu Savienības ražošanas nozares spēju saglabāt ražošanu un nodarbinātību un finansēt būtiskus ieguldījumus, kas vajadzīgi inovācijai un pārejai uz elektrifikāciju. Tādēļ pieejamie pierādījumi pamatoja secinājumu par to, ka pieaugošais importa apjoms par zemām cenām draudēja radīt nopietnu kaitējumu Savienības ražošanas nozarei.

Plānotā pārstrukturēšana

(63) Pamatojoties uz Eiropas Pārstrukturēšanas uzraudzības centra (*ERM*) ([22]) provizorisku analīzi un papildu ziņojumiem, kas saņemti no uzņēmumiem un medijiem, šķiet, ka Savienības autoražotāji kopš 2024. gada ir pastiprinājuši pārstrukturēšanas darbības. Turpmākajā analīzē galvenā uzmanība ir veltīta lielākajiem Savienības autoražotājiem.

(64) Viens Savienības ražotājs 2024. gada decembrī paziņoja, ka ir nolēmis līdz 2030. gadam samazināt darbinieku skaitu par vairāk nekā 35 000 darba ņēmēju uzņēmuma ražotnēs Vācijā ([23]). Vēlāk – 2026. gada martā – šis skaitlis tika palielināts, proti, uzņēmums paredz, ka līdz 2030. gadam grupas ietvaros Eiropas Savienībā tiks likvidēti aptuveni 50 000 darbvietu ([24]).

(65) Minētais Savienības ražotājs 2026. gada septembrī apstiprināja plānus visā pasaulē samazināt darbvietu skaitu par vēl 50 000. Tas nozīmē, ka ražotājs plāno līdz 2030. gadam likvidēt aptuveni 100 000 darbvietu, no kurām aptuveni 50 000 darbvietu attiecas uz uzņēmuma darbvietām Savienībā un vēl 50 000 darbvietu uz uzņēmuma darbvietām visā pasaulē, turklāt aptuveni puse no pēdējām minētajām skar darbvietas Vācijā ([25]). Kaut arī šiem darbvietu skaita samazinājumiem ir plašs mērogs un tie nav konkrēti vērsti uz *HEV* vai *PHEV* ražošanu, tomēr šo liela mēroga pārstrukturēšanas paziņojumu rezultātā hibrīda transportlīdzekļu turpmākā ražošana ir pakļauta aizvien lielākam spiedienam nodrošināt jaudas samazināšanu. Piemēram, 2026. gada septembra paziņojumā bija norādīts, ka Savienības ražotājs pašlaik nevar garantēt turpmākus piešķīrumus ražošanai laikposmā pēc 2030. gada Hannoveres (12 900 darbinieki), Emdenas (7 700 darbinieki) un Cvikavas (8 000 darbinieki) ražotnē, kā arī *Audi* ražotnē Nekārzulmā (15 500 darba ņēmēji), ņemot vērā pieaugošo importa konkurenci ([26]). Gan Hannoveres, gan

([22]) Eiropas Pārstrukturēšanas uzraudzības centrs (*ERM*) visā Eiropas Savienībā seko līdzi darbvietu skaita liela mēroga izmaiņām un autoražotāju paziņojumiem par pārstrukturēšanu, reģistrējot paziņotos pārstrukturēšanas gadījumus, kuru ietvaros ir skartas vismaz 100 darbvietas vai 10 % no darbvietām lielākos uzņēmumos.

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

Nekārzulmas ražotnē tiek ražoti jauni hibrīda transportlīdzekļi, kas izgaismo draudus nodarbinātībai saistībā ar jaunu hibrīda transportlīdzekļu ražošanu šajās ražotnēs. Turklāt vairākas ražošanas līnijas Savienībā ir arī pietiekami elastīgas, lai ražotu transportlīdzekļus ar dažādiem spēka pārvadiem, kas nozīmē to, ka jebkuras šādas ražotnes slēgšana ietekmēs *HEV* un *PHEV* potenciālo ražošanu nākotnē.

(66) Komisija konstatēja, ka cita Savienības hibrīda transportlīdzekļu ražotāja mērķis ir līdz 2030. gadam uzlabot jaudas izmantojumu līdz 80 %, kas tiktu panākts, pārstrukturējot un samazinot ražošanas jaudu Eiropā par 800 000 vienībām ([27]). Šīs pārstrukturēšanas ietvaros Savienības ražotājs plāno ne agrāk kā līdz 2028. gada beigām izbeigt transportlīdzekļu ražošanu Puasī ražotnē (Francijā). Minētais cita starpā attieksies uz hibrīda transportlīdzekļu ražošanu. Paredzams, ka tā vietā ražotne tiks pārprofilēta par labu tādām darbībām kā detaļu ražošana, lietotu transportlīdzekļu sagatavošana pārdošanai, reciklēšana, 3D drukāšana un citas rūpnieciskas darbības.

(67) Tas liecina par to, ka, lai gan pieprasījums pēc elektrificētiem transportlīdzekļiem pieaug, tomēr tirgus izaugsme par labu nāca galvenokārt importētiem hibrīda transportlīdzekļiem, un Savienības ražotāji plāno samazināt ražošanas jaudu, nevis pilnībā gūt labumu no šīs tirgus izaugsmes. Gaidāmais turpmākais importa par zemām cenām pieaugums vēl vairāk pastiprinās spiedienu uz Savienības ražotājiem.

(68) Komisijai ir kļuvuši zināmi vēl citi liela mēroga pārstrukturēšanas paziņojumi, kas ir tieši saistīti ar pieaugošo globālo spiedienu un ar cenu agresīvu noteikšanu autobūves nozarē un kas, visticamāk, ietekmēs hibrīda transportlīdzekļu ražošanu nākotnē. Piemēram, cits autoražotājs paziņoja par visaptverošu jaunu ilgtermiņa stratēģiju un pārstrukturēšanu ar mērķi risināt problēmas, kas saistītas ar spēcīgu globālo konkurenci, izstrādes izmaksām un aizvien lielāku spiedienu no Ķīnas ražotāju puses, kuri spēj strauji pielāgoties pārmaiņām ([28]). Šis Savienības ražotājs plāno samazināt 15 %–20 % no sava inženiertehniskā darbaspēka ([29]), un elektrificētu transportlīdzekļu izstrādes izmaksu pazemināšanas nolūkā tas plāno samazināt tehnisko, pētniecības un administratīvi inženiertehniskās jomas darbvietu skaitu visā pasaulē, tomēr ievērojami skarot darbību Francijā un Spānijā.

(69) Turklāt Komisijai ir kļuvuši zināmi cita hibrīda transportlīdzekļu Savienības ražotāja paziņojumi par darbinieku skaita samazināšanu visā pasaulē, proti, par gandrīz 8 000 darbiniekiem 2027. gadā ([30]), lielākoties Vācijā. Uzņēmums norādīja, ka reorganizācijas galvenie katalizatori ir rentabilitātes samazināšanās un būtiski nelabvēlīgi tirgus apstākļi.

(70) Turklāt vēl viens Savienības ražotājs ir īstenojis strukturālās samazināšanas un izmaksu ierobežošanas stratēģijas, lai saglabātu rentabilitāti. Apstākļos, kad Ķīnā sarūk pieprasījums pēc augstākās klases transportlīdzekļiem un pastāv intensīvs cenu spiediens, no tā izrietošais spiediens uz ieņēmumiem globālā mērogā ir iemesls tam, kādēļ uzņēmums sašaurina darbības, samazina ražošanas mērķrādītājus un visaptveroši vēlreiz izvērtē savu izmaksu struktūru ([31]).

Globālā jauda, kas pieejama ievērojamā apmērā

(71) 16. tabulā ir sniegta *Mobility Global* sagatavotā prognoze par ražotņu vispārējo jaudu galvenajos pasaules tirgos, proti, Ķīnā, Turcijā, Korejā, Japānā un Apvienotajā Karalistē. Prognoze liecina par to, ka jaudas augšupejošā tendence, paredzams, turpināsies 2025.–2033. gada laikposmā, un to galvenokārt veicinās jaudas palielināšana Ķīnā. Tiek lēsts, ka jaudas izmantojums šajās ražotnēs pēc 2025. gada samazināsies zem 50 %, atspoguļojot ievērojamu un satraucošu neizmantotās jaudas līmeni. To jo īpaši veicina Ķīna, kur jaudas izmantojums, saskaņā ar aplēsēm, būs ne vairāk kā 43 %. Tādējādi aplēstais jaudas pārpalikums šajos globālajos tirgos var sasniegt pat 50 miljonus transportlīdzekļu, kas ir faktiskajam ražošanas apjomam līdzvērtīgs līmenis. Kaut arī šie skaitļi neattiecas tikai uz hibrīda transportlīdzekļiem, tomēr tie sniedz attiecīgu kontekstu, lai novērtētu apstākļus, kādos darbojas hibrīda transportlīdzekļu segments. Tas ir īpaši svarīgi, ņemot vērā ražošanas elastību autobūves nozarē, jo ražotāji vienās un tajās pašās ražošanas līnijās spēj ražot transportlīdzekļus ar dažādiem spēka pārvadiem. Tādēļ vispārējās ražošanas un jaudas dinamika autobūves nozarē ir būtiska, lai novērtētu jaudas vidi, kādā atrodas hibrīda transportlīdzekļu segments.

([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. tabula

Prognoze par ražotņu vispārējo jaudu galvenajos pasaules tirgos

Ķīna, Japāna, Koreja, Turcija, Apvienotā Karaliste											
Rādītājs/gads	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Kopējais ražošanas apjoms (1 000 gab.)	43 988	44 022	47 112	45 297	45 172	45 093	45 455	45 996	46 261	46 839	47 124
Indekss	*100*	*100*	*107*	*103*	*103*	*103*	*103*	*105*	*105*	*106*	*107*
Kopējā jauda (1 000 gab.)	83 884	88 072	92 077	94 684	95 179	94 847	95 624	95 283	95 447	95 626	96 127
Indekss	*100*	*105*	*110*	*113*	*113*	*113*	*114*	*114*	*114*	*114*	*115*
Jaudas izmantojums (%)	52	50	51	48	47	48	48	48	48	49	49

Avots: *Mobility Global*

(72) Tādējādi autobūves pasaules tirgus provizoriskā analīze liecina, ka eksportētājiem ir pietiekami brīvi pieejama jauda un ir plānots izvērst papildu jaudu, kura, ņemot vērā zemās importa cenas un Savienības tirgus pievilcīgumu jauniem hibrīda transportlīdzekļiem, visticamāk, aizvien lielākā mērā tiks virzīta uz Savienības tirgu.

Krājumi

(73) Hibrīda transportlīdzekļu krājumu līmenis Savienībā ir būtisks rādītājs tādam turpmākam spiedienam uz Savienības ražošanas nozari, kuru rada importētie ražojumi, jo šos daudzumus ir paredzēts pārdot Savienības tirgū.

(74) Šajā posmā analīze ir īpaši vērsta uz Ķīnu, jo šķiet, ka importa pieaugumu galvenokārt – bet ne tikai – veicina Ķīnas izcelsmes imports. Lai aplēstu attiecīgā ražojuma krājumu līmeni Savienībā, tika izvērtēta statistika par eksportu no Ķīnas uz Savienību 2023.–2025. gadā. Var uzskatīt, ka starpība starp Ķīnas paziņoto eksportu un Savienības reģistrēto importu attiecas uz transportlīdzekļiem, kuri gaida muitošanu Savienībā. Ņemot vērā to, ka transportlīdzekļu pārvadājumi pa jūru no Ķīnas uz Savienību var ilgt vairākus mēnešus, dati par šo gadu nav ņemti vērā.

17. tabula

Ķīnas eksporta statistikas un ES importa statistikas salīdzinājums

	2023	2024	2025
Eksports no Ķīnas uz ES (gab.)	47 644	114 197	356 037
Imports no Ķīnas Eiropas Savienībā (gab.)	46 001	106 542	302 403
Starpība (gab.)	1 643	7 655	53 634

Avots: Ķīnas eksporta statistika un *Eurostat*

(75) Starpība starp eksportu un importu 2023. gadā bija nenozīmīga, 2024. gadā tā nedaudz palielinājās un 2025. gadā ievērojami pieauga, sasniedzot aptuveni 53 000 transportlīdzekļu. Kaut arī daži no šiem transportlīdzekļiem, iespējams, ir muitoti 2026. gadā, tomēr 2025. gadā konstatētā starpība joprojām ir ievērojami lielāka nekā trijos iepriekšējos gados. Tas liecina par to, ka krājumi tiek uzkrāti aizvien lielākā apmērā un tādēļ palielina importa radīto spiedienu uz Savienības ražošanas nozari.

7.3. **Secinājums**

(76) Ņemot vērā iepriekš minēto, Komisija provizoriski secināja, ka Savienības ražotāju stāvoklis bija neaizsargāts un ka tie saskārās ar nopietna kaitējuma draudiem, par ko liecina 7.1. iedaļā izklāstītā ekonomikas rādītāju pasliktināšanās, būtiskais un aizvien straujākais importa pieaugums par zemām cenām, plānotā Savienības ražošanas nozares pārstrukturēšana, ievērojamā apmērā pieejamā globālā ražošanas jauda un arvien lielāki krājumi Savienības tirgū.

8. CĒLOŅSAKARĪBA

(77) Komisija pārbaudīja, vai importa pieaugums ir radījis nopietna kaitējuma draudus Savienības ražotājiem. Turklāt Komisija arī pārbaudīja, vai nopietna kaitējuma draudus Savienības ražotājiem vienlaikus varētu būt veicinājuši citi zināmi faktori, kas liktu apšaubīt cēloņsakarību starp nopietna kaitējuma draudiem Savienības ražošanas nozarei un importa pieaugumu.

8.1. Importa pieaugums

(78) Saskaņā ar Komisijas provizorisko konstatējumu, pastāvēja cēloņsakarība starp attiecīgā ražojuma importa pieaugumu un nopietna kaitējuma draudiem Savienības ražotājiem. Par cēloņsakarību starp importa pieaugumu un Savienības ražošanas nozares nestabilo ekonomisko stāvokli liecināja jaunākajā periodā konstatētās norises.

(79) Kaut arī attiecīgajā periodā pieauga patēriņš Savienībā un pārdošanas apjoms Savienībā, tomēr jaunākais periods izceļas kā pirmais periods, kurā tirgus izaugsme galvenokārt balstījās uz importu, nevis Savienības ražošanas nozari. Tā kā importa klātbūtne Savienības tirgū šajā periodā tika agresīvi paplašināta, Savienības ražošanas nozares ekonomiskie rādītāji pasliktinājās, ieskaitot tirgus daļas zaudēšanu, ievērojamu spiedienu uz cenām, aizvien vājāku rentabilitāti un nepieciešamību pēc turpmākas pārstrukturēšanas.

(80) Mēneša dati par jaunāko periodu liecina, ka imports Savienības tirgū ienāk arvien straujākā tempā. Turklāt eksportētājiem ir pietiekami brīvi pieejama jauda, un tie plāno izvērst papildu jaudu. Ņemot vērā hibrīda transportlīdzekļu Savienības tirgus pievilcīgumu cenas ziņā, ir paredzams, ka jaunākajā periodā konstatētā tendence turpināsies un pat paātrināsies vēl vairāk.

(81) Ņemot vērā jau tā vājo Savienības ražošanas nozares rentabilitāti apvienojumā ar augstajām pastāvīgajām izmaksām un būtiskiem ieguldījumiem, kas vajadzīgi, lai saglabātu konkurētspēju šajā tirgū, turpinoties importa pieaugšanas tendencei, neapšaubāmi vēl vairāk pasliktināsies ražošanas nozares ekonomiskais stāvoklis (kā tas jau noticis jaunākajā periodā) un tuvākajā nākotnē, visticamāk, radīsies nopietns kaitējums Savienības ražotājiem.

(82) Tāpēc Komisija provizoriski secināja, ka pastāvēja cēloņsakarība starp importa pieaugumu un nopietna kaitējuma draudiem Savienības ražotājiem.

8.2. Citi zināmi faktori

(83) Lai pārliecinātos, ka nopietna kaitējuma draudus ir radījis importa pieaugums, nevis citi faktori, Komisija ir veikusi provizorisku analīzi, lai noteiktu to, vai citi faktori varētu būt veicinājuši nopietna kaitējuma draudus Savienības ražotājiem, un lai nošķirtu šo faktoru ietekmi no importa pieauguma ietekmes ar nolūku provizoriski noteikt, vai pastāv patiesa un būtiska cēloņsakarība starp cēloni un sekām.

(84) Kaut arī augstas enerģijas cenas ir svarīgs faktors hibrīda transportlīdzekļu ražošanā, tomēr faktisko nopietna kaitējuma draudu iemesls ir spiediens uz ES cenām, kuru rada importa par zemām cenām pieaugums. Enerģijas cenas Savienībā kopumā ir augstākas nekā dažās citās pasaules daļās. Normālos tirgus apstākļos ražotāji var atspoguļot izmaksu pieaugumu savās pārdošanas cenās, lai saglabātu samērīgu peļņu. Tomēr attiecīgais ražojums tiek ievests Savienībā par cenām, kuras ir vidēji par 18 % zemākas nekā Savienības cenas un rada spiedienu, kas Savienības ražotājiem neļāva palielināt savu pārdošanas cenu, lai segtu enerģijas cenas kāpumu. Tādējādi nopietna kaitējuma draudi pastāv nevis saistībā ar enerģijas izmaksu pieaugumu pašu par sevi, bet gan tādēļ, ka importa pieauguma dēļ Savienības ražotāji nespēja precīzi atspoguļot šo izmaksu pieaugumu savās pārdošanas cenās.

(85) Savienības ražotāju eksporta rādītāji attiecīgajā periodā visumā ir bijuši stabili, izņemot 2024. gadu, kad eksports samazinājās. Ņemot vērā šo stabilitāti, Komisija provizoriski uzskatīja, ka eksporta rādītāji neveicināja nopietna kaitējuma draudus.

(86) Attiecībā uz patērētāju pieprasījumu jānorāda, ka Eiropas Savienībā kopš 2023. gada reģistrēto hibrīda transportlīdzekļu skaits ir pastāvīgi pieaudzis. Turklāt saskaņā ar *Global Mobility* apkopotajiem datiem, ir paredzams, ka līdz 2029. gadam šādu reģistrēto transportlīdzekļu skaits turpinās palielināties.

18. tabula

Reģistrētu jaunu hibrīda transportlīdzekļu skaita dinamika Eiropas Savienībā (ar prognozi)

	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Reģistrētie transportlīdzekļi (1 000 gab.)	3 530	4 048	4 749	5 552	6 056	6 359	6 430	6 173
Indekss (2023. gads = 100)	*100*	*115*	*135*	*157*	*172*	*180*	*182*	*175*

Avots: *Mobility Global* un *ACEA*. Skaitļi par 2026.–2030. gadu ir ietverti *Global Mobility* prognozē.

(87) Pieaug ne tikai reģistrēto transportlīdzekļu skaits, bet arī hibrīda transportlīdzekļu īpatsvars kopējā reģistrēto transportlīdzekļu skaitā ir palielinājies – no 33 % 2023. gadā līdz 46 % jaunākajā periodā.

19. tabula

Jaunu hibrīda transportlīdzekļu īpatsvars kopējā reģistrēto transportlīdzekļu skaitā Eiropas Savienībā

	2023	2024	2025	JP
Hibrīda transportlīdzekļu īpatsvars kopējā ES reģistrēto transportlīdzekļu skaitā (%)	33	38	44	46
Indekss (2023. gads = 100)	*100*	*115*	*133*	*139*

Avots: *Mobility Global* un *ACEA*

(88) Tādēļ Komisija provizoriski noteica, ka pieprasījums pēc hibrīda transportlīdzekļiem Savienībā pieaug un tādējādi neveicina nopietna kaitējuma draudus.

(89) Attiecībā uz normatīvo vidi, kas saistīta ar CO_2 emisiju samazināšanu, jāatzīmē, ka šo normatīvo vidi nevar uzskatīt par cēloni nopietna kaitējuma draudiem. Gluži pretēji – piemērojamās un ierosinātās regulatīvās norises ir uzlabojušas perspektīvu hibrīda transportlīdzekļu ražotājiem. Kaut arī Savienība ir noteikusi vērienīgus CO_2 samazināšanas mērķrādītājus attiecībā uz jauniem vieglajiem automobiļiem un autofurgoniem, tomēr šie pasākumi nenozīmē hibrīdtehnoloģiju tūlītēju aizliegumu. Drīzāk ir tā, ka pārejas satvars ir strukturēts laika gaitā, un nesen tas ir attīstījies tādā veidā, kas hibrīda transportlīdzekļu ražotājiem noteic mazāk ierobežojumu, nekā sākotnēji bija prognozēts. Konkrēti – ir notikušas izmaiņas politikas virzībā, proti, pieņēmums, saskaņā ar kuru līdz 2030. gadam tiktu panākta straujāka pāreja uz pilnīgi elektriskiem akumulatoru baterijas transportlīdzekļiem, ir mainījies par labu pakāpeniskākai pieejai virzībā līdz 2035. gadam, un priekšlikums par CO_2 samazināšanas mērķrādītāju 90 % apmērā, nevis tādu transportlīdzekļu pilnīgs aizliegums, kuri nav akumulatoru baterijas elektrotransportlīdzekļi (*BEV*), dod iespēju turpināt hibrīda transportlīdzekļu ražošanu. Tāpēc Komisija uzskata, ka normatīvo vidi pašlaik nevar raksturot kā tādu, kas draud radīt nopietnu kaitējumu hibrīda transportlīdzekļu ražotājiem Savienībā.

(90) Tādējādi Komisija nav provizoriski konstatējusi nekādus citus faktorus, kas varētu vājināt cēloņsakarību starp importa pieaugumu un nopietna kaitējuma draudiem Savienības ražotājiem.

8.3. **Secinājums**

(91) Iepriekš minēto iemeslu dēļ Komisija provizoriski secināja, ka pastāv cēloņsakarība starp būtisko importa pieaugumu un nopietna kaitējuma draudiem Savienības ražošanas nozarei. Citi faktori, iespējams, ir veicinājuši nopietna kaitējuma draudus Savienības ražotājiem, taču šie faktori nav mazinājuši cēloņsakarību.

9. **SAVIENĪBAS INTERESES**

(92) Komisija pārbaudīja, vai Savienības interesēs būtu pieņemt pagaidu pasākumus. Savienības intereses tika analizētas, novērtējot dažādās iesaistīto personu, tai skaitā Savienības ražotāju, importētāju un lietotāju, intereses.

(93) Klimatneitralitātes mērķis ir Eiropas zaļā kursa pamatā, un tas ir juridiski saistošs mērķis, kas noteikts Klimata aktā. Lai līdz 2050. gadam sasniegtu klimatneitralitātes mērķi ([32]), Eiropas Savienība veic pasākumus nolūkā samazināt vieglo automobiļu radītās emisijas, jo autotransports rada vienu piekto daļu no CO_2 emisijām Eiropas Savienībā ([33]). ES mērķis ir līdz 2030. gadam samazināt vieglo automobiļu radītās emisijas par 55 % un autofurgonu radītās emisijas par 50 % salīdzinājumā ar 2021. gadu, lai līdz 2035. gadam sasniegtu mērķi – panākt nulles emisijas no jauniem vieglajiem automobiļiem un autofurgoniem ([34]). Tādēļ (patlaban) ir aizliegta jaunu benzīna vai dīzeļdegvielas automobiļu pārdošana no 2035. gada ([35]).

(94) Tomēr pašlaik, kad notiek pāreja no transportlīdzekļiem ar iekšdedzes motoru uz pilnībā elektriskiem transportlīdzekļiem, hibrīdautomobiļi tiek bieži izmantoti un patērētāju vidū ir iecienīti kā alternatīva, jo tie jau tagad veicina emisiju samazināšanu, taču hibrīdautomobiļiem nav tādu nepilnību kā mazāka sniedzamība elektriskā režīmā, kas raksturīga daudziem pilnībā elektriskiem transportlīdzekļiem.

(95) Tas pats attiecas uz autoražotājiem, kuri izmanto arī hibrīdautomobiļus kā pārejas modeļus virzībā no iekšdedzes motora uz pilnībā elektriskiem transportlīdzekļiem, lai sadalītu izmaksas un izmantotu šos transportlīdzekļus kā pētniecības un inovācijas "laboratoriju" nolūkā pavērt ceļu moderniem, pilnībā elektriskiem transportlīdzekļiem.

(96) Tādēļ gadījumā, ja Savienībā vairs netiktu ražoti hibrīdautomobiļi, patērētājiem paliktu maz alternatīvu, jo Ķīnas importa tirgus daļa jau tagad sašaurina citu piegādātāju, piemēram, Japānas vai Korejas, tirgus daļu, un jaunākajā periodā Ķīnas imports arī sāka palielināt savu tirgus daļu uz Savienības ražošanas nozares rēķina.

(97) Turklāt šim tirgum ir raksturīgas augstas pastāvīgās izmaksas un ievērojamas prasības attiecībā uz ieguldījumiem, kas vajadzīgi konkurētspējas saglabāšanai. Dzīvotspējīga un rentabla autobūves nozare Savienībā ir ļoti būtiska, lai nodrošinātu nepieciešamos ieguldījumus pētniecībā un izstrādē nolūkā līdz 2035. gadam Savienībā ražot pilnībā elektriskus transportlīdzekļus. Savienības interesēs nebūtu pieļaut to, ka ES zaļo pārkārtošanos virza vienīgi ārvalstu dalībnieki.

(98) Turklāt Komisija uzskata, ka pagaidu aizsardzības pasākums, kā tas izklāstīts 12. iedaļā, nodrošinātu pienācīgu līdzsvaru starp Savienības ražotāju un lejasposma lietotāju interesēm. Ņemot vērā hibrīda transportlīdzekļu nozares nozīmi Savienības ekonomikā, jo īpaši inovācijas, elektrifikācijas un nodarbinātības ziņā, Komisijas provizoriskais novērtējums bija tāds, ka pasākumu noteikšana hibrīda transportlīdzekļiem būtu Savienības interesēs.

10. **KRITISKI APSTĀKĻI**

(99) Saskaņā ar Regulas (ES) 2015/478 7. panta 1. punkta a) apakšpunktu Komisija pārbaudīja, vai pastāv kritiski apstākļi, kuros kavēšanās radītu grūti novēršamu kaitējumu. Šajā nolūkā Komisija novērtēja Savienības ražotāju situāciju, importa dinamiku jaunākajā periodā un iespējamību, ka imports tuvākajā nākotnē pieaugs vēl vairāk.

(100) Kā paskaidrots 7. iedaļā, neraugoties uz ievērojamo patēriņa pieaugumu Savienībā, Savienības ražotāji jaunākajā periodā zaudēja tirgus daļu, savukārt to rentabilitāte būtiski samazinājās un sasniedza tikai aptuveni divas trešdaļas no minimālās peļņas, kura parasti būtu vajadzīga, lai nodrošinātu minētās ražošanas nozares hibrīda transportlīdzekļu darījumdarbības ilgtermiņa finansiālo dzīvotspēju. Vienlaikus imports Savienībā tika ievests par cenām, kas bija vidēji par 18 % zemākas nekā Savienības ražošanas nozares cenas. Tādēļ Savienības ražotāji saskārās ar aizvien lielāku konkurences spiedienu laikā, kad viņu spēja absorbēt turpmāku ekonomiskā stāvokļa pasliktināšanos jau tā ir ierobežota.

([32]) Oglekļa emisiju samazināšana: ES mērķi un politika | Tēmas |Eiropas Parlaments.

([33]) Automobiļu radītās CO_2 emisijas: fakti un skaitļi (infografika) | Tēmas |Eiropas Parlaments.

([34]) Automašīnu radīto emisiju samazināšana: jaunie CO_2 mērķi autotransportam un mikroautobusiem | Tēmas |Eiropas Parlaments.

([35]) Tomēr Komisija 2025. gada decembrī nāca klajā ar priekšlikumu pārskatīt CO_2 emisiju standartus vieglajām automašīnām un autofurgoniem. Saskaņā ar priekšlikumu autoražotājiem no 2035. gada būs jāpanāk nevis 100 % samazinājums, bet gan mērķrādītājs, kas paredz izpūtēja emisijas samazināt par 90 %, savukārt atlikušie 10 % emisiju būs jākompensē, izmantojot Savienībā ražotu mazoglekļa tēraudu vai e-degvielas un biodegvielas. Līdztekus pilnībā elektriskiem transportlīdzekļiem (*EV*) zināma loma pēc 2035. gada tādējādi aizvien tiks atvēlēta no elektrotīkla uzlādējamiem hibrīdelektriskiem transportlīdzekļiem (*PHEV*), brauciena attāluma palielinātājiem, mērenhibrīdelektriskiem transportlīdzekļiem un transportlīdzekļiem ar iekšdedzes motoru. Sk. arī https://climate.ec.europa.eu/areas-action/transport-decarbonisation/road-transport/cars-and-vans_en.

(101) Mēneša dati apstiprināja to, ka importa par zemām cenām pieaugums turpinājās – galvenokārt (bet ne tikai) Ķīnas izcelsmes importa gadījumā. Imports no Ķīnas Savienībā ir nonācis arvien straujākā tempā, it īpaši jaunākā perioda otrajā pusē, un ir ieguvis vēl lielāku tirgus daļu uz Savienības ražošanas nozares, kā arī citu tradicionālo piegādātāju, kas eksportē uz Savienības tirgu, rēķina. Vienlaikus iekšzemes pieprasījums Ķīnā gadu no gada samazinās, savukārt ražošanas apjoms Ķīnā, paredzams, turpinās pieaugt, lai gan jaudas izmantojums, saskaņā ar aplēsēm, nepārsniegs 43 %. Šī kombinācija, ko veido jaudas pārpalikums, iekšzemes pieprasījuma samazināšanās un sīva konkurence iekšzemē, rada spēcīgu stimulu Ķīnas ražotājiem tuvākajā nākotnē izvērst darbību eksporta tirgos. Tas, ka citos tirgos aizvien biežāk tiek izmantoti tirdzniecību ierobežojoši pasākumi, palielina risku, ka šis eksports tiks virzīts uz Savienību, kas joprojām ir samērā atvērts un pievilcīgs tirgus. Tādēļ Savienība ir pakļauta riskam, ka imports nenovēršami vēl vairāk pieaugs laikā, kad Savienības ražošanas nozares stāvoklis jau tā ir nestabils.

(102) Komisija uzskatīja, ka kombinācija, ko veido jau tā nestabilais Savienības ražotāju ekonomiskais stāvoklis, pastāvīgais importa pieaugums, ievērojamais cenu spiediens minētā importa rezultātā un iespējamība, ka imports tuvākajā nākotnē pieaugs vēl vairāk, rada situāciju, kurā jebkāda kavēšanās pagaidu aizsardzības pasākumu pieņemšanā radītu grūti labojamu kaitējumu. Ja pirms izmeklēšanas pabeigšanas nebūtu savlaicīgas rīcības, Savienības ražošanas nozare saskartos ar turpmāku importa apjomu pieaugumu un pastāvīgu cenu spiedienu.

(103) Tādēļ Komisija provizoriski secināja, ka pastāv kritiski apstākļi Regulas (ES) 2015/478 7. panta 1. punkta a) apakšpunkta nozīmē un ka nekavējoties būtu jāpieņem pagaidu aizsardzības pasākumi.

11. **KONKRĒTU VALSTU IZSLĒGŠANA NO PAGAIDU PASĀKUMU TVĒRUMA**

(104) Saskaņā ar Regulas (ES) 2015/478 18. pantu pagaidu pasākumi nav piemērojami nevienam ražojumam, kura izcelsme ir jaunattīstības valstī, kas ir PTO dalībvalsts, vai Alžīrijā ([36]) un Libānā ([37]), kamēr minētā ražojuma importa daļa Savienībā nepārsniedz 3 %, ar noteikumu, ka tās jaunattīstības valstis, kuras ir PTO dalībvalstis un kuru importa daļa nepārsniedz 3 %, kopā neieved vairāk par 9 % no attiecīgā ražojuma importa Savienībā.

(105) Šīs regulas I.1. pielikumā ir uzskaitītas jaunattīstības valstis, kas ir PTO dalībnieces, kā arī Alžīrija un Libāna, kuras var pretendēt uz atbrīvojumu no aizsardzības pasākumiem, ievērojot iepriekšējā apsvērumā izklāstītos nosacījumus.

(106) Metodika, kas izmantota jaunattīstības valstu importa daļas noteikšanai, ir balstīta uz attiecīgā ražojuma kopējo importu Savienībā 2025. gadā. Katras I.1. pielikumā minētās jaunattīstības valsts izcelsmes importa daļa aprēķināta kā daļa no minētā kopējā importa. Ukrainas, Kenijas, Islandes, Lihtenšteinas un Norvēģijas izcelsmes imports ir izslēgts no kopējā importa aprēķina.

(107) Šīs regulas I.2. pielikumā ("To jaunattīstības valstu saraksts, kurām piemēro pagaidu pasākumus") ir ietverts šā aprēķina rezultāts un norādītas jaunattīstības valstis, kurām piemēro pagaidu aizsardzības pasākumus, jo tās pārsniedz 3 % robežvērtību. Visas jaunattīstības valstis, kuras ir PTO dalībnieces un kuru importa daļa ir mazāka par 3 %, 2025. gadā kopā neieveda vairāk par 9 % no attiecīgā ražojuma kopējā importa Savienībā.

(108) Turklāt, kā izklāstīts 4. iedaļā, arī Ukraina, Eiropas Ekonomikas zona (EEZ) un Kenija būtu jāizslēdz no pagaidu pasākumu tvēruma.

(109) Ņemot vērā prasības, kas noteiktas Līgumā par Lielbritānijas un Ziemeļīrijas Apvienotās Karalistes izstāšanos no Eiropas Savienības un Eiropas Atomenerģijas kopienas ("Izstāšanās līgums"), kura neatņemama daļa ir Vindzoras

([36]) Padomes Lēmums 2005/690/EK (2005. gada 18. jūlijs) par Eiropas un Vidusjūras valstu Nolīguma, ar ko izveido asociāciju starp Eiropas Kopienu un tās dalībvalstīm, no vienas puses, un Alžīrijas Tautas Demokrātisko Republiku, no otras puses, noslēgšanu (OV L 265, 10.10.2005., 1. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2005/690/oj).

([37]) Padomes Lēmums 2006/356/EK (2006. gada 14. februāris), lai noslēgtu Eiropas un Vidusjūras valstu Nolīgumu, ar ko izveido asociāciju starp Eiropas Kopienu un tās dalībvalstīm, no vienas puses, un Libānas Republiku, no otras puses (OV L 143, 30.5.2006., 1. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2006/356/oj).

regulējums, un prasības, kas noteiktas Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) 2020/2170 ([38]), un lai nodrošinātu, ka attiecīgos ražojumus var arī turpmāk ievest Ziemeļīrijā, uz minētajiem ražojumiem nebūtu jāattiecina kvotas, ja tos ieved no Apvienotās Karalistes citas daļas un pārdod galapatērētājiem Ziemeļīrijas teritorijā un ja tos reģistrē izmantošanai Ziemeļīrijā. Pamatojoties uz pieejamajiem pierādījumiem, Komisija neuzskata, ka tas varētu radīt būtisku risku pasākuma efektivitātei. Tomēr Komisija cieši uzraudzīs attiecīgā ražojuma tirdzniecības plūsmas, kad to pārvieto no Apvienotās Karalistes citas daļas uz Ziemeļīriju, kā arī turpmākas tirdzniecības plūsmas no Ziemeļīrijas uz pārējo Savienības teritoriju, un vajadzības gadījumā var grozīt šo regulu.

12. SECINĀJUMI UN PAGAIDU PASĀKUMU PIEŅEMŠANA

12.1. Pagaidu pasākumu pieņemšana

(110) Sākotnēji tika secināts, ka Savienības ražotāji cieš no nopietna kaitējuma draudiem. Ņemot vērā 10. iedaļā izskaidrotos kritiskos apstākļus, tiek uzskatīts, ka pirms pašreizējās izmeklēšanas pabeigšanas būtu jāpieņem pagaidu aizsardzības pasākumi, lai novērstu tādu turpmāku kaitējumu Savienības ražošanas nozarei, kuru būtu grūti labot.

12.2. Pagaidu pasākuma veids, līmenis un ilgums

(111) Nosakot vispiemērotāko pagaidu aizsardzības pasākuma veidu, Komisija ņēma vērā vairākus elementus.

(112) Pirmkārt, Komisija apsvēra, ko ir lietderīgi darīt, lai novērstu tos nopietna kaitējuma draudus Savienības ražotājiem, kuri kļuva acīmredzami jaunākajā periodā.

(113) Otrkārt, Komisija ņēma vērā savu praksi iepriekšējās aizsardzības pasākumu izmeklēšanās un piemērojamās starptautiskās saistības, saskaņā ar kurām tradicionālās tirdzniecības plūsmas būtu jāsaglabā, ciktāl tās nepasliktina konstatētā nopietnā kaitējuma draudus.

(114) Treškārt, Komisija ņēma vērā cenu līmeni, kādā imports ienāk Savienībā, konkrētos tirgus apstākļus un ražotāju eksportētāju spēju absorbēt ļoti augstus papildu maksājumus ([39]). Ar pasākumu būtu jānodrošina efektīva Savienības ražotāju aizsardzība pret importa pieaugumu, kas rada nopietna kaitējuma draudus.

(115) Ņemot vērā iepriekš minētos apsvērumus, jo īpaši attiecībā uz kritiskajiem apstākļiem, kuru dēļ ir nepieciešama tūlītēja rīcība, Komisija uzskatīja, ka tarifa pasākums nenodrošinās efektīvu reakciju uz nopietna kaitējuma draudiem, jo tas nepietiekami novērsīs importa pieaugumu. Tādēļ, lai nodrošinātu Savienības ražotāju efektīvu aizsardzību, tika uzskatīts, ka ir vajadzīgs kvantitatīvs ierobežojums importa kvotu veidā, nosakot maksimālo attiecīgā ražojuma daudzumu, ko pagaidu aizsardzības pasākuma piemērošanas periodā var importēt Savienībā. Imports ārpus kvotām nebūtu jāatļauj. Ja ir minēts imports, ar to būtu jāsaprot muitas deklarācijas par laišanu brīvā apgrozībā.

(116) Komisija raudzījās, lai šis pasākums būtu saderīgs ar Savienības saistībām, kas izriet no divpusējiem un reģionāliem tirdzniecības nolīgumiem ar trešām valstīm. Komisija nolēma noteikt pasākumu kvotu veidā. Komisija secināja, ka šāda pasākuma pieņemšana ir pasākums, kas vismazāk traucē divpusējās tirdzniecības turpināšanai ar Savienības brīvās tirdzniecības partneriem un ir pilnīgi nepieciešams, lai novērstu radušās grūtības.

([38]) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2020/2170 (2020. gada 16. decembris) par Savienības tarifa kvotu un citu importa kvotu piemērošanu (OV L 432, 21.12.2020., 1. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2020/2170/oj).

([39]) Šajā sakarā Komisija ņēma vērā ievērojamo neizmantoto ražošanas jaudu, kura pieejama ražotājiem eksportētājiem, iekšzemes tirgu ierobežoto spēju absorbēt šo jaudu un apstākli, ka citos tirgos aizvien biežāk tiek izmantoti tirdzniecību ierobežojoši pasākumi, kas padara Savienības tirgu īpaši pievilcīgu kā produkcijas pārpalikuma noieta vietu.

(117) Pamatojoties uz Savienības interešu apsvērumiem un lai nodrošinātu kvotu apjoma optimālu izmantošanu, Komisija uzskatīja, ka kvotas būtu jāpiešķir, no vienas puses, konkrēti tām valstīm, kurām ir būtiska interese par attiecīgā ražojuma piegādi (tā dēvētās "konkrētai valstij noteiktās kvotas" jeb "KVNK"), un, no otras puses, visām pārējām izcelsmes valstīm. Šajā regulā tiek uzskatīts, ka valstīm, kuru izcelsmes importa daļa 2025. gadā pārsniedza 2 %, ir būtiska interese par piegādi, un ka tām būtu jāsaņem konkrētai valstij noteiktā kvota. Atlikusī kvota ("pārējo valstu kvota") būtu jāpiešķir visām pārējām piegādātājvalstīm.

(118) Komisija uzskatīja, ka konkrētām valstīm noteikto kvotu apjomus ir lietderīgi noteikt tādā importa līmenī, kas attiecīgās valsts gadījumā ticis reģistrēts 2025. gadā, vērtības ziņā palielinot to nedaudz virs 15 %. Ar šādu pieeju tika ņemta vērā jaunu hibrīda transportlīdzekļu Savienības tirgus ievērojamā izaugsme, kas iepriekšējos trīs gados palielinājās vidēji par 15 %. Komisija uzskatīja, ka kvotu noteikšana vēsturiskajā tirdzniecības līmenī vien pienācīgi neatspoguļotu tirgus dinamiku vai Savienības lietotāju intereses. 2025. gads tika provizoriski izraudzīts par atsauces gadu, jo tas bija pēdējais veselais gads, par kuru bija pieejami dati. Turklāt 2025. gadā tika reģistrēts vislielākais importa apjoms.

(119) Ņemot vērā ierobežoto skaitu transportlīdzekļu, kas importēti no citām izcelsmes valstīm papildus tām izcelsmes valstīm, kurām ir būtiska interese par attiecīgā ražojuma piegādi ("konkrētai valstij noteikto kvotu turētāji"), un lai izvairītos no tā, ka tiek nepamatoti ierobežota to piekļuve Savienības tirgum, pārējo valstu gada kvota tika noteikta 1 500 transportlīdzekļu apmērā, nevis aprēķināta saskaņā ar 118. apsvērumā aprakstīto metodiku.

(120) Kvotas ir noteiktas šīs regulas II pielikumā. Pagaidu aizsardzības pasākuma piemērošanas laikposmā kvotas būtu jāadministrē pa ceturkšņiem, neizmantoto kvotu apjomus pārnesot uz nākamo ceturksni (no 2026. gada 1.decembra uz 2027. gada 28. februāri, no 2027. gada 1. marta uz 2027. gada 31. maiju un no 2027. gada 1. jūnija uz 2027. gada 18. jūniju).

(121) Pārējo valstu kvota būtu jāpārvalda hronoloģiskā secībā pēc datumiem, kuros pieņemtas deklarācijas par laišanu brīvā apgrozībā, kā paredzēts Komisijas Īstenošanas regulā (ES) 2015/2447 ([40]). Šīs pārvaldības metodes piemērošanas nolūkā ir nepieciešama cieša dalībvalstu un Komisijas sadarbība.

(122) Importam piemērojamās kvotas robežās tiek piemērota muitas nodokļa likme, kas citādi būtu jāpiemēro attiecīgajam ražojumam, ņemot vērā jebkuru preferenciāla tarifa režīmu, kurš paredzēts nolīgumā starp Savienību un izcelsmes valsti.

(123) Tiesības importēt preces no jaunattīstības valstīm, uz kurām kvotas neattiecina, ir atkarīgas no preču izcelsmes. Tādēļ būtu jāpiemēro pašlaik Savienībā spēkā esošie kritēriji nepreferenciālas izcelsmes noteikšanai.

(124) Nevajadzētu atļaut importu, kas pārsniedz piemērojamo kvotu.

(125) Tā ka kvotas ir izteiktas transportlīdzekļu skaitā, var piešķirt tikai veselas vienības. Ja kvotas apjomu aprēķina proporcionāli laikam vai ja kvotas izmantošanas pieprasījumus, kuri pārsniedz pieejamo atlikumu, piešķir proporcionāli, rezultāts būtu jānoapaļo uz leju līdz tuvākajai veselajai vienībai, lai kvota nekad netiktu pārsniegta. Lai nesamazinātu kopējo kvotas apjomu, atlikumam, kas rodas pēc noapaļošanas uz leju, nevajadzētu palikt pieejamam izmantošanai kārtējā kvotas periodā, bet tas būtu jāpārnes uz nākamo periodu, izņemot pēdējo kvotas periodu.

(126) Pagaidu pasākumi būtu jāpiemēro 200 kalendārās dienas no šīs regulas spēkā stāšanās dienas (līdz 2027. gada 18. jūnijam). Lai nodrošinātu to, ka šie noteikumi tiek īstenoti pēc iespējas drīz, tie būtu jāpiemēro no šīs regulas spēkā stāšanās dienas bez bloķēšanas perioda.

([40]) Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2015/2447 (2015. gada 24. novembris), ar ko paredz sīki izstrādātus noteikumus, kas vajadzīgi, lai īstenotu konkrētus noteikumus Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) Nr. 952/2013, ar ko izveido Savienības Muitas kodeksu (OV L 343, 29.12.2015., 558. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2015/2447/oj).

(127) Izmeklējamais ražojums ir aprakstīts 5. apsvērumā. Tomēr ražošanas procesiem un tirgus apstākļiem autobūves nozarē kopumā ir raksturīga augsta sarežģītības pakāpe. Konkrēti – attiecīgo ražojumu var ražot ražotnēs, kurās ražo arī transportlīdzekļus, kas neietilpst ražojuma definīcijas tvērumā, tostarp izmantojot vienus un tos pašus komponentus. Turklāt svarīga autobūves nozares iezīme ir lietotu transportlīdzekļu pārdošana. Tādēļ Komisija uzrauga importa tendences, jo īpaši ņemot vērā:

— transportlīdzekļus, kuri galvenokārt paredzēti deviņu vai mazāk cilvēku, ieskaitot vadītāju, pārvadāšanai, ar iekšdedzes virzuļmotoru, lietotus vai jaunus, un kurus pašlaik klasificē ar KN kodiem 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,

— iepriekš minētās kategorijas ietvaros – mikrohibrīda elektrotransportlīdzekļus, kuri galvenokārt paredzēti deviņu vai mazāk cilvēku, ieskaitot vadītāju, pārvadāšanai, kuriem piedziņu nodrošina iekšdedzes virzuļmotors un kuriem ir elektroenerģijas avots, piemēram, integrēts ģenerators vai starteris, ko izmanto tikai citām funkcijām, kas nav piedziņas nodrošināšana; lietotus vai jaunus, kurus pašlaik klasificē ar *TARIC* kodiem: 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 un 8703 33 90 10,

— mehāniskos transportlīdzekļus preču pārvadāšanai, kuru pilnmasa nepārsniedz 5 tonnas, lietotus vai jaunus, neatkarīgi no spēka pārvada veida, kurus pašlaik klasificē ar KN kodiem 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,

— lietotus hibrīda transportlīdzekļus, kuri galvenokārt paredzēti deviņu vai mazāk cilvēku, ieskaitot vadītāju, pārvadāšanai un kuriem piedziņu nodrošina gan iekšdedzes virzuļmotors, gan elektromotors vai vairāki elektromotori, neatkarīgi no iekustināto riteņu skaita un neatkarīgi no tā, vai tos var uzlādēt, pieslēdzoties ārējam elektroenerģijas avotam, un kurus pašlaik klasificē ar KN kodiem 8703 40 90, ex 8703 50 00, 8703 60 90, ex 8703 70 00 (*TARIC* kodi 8703 50 00 90; 8703 70 00 90),

— lietotus transportlīdzekļus, kuriem piedziņu nodrošina vienīgi elektromotors un kuri galvenokārt paredzēti deviņu vai mazāk cilvēku, ieskaitot vadītāju, pārvadāšanai, un kurus pašlaik klasificē ar kodu 8703 80 90.

(128) Uzraugot iepriekš minētās transportlīdzekļu kategorijas, Komisija varēs novērtēt šo transportlīdzekļu importa dinamiku un lemt par to, vai izmaiņas importa modeļos varētu ietekmēt šā pasākuma efektivitāti.

(129) Komisija ir apspriedusies ar Aizsardzības pasākumu komiteju, kas izveidota saskaņā ar attiecīgi Regulas (ES) 2015/478 3. panta 3. punktu un Regulas (ES) 2015/755 22. panta 3. punktu,

IR PIEŅĒMUSI ŠO REGULU.

1. pants

1. Ievērojot 4. pantu, ar šo uz 200 kalendārajām dienām no šīs regulas spēkā stāšanās dienas atver kvotas trešo valstu izcelsmes konkrētu jaunu hibrīda transportlīdzekļu importam Savienībā, kuri galvenokārt paredzēti deviņu vai mazāk cilvēku, ieskaitot vadītāju, pārvadāšanai un kuriem piedziņu nodrošina gan iekšdedzes virzuļmotors, gan elektromotors vai vairāki elektromotori, neatkarīgi no iekustināto riteņu skaita un neatkarīgi no tā, vai tos var uzlādēt, pieslēdzoties ārējam elektroenerģijas avotam, un kurus pašlaik klasificē ar KN kodiem ex 8703 40 10, ex 8703 50 00, ex 8703 60 10, un ex 8703 70 00 (*TARIC* kodi 8703 40 10 10, 8703 40 10 90, 8703 50 00 10, 8703 60 10 10, 8703 60 10 90, 8703 70 00 10).

2. Ja kvota ir pilnībā izmantota, attiecīgā ražojuma importu Savienībā neatļauj.

3. Deklarācija par attiecīgās izcelsmes kvotām ir obligāta.

4. Importam piemērojamās kvotas robežās tiek piemērota muitas nodokļa likme, kas citādi būtu jāpiemēro attiecīgajam ražojumam, ņemot vērā ikvienu preferenciāla tarifa režīmu, kurš paredzēts nolīgumā starp Savienību un izcelsmes valsti.

5. Neatkarīgi no 1. punkta kvotas nepiemēro tāda attiecīgā ražojuma importam, kas ievests Ziemeļīrijā no Apvienotās Karalistes citas daļas un ko pārdod galapatērētājiem Ziemeļīrijas teritorijā un reģistrē izmantošanai Ziemeļīrijā.

6. Šo pantu nepiemēro ražojumiem, kuru izcelsme ir:

a) Islandē, Lihtenšteinā un Norvēģijā;

b) Ukrainā;

c) Kenijā;

d) jaunattīstības valstīs, kuras norādītas I.1. pielikumā, izņemot I.2. pielikumā norādītās valstis.

2. pants

1. Kvotas, kas norādītas 1. pantā, pārvalda Komisija un dalībvalstis saskaņā ar tarifu kvotu pārvaldības sistēmu, kura paredzēta Īstenošanas regulas (ES) 2015/2447 49.–54. pantā.

2. Kvotas administrē pa ceturkšņiem: no 2026. gada 1. decembra līdz 2027. gada 28. februārim, no 2027. gada 1. marta līdz 2027. gada 31. maijam un no 2027. gada 1. jūnija līdz 2027. gada 18. jūnijam.

3. Katras ceturkšņa kvotas sadale tiek apturēta Komisijas 20. darba dienā pēc attiecīgā ceturkšņa beigām.

4. No 2026. gada 1. decembra līdz 2027. gada 18. jūnijam vienā ceturksnī neizmantotos kvotu apjomus pārnes uz nākamo ceturksni tajā pašā piemērošanas gada periodā.

5. Daudzumus, kas piešķirti no kvotas, var atdot atpakaļ saskaņā ar piemērojamajiem tiesību aktiem muitas jomā. Ja ceturkšņa kvotas izmantošana ir apturēta saskaņā ar šīs regulas 2. panta 3. punktu vai ja kvota ir pilnībā izmantota vai citādi slēgta turpmākai piekļuvei saskaņā ar šo regulu, šādu daudzumu atdošana atpakaļ nenozīmē minētās kvotas atkārtotu atvēršanu jaunu izmantošanas pieprasījumu iesniegšanai vai pieņemšanai. Šādus atpakaļ atdotos daudzumus ņem vērā, tikai lai pielāgotu attiecīgās kvotas atlikumu. Ja neizmantotais ceturkšņa kvotas atlikums jau ir pārnests uz nākamo ceturksni saskaņā ar šīs regulas 2. panta 3. punktu, tad daudzumus, kas pēc tam par minēto ceturksni atdoti atpakaļ, uz nākamo ceturksni nepārnes. Tāpēc uzņēmējiem šīs kvotas vairs nebūs pieejamas.

6. Atkāpjoties no Īstenošanas regulas (ES) 2015/2447 51. panta 5. punkta, uz kvotām, kas piešķirtas ar šo regulu, neattiecas bloķēšanas periods.

7. Ja pieprasītie daudzumi pārsniedz pieejamo kvotas atlikumu, tad piešķiramos daudzumus nosaka proporcionāli un gadījumā, kad rezultāts nav vesels skaitlis, noapaļo uz leju līdz tuvākajai veselajai vienībai. Kvotu slēdz no dienas, kad veikta minētā piešķiršana. Atlikums, kas radies pēc noapaļošanas uz leju, nav pieejams turpmākai izmantošanai minētajā kvotas periodā, un to pārnes uz nākamo kvotas periodu, ja vien attiecīgais kvotas periods nav pēdējais kvotas periods tajā pašā piemērošanas gada periodā.

3. pants

1. Šīs regulas III pielikumā uzskaitīto ražojumu importam piemēro retrospektīvu Savienības uzraudzību saskaņā ar Regulām (ES) 2015/478 un (ES) 2015/755.

2. Šajā regulā minēto ražojumu klasifikācija ir balstīta uz KN un *TARIC*.

4. pants

1. Ikviena tāda ražojuma izcelsmi, uz kuru attiecas šī regula, nosaka saskaņā ar Savienībā spēkā esošajiem noteikumiem par nepreferenciālu izcelsmi un saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 952/2013 ([41]).

2. Ja nav noteikts citādi, piemēro attiecīgos spēkā esošos noteikumus par muitas nodokļiem.

5. pants

1. Lai 1. pantā minētās kvotas varētu izmantot Ķīnas Tautas Republikas izcelsmes precēm, uzrāda parakstītu un apzīmogotu eksporta kvotas apliecību, ko izdevusi Ķīnas Tautas Republikas Ķīnas Iekārtu un elektronisko ražojumu importa un eksporta tirdzniecības palāta (*CCCME*).

2. Eksporta kvotas apliecību izdod, izmantojot veidlapu, kas atbilst paraugam šīs regulas IV pielikumā.

6. pants

Dalībvalstis un Komisija cieši sadarbojas, lai nodrošinātu šīs regulas ievērošanu.

7. pants

Šī regula stājas spēkā 2026. gada 1. decembrī.

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs.

Briselē, 2026. gada 23. novembrī

Komisijas vārdā –
priekšsēdētāja
Ursula VON DER LEYEN

([41]) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr 952/2013 (2013. gada 9. oktobris), ar ko izveido Savienības Muitas kodeksu (OV L 269, 10.10.2013., 1. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/952/oj).

I PIELIKUMS

I.1. **Saraksts, kurā iekļautas jaunattīstības valstis, kas ir PTO dalībnieces, kā arī Alžīrija un Libāna**

Afganistāna, Albānija, Alžīrijā, Angola, Antigva un Barbuda, Apvienotie Arābu Emirāti, Argentīna, Armēnija, Austrumtimora, Bahreina, Bangladeša, Barbadosa, Beliza, Benina, Bolīvija, Botsvāna, Brazīlija, Brunejas Darusalamas Valsts, Burkinafaso, Burundija, Čada, Centrālāfrikas Republika, Čīle, Dienvidāfrika, Dominika, Dominikānas Republika, Džibutija, Ēģipte, Ekvadora, Fidži, Filipīnas, Gabona, Gajāna, Gambija, Gana, Grenāda, Gruzija, Gvatemala, Gvineja, Gvineja-Bisava, Haiti, Hondurasa, Honkonga, Indija, Indonēzija, Jamaika, Jemena, Jordānija, Kaboverde, Kambodža, Kamerūna, Katara, Kazahstāna, Kenija, Kirgīzu Republika, Kolumbija, Kongo Demokrātiskā Republika, Kongo, Kostarika, Kotdivuāra, Kuba, Kuveita, Ķīna, Laosas Tautas Demokrātiskā Republika, Lesoto, Libērija, Madagaskara, Makao, Malaizija, Malāvija, Maldīvija, Mali, Maurīcija, Mauritānija, Meksika, Melnkalne, Mjanma, Moldova, Mongolija, Maroka, Mozambika, Namībija, Nepāla, Nigēra, Nigērijā, Nikaragva, Omāna, Pakistāna, Panama, Papua-Jaungvineja, Paragvaja, Peru, Ruanda, Salvadora, Samoa, Saūda Arābija, Seišelu Salas, Senegāla, Sentkitsa un Nevisa, Sentlūsija, Sentvinsenta un Grenadīnas, Sjerraleone, Šrilanka, Surinama, Svatini, Tadžikistāna, Taizeme, Tanzānija, Togo, Tonga, Trinidāda un Tobāgo, Tunisija, Turcija, Uganda, Ukraina, Urugvaja, Vanuatu, Venecuēla, Vjetnama, Zālamana Salas, Zambija, Ziemeļmaķedonija, Zimbabve.

I.2. — **To jaunattīstības valstu saraksts, kurām piemēro pagaidu pasākumus**

Ķīna, Turcija, Meksika un Maroka.

II PIELIKUMS

Kvotu apjomi

Ražojums	KN un *TARIC* kodi	Sadalījums pa valstīm (ja piemēro)	No 2026. gada 1. decembra līdz 2027. gada 28. februārim	No 2027. gada 1. marta līdz 2027. gada 31. maijam	No 2027. 1. jūnija līdz 2027. gada 18. jūnijam	Kārtas numurs
			Kvotas apjoms (vienībās)	Kvotas apjoms (vienībās)	Kvotas apjoms (vienībās)	
Konkrēti jauni hibrīda transportlīdzekļi	8703 40 10 10, 8703 40 10 90, 8703 50 00 10, 8703 60 10 10, 8703 60 10 90, 8703 70 00 10	Ķīna	86 301	88 219	17 260	090254
		Japāna	76 900	78 609	15 380	090255
		Turcija	56 844	58 107	11 369	090256
		Apvienotā Karaliste	47 431	48 485	9 486	090257
		Korejas Republika	30 566	31 245	6 113	090258
		Meksika	15 640	15 987	3 128	090259
		Maroka	10 779	11 019	2 156	090260
		Serbija	8 709	8 902	1 742	090261
		Amerikas Savienotās Valstis	8 317	8 502	1 663	090262
		Dienvidāfrika (*)	Neattiecas	Neattiecas	Neattiecas	Neattiecas
		Citas valstis	370	378	74	090290

(*) Neattiecas, jo Dienvidāfrikai piemēro atbrīvojumu uz I.2. pielikuma pamata.

III PIELIKUMS

To ražojumu saraksts, uz kuriem attiecas retrospektīva uzraudzība

— Transportlīdzekļi, kuri galvenokārt paredzēti deviņu vai mazāk cilvēku, ieskaitot vadītāju, pārvadāšanai, ar iekšdedzes virzuļmotoru, lietoti vai jauni, un kurus pašlaik klasificē ar KN kodiem 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;

— Iepriekš minētās kategorijas ietvaros – mikrohibrīda elektrotransportlīdzekļi, kuri galvenokārt paredzēti deviņu vai mazāk cilvēku, ieskaitot vadītāju, pārvadāšanai, kuriem piedziņu nodrošina iekšdedzes virzuļmotors un kuriem ir elektroenerģijas avots, piemēram, integrēts ģenerators vai starteris, ko izmanto tikai citām funkcijām, kas nav piedziņas nodrošināšana; lietoti vai jauni, kurus pašlaik klasificē ar *TARIC* kodiem: 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 un 8703 33 90 10;

— Mehāniskie transportlīdzekļi preču pārvadāšanai, kuru pilnmasa nepārsniedz 5 tonnas, lietoti vai jauni, neatkarīgi no spēka pārvada veida, kurus pašlaik klasificē ar KN kodiem 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;

— Lietoti hibrīda transportlīdzekļi, kuri galvenokārt paredzēti deviņu vai mazāk cilvēku, ieskaitot vadītāju, pārvadāšanai un kuriem piedziņu nodrošina gan iekšdedzes virzuļmotors, gan elektromotors vai vairāki elektromotori, neatkarīgi no iekustināto riteņu skaita un neatkarīgi no tā, vai tos var uzlādēt, pieslēdzoties ārējam elektroenerģijas avotam, un kurus pašlaik klasificē ar KN kodiem 8703 40 90, *ex* 8703 50 00, 8703 60 90, *ex* 8703 70 00 (*TARIC* kodi 8703 50 00 90; 8703 70 00 90);

— Lietoti transportlīdzekļi, kuriem piedziņu nodrošina vienīgi elektromotors un kuri galvenokārt paredzēti deviņu vai mazāk cilvēku, ieskaitot vadītāju, pārvadāšanai, un kurus pašlaik klasificē ar kodu 8703 80 90.

IV PIELIKUMS

EKSPORTA KVOTAS APLIECĪBA

ĶĪNAS IEKĀRTU UN ELEKTRONISKO RAŽOJUMU IMPORTA UN EKSPORTA TIRDZNIECĪBAS PALĀTA (*CCCME*)
ADRESE: *8th Floor, Office Tower 2, No. 18 Jianguomennei Street, 100005, Beijing, CHINA*
TĀLR.: 0086-10-58280982
FAKSS: 0086-10-58280870

KVOTAS APLIECĪBAS NR.:	
KVOTAS APLIECĪBAS DATUMS:	
PĀRDEVĒJS:	
IMPORTĒTĀJS:	
KOMERCRĒĶINA NR.:	
KOMERCRĒĶINA DATUMS:	

SĒRIJAS NR.	KN/*TARIC* KODS	ZĪMOLS	MODELIS	DAUDZUMS
1				
2				
3				
4				
5				
6				
7				
8				
9				
10				
11				
12				
13				
14				
15				
16				
17				
18				
19				
… (*)				
KOPĀ				

(*) *CCCME* var tabulā iekļaut papildu rindas.

DEKLARĀCIJA

Es, apakšā parakstījies, apliecinu, ka šī apliecība attiecas uz hibrīdelektriskiem transportlīdzekļiem, kuri norādīti komercrēķinā, ko [PĀRDEVĒJS] izsniedzis Ķīnas izcelsmes eksportam uz Eiropas Savienību, kurš notiek saskaņā ar kvotu režīmu, ko paredz ES aizsardzības pasākumi, kuri noteikti attiecībā uz hibrīdelektriskiem transportlīdzekļiem (Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2026/2614).

Apliecinu, ka šajā apliecībā ietvertā informācija ir patiesa un precīza un ka preču daudzums, uz kuru attiecas šī apliecība, nepārsniedz kvotu, kas Ķīnai piešķirta saskaņā ar aizsardzības pasākumiem.

AMATPERSONAS VĀRDS, UZVĀRDS:

PARAKSTS:

DATUMS: *CCCME* (ZĪMOGS)