Publicatieblad
van de Europese Unie

NL
L-serie

2026/2614

24.11.2026

UITVOERINGSVERORDENING (EU) 2026/2614 VAN DE COMMISSIE

van 23 november 2026

tot instelling van een voorlopige vrijwaringsmaatregel ten aanzien van de invoer van bepaalde nieuwe hybride voertuigen die zijn ontworpen voor het vervoer van personen

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Gezien Verordening (EU) 2015/478 van het Europees Parlement en de Raad van 11 maart 2015 betreffende de gemeenschappelijke regeling voor de invoer ([1]), en met name de artikelen 5 en 7,

Gezien Verordening (EU) 2015/755 van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2015 betreffende de gemeenschappelijke regeling voor de invoer uit bepaalde derde landen ([2]), en met name de artikelen 3 en 4,

Gezien de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte ([3]), en met name artikel 113, lid 3, tweede alinea,

Overwegende hetgeen volgt:

1. ACHTERGROND

(1) Op 30 oktober 2026 heeft de Europese Commissie ("de Commissie") op grond van artikel 5 van Verordening (EU) 2015/478 en artikel 3 van Verordening (EU) 2015/755 ("de basisverordeningen") op eigen initiatief een vrijwaringsonderzoek geopend met betrekking tot de invoer in de Unie van nieuwe hybride voertuigen die zijn ontworpen voor het vervoer van personen ("hybride voertuigen"). Zij heeft daartoe een bericht van opening gepubliceerd in het *Publicatieblad van de Europese Unie* ([4]) ("het bericht van opening").

(2) De opening volgde op een diepgaande analyse van de informatie waarover de Commissie beschikte, afkomstig uit openbare marktonderzoeksbronnen en van de bedrijfstak van de Unie. Gezien de gevoeligheid van de sector voor hybride voertuigen, het strategische belang ervan voor de economie van de Unie voor innovatie, elektrificatie en werkgelegenheid en het bestaan van voldoende bewijsmateriaal waaruit blijkt dat de invoer van hybride voertuigen ernstige schade dreigt te veroorzaken voor de bedrijfstak van de Unie, heeft de Commissie vanwege deze bijzondere omstandigheden en overeenkomstig de basisverordeningen besloten het onderzoek te openen zonder een schriftelijk verzoek van een lidstaat te hebben ontvangen.

(3) Uit de informatie waarover de Commissie beschikte, bleek verder dat de invoer in de Unie in een versneld tempo plaatsvond en tegen prijzen die aanzienlijk lager waren dan die van de bedrijfstak van de Unie. Gelet op de kwetsbare situatie van de bedrijfstak van de Unie, het bestaan van een aanzienlijke mondiale productiecapaciteit en de aantrekkelijkheid van de markt van de Unie heeft deze sterke toename van de invoer de Commissie ertoe gebracht te beoordelen of er sprake is van kritieke omstandigheden die de onmiddellijke invoering van voorlopige maatregelen vereisen om moeilijk herstelbare schade te voorkomen.

(4) Gezien de noodzaak van onverwijld optreden moest de Commissie haar analyse uitvoeren op basis van de in dit stadium beschikbare informatie. Hiermee wordt niet vooruitgelopen op de beoordeling van nadere informatie die in de loop van het onderzoek zal worden verkregen. Met name de antwoorden die door producenten in de Unie, importeurs en handelaren op de vragenlijst worden gegeven, de schriftelijke opmerkingen die worden ingediend en alle informatie die in het kader van de uitoefening van het recht van verweer wordt verstrekt, zullen door de Commissie tijdens het onderzoek naar behoren worden onderzocht. Belanghebbenden zullen ook om een hoorzitting kunnen verzoeken overeenkomstig punt 3.4 van het bericht van opening.

([1]) PB L 83 van 27.3.2015, blz. 16, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/478/oj.
([2]) PB L 123 van 19.5.2015, blz. 33, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/755/oj.
([3]) PB L 1 van 3.1.1994, blz. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_internation/1994/1/oj.
([4]) Bericht van opening van een vrijwaringsonderzoek betreffende de invoer van bepaalde nieuwe hybride voertuigen voor personenvervoer (PB C, C/2026/5780, 30.10.2026, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2026/5780/oj).

2. BETROKKEN PRODUCT EN SOORTGELIJKE OF RECHTSTREEKS CONCURRERENDE PRODUCTEN

(5) Het betrokken product zoals omschreven in het bericht van opening betreft bepaalde nieuwe hybride voertuigen, hoofdzakelijk ontworpen voor het vervoer van negen of minder personen, de bestuurder daaronder begrepen, met zowel een zuigermotor met zelfontsteking als een of meer elektromotor[en] als motoren voor voortbeweging, ongeacht het aantal in beweging gebrachte wielen, al dan niet geschikt om te worden opgeladen door aansluiting op een externe elektrische energiebron, momenteel ingedeeld onder de GN-codes ex 8703 40 10, ex 8703 50 00, ex 8703 60 10 en ex 8703 70 00 (Taric-codes 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) Het betrokken product bestaat uit twee typen: nieuwe hybride elektrische voertuigen en nieuwe plug-in hybride elektrische voertuigen. Plug-in hybride elektrische voertuigen hebben een zuigermotor met zelfontsteking en een of meer elektromotoren op batterijen. De verbrandingsmotor ondersteunt de elektromotor en de batterij wordt extern opgeladen door aansluiting op het elektriciteitsnet. Hybride elektrische voertuigen worden aangedreven door een zuigermotor met zelfontsteking, maar hebben ook een elektromotor op batterijen die dient als aanvulling op de conventionele motor. De stroom die zij gebruiken, wordt in het voertuig zelf opgewekt door een regeneratief remsysteem en de interne verbrandingsmotor ([5]). Hybride elektrische voertuigen omvatten ook zogeheten mild-hybride elektrische voertuigen: voertuigen met een batterij die de interne verbrandingsmotor ondersteunt bij de aandrijving van het voertuig om het brandstofverbruik te verminderen.

(7) Voertuigen met een elektrische energiebron die alleen voor niet-aandrijffuncties wordt gebruikt, voertuigen van categorie L overeenkomstig Verordening (EU) nr. 168/2013 van het Europees Parlement en de Raad ([6]) en motorfietsen worden van het onderzoek uitgesloten.

(8) De Commissie heeft voorlopig vastgesteld dat het product dat door de producenten in de Unie wordt geproduceerd ("het soortgelijke product"), soortgelijk is aan of rechtstreeks concurreert met het betrokken product. Het in de Unie geproduceerde en het ingevoerde product hebben dezelfde fundamentele fysieke en technische eigenschappen. Beide hebben een verbrandingsmotor gecombineerd met een elektromotor en een batterijsysteem. Hoewel de afzonderlijke modellen kunnen verschillen wat betreft prestaties, uitrusting of ontwerp, doen die verschillen geen afbreuk aan hun fundamentele karakter als hybride elektrische voertuigen of plug-in hybride elektrische voertuigen. Zowel het in de Unie geproduceerde product als het ingevoerde product dienen hetzelfde doel, worden gebruikt voor het vervoer van personen en zijn dus bestemd voor hetzelfde eindgebruik. Bovendien worden beide via soortgelijke of identieke verkoopkanalen aangeboden aan afnemers die deze bij zowel leveranciers binnen als buiten de Unie kunnen betrekken. Bijgevolg bestaat er een aanzienlijke mate van concurrentie tussen het betrokken product en het product dat door de producenten in de Unie wordt geproduceerd.

3. PRODUCENTEN IN DE UNIE

(9) Volgens de verkregen marktinformatie zijn de producenten van het soortgelijke product in de Unie onder verschillende merken actief. Diverse van deze producenten in de Unie worden vertegenwoordigd door de Vereniging van Europese autofabrikanten (ACEA).

(10) In het bericht van opening werden de producenten in de Unie verzocht aan het onderzoek van de Commissie mee te werken.

4. STIJGING VAN DE INVOER

(11) De Commissie heeft op basis van informatie van Eurostat een voorlopige analyse uitgevoerd van de ontwikkeling van de invoer van het betrokken product in de periode 2023-2025 en de eerste helft van 2026. Om de vergelijkbaarheid met voorgaande perioden van een volledig jaar te waarborgen, heeft de Commissie ook de meest recente periode van twaalf maanden geanalyseerd, bestaande uit de laatste zes maanden van 2025 en de eerste zes maanden van 2026 ("de meest recente periode").

(12) De Commissie heeft bij haar beoordeling van de ontwikkeling van de invoer geen rekening gehouden met de invoervolumes uit bepaalde landen die van het toepassingsgebied van de voorlopige maatregelen moeten worden uitgesloten, met name: de landen van de Europese Economische Ruimte (EER), Kenia en Oekraïne. De Commissie is van mening dat de onderzochte producten van oorsprong uit Noorwegen, IJsland en Liechtenstein van de

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

([6]) Verordening (EU) nr. 168/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 15 januari 2013 betreffende de goedkeuring van en het markttoezicht op twee- of driewielige voertuigen en vierwielers (PB L 60 van 2.3.2013, blz. 52, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/168/oj).

toepassing van deze verordening moeten worden uitgesloten gezien de nauwe integratie van hun markten met de EER-landen en het lage volume van de invoer uit deze landen. De invoer uit Kenia wordt uitgesloten op basis van de bilaterale overeenkomst [7] [8], terwijl Oekraïne wordt uitgesloten op basis van de schorsing van de basisverordening inzake vrijwaringsmaatregelen [9]. Tijdens de beoordelingsperiode werd geen invoer uit Kenia gemeld en was de invoer uit Noorwegen, IJsland, Liechtenstein en Oekraïne goed voor minder dan 0,01 % van de totale EU-invoer van het betrokken product.

(13) De totale invoer van het betrokken product heeft zich als volgt ontwikkeld:

Tabel 1

Alle invoer in stuks (jaarlijks)

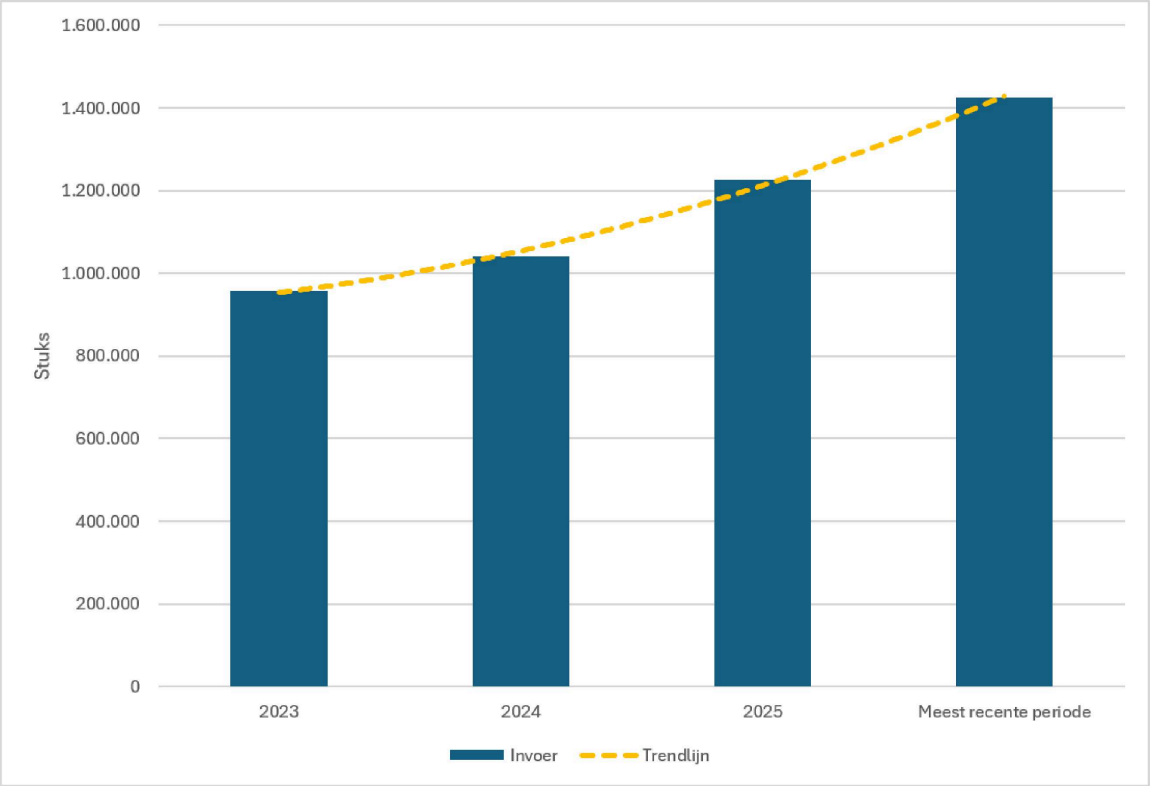
	2023	2024	2025	Meest recente periode
Invoer in stuks	957 965	1 040 457	1 225 813	1 423 691
Index (2023 = 100)	*100*	*109*	*128*	*149*

Bron: Eurostat — De gegevens van Eurostat hebben betrekking op de GN-codes 8703 40 10, 8703 50 00, 8703 60 10 en 8703 70 00.

(14) Over het geheel genomen steeg de invoer van het betrokken product in 2024 met 9 % ten opzichte van 2023, en vervolgens veel sterker in 2025 (+ 28 %) en in de meest recente periode (+ 49 %). De gegevens voor de eerste helft van 2026 bevestigen dat het betrokken product waarschijnlijk in aanzienlijk toenemende hoeveelheden zal blijven worden ingevoerd. Het betrokken product wordt dus in grotere hoeveelheden ingevoerd in de zin van de basisverordeningen inzake vrijwaringsmaatregelen.

Grafiek 1

Alle invoer in stuks (jaarlijks)



[7] Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte.
[8] Economische Partnerschapsovereenkomst tussen de Europese Unie, enerzijds, en de Republiek Kenia, lid van de Oost-Afrikaanse Gemeenschap, anderzijds (PB L, 2024/1648, 1.7.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_internation/2024/1648/oj).
[9] Verordening (EU) 2025/1153 van het Europees Parlement en de Raad van 5 juni 2025 tot schorsing van sommige bepalingen van Verordening (EU) 2015/478 wat betreft de invoer van Oekraïense producten in de Unie (PB L, 2025/1153, 5.6.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2025/1153/oj).

(15) Tabel 2 bevat een uitsplitsing van de invoer naar land van oorsprong. De Volksrepubliek China (hierna "China" of "de VRC" genoemd) is momenteel de grootste exporteur van nieuwe hybride voertuigen naar de Unie; de invoer vanuit China laat vanaf 2024 een sterke stijging zien. Uit de invoerstatistieken blijkt dat de invoer uit China in de meest recente periode met bijna 1 000 % is gestegen ten opzichte van 2023. De invoer uit China is, samen met die uit Marokko en Servië, de snelst groeiende bron van invoer van nieuwe hybride voertuigen. Ook de invoer uit Turkije en Mexico nam gestaag toe. De invoer uit andere landen is daarentegen relatief stabiel gebleven of afgenomen.

Tabel 2

Alle invoer in stuks, uitgesplitst naar oorsprong (jaarlijks)

	2023	2024	2025	Meest recente periode
China	46 001	106 542	302 403	486 582
Index (2023 = 100)	*100*	*232*	*657*	*1 058*
Japan	268 611	305 240	269 459	256 898
Index (2023 = 100)	*100*	*114*	*100*	*96*
Turkije	177 074	185 194	199 182	207 454
Index (2023 = 100)	*100*	*105*	*112*	*117*
Verenigd Koninkrijk	225 101	193 914	166 200	147 058
Index (2023 = 100)	*100*	*86*	*74*	*65*
Zuid-Korea	104 668	124 741	107 104	99 081
Index (2023 = 100)	*100*	*119*	*102*	*95*
Mexico	57 264	50 973	54 802	63 980
Index (2023 = 100)	*100*	*89*	*96*	*112*
Marokko	18	26 815	37 771	61 259
Index (2023 = 100)	*100*	*148 972*	*209 839*	*340 328*
Servië	2	17	30 515	41 537
Index (2023 = 100)	*100*	*850*	*1 525 750*	*2 076 850*
Zuid-Afrika	14 313	5 138	28 757	31 467
Index (2023 = 100)	*100*	*36*	*201*	*220*
Verenigde Staten	64 488	41 586	29 142	27 674
Index (2023 = 100)	*100*	*64*	*45*	*43*
Alle overige	425	297	478	701
Index (2023 = 100)	*100*	*70*	*112*	*165*

Bron: Eurostat.

(16) Tabel 3 toont de invoer op kwartaalbasis van het derde kwartaal van 2025 tot en met het tweede kwartaal van 2026. De invoer nam elk kwartaal gestaag toe, zodat er sprake was van onafgebroken groei gedurende de gehele meest recente periode, wat wijst op een aanhoudende opwaartse trend in plaats van een eenmalige stijging.

Tabel 3

Alle invoer in stuks (per kwartaal)

	3e kwartaal 2025	4e kwartaal 2025	1e kwartaal 2026	2e kwartaal 2026
Invoer in stuks	319 256	355 287	367 428	381 720
Index (3e kwartaal 2025 = 100)	*100*	*111*	*115*	*120*

Bron: Eurostat.

(17) Tabel 4 toont de invoer, uitgesplitst naar land van oorsprong, per kwartaal tijdens de meest recente periode (van het derde kwartaal van 2025 tot en met het tweede kwartaal van 2026). De invoer uit China nam gedurende de hele meest recente periode voortdurend toe, in alle opeenvolgende kwartalen. De invoer uit Marokko nam in de eerste drie kwartalen van de meest recente periode gestaag toe, maar deze opwaartse trend hield in het vierde kwartaal niet aan. Desalniettemin was de invoer in het vierde kwartaal nog altijd 112 % hoger dan in het eerste kwartaal van de meest recente periode. De invoer uit Turkije nam in het tweede kwartaal van de meest recente periode sterk toe, gevolgd door een daling in het daaropvolgende kwartaal, hoewel de volumes nog altijd hoger waren dan in het eerste kwartaal. De invoer uit andere landen bleef in de meest recente periode relatief stabiel of nam af.

Tabel 4

Alle invoer in stuks, uitgesplitst naar oorsprong (per kwartaal)

	3e kwartaal 2025	4e kwartaal 2025	1e kwartaal 2026	2e kwartaal 2026
China	92 999	98 139	124 696	170 748
Index (3e kwartaal 2025 = 100)	*100*	*106*	*134*	*184*
Japan	65 851	69 754	61 460	59 833
Index (3e kwartaal 2025 = 100)	*100*	*106*	*93*	*91*
Turkije	38 664	69 114	50 240	49 436
Index (3e kwartaal 2025 = 100)	*100*	*179*	*130*	*128*
Verenigd Koninkrijk	40 015	36 161	40 444	30 438
Index (3e kwartaal 2025 = 100)	*100*	*90*	*101*	*76*
Zuid-Korea	28 136	21 320	26 620	23 005
Index (3e kwartaal 2025 = 100)	*100*	*76*	*95*	*82*
Mexico	16 814	15 242	15 538	16 386
Index (3e kwartaal 2025 = 100)	*100*	*91*	*92*	*97*
Marokko	6 329	14 394	27 135	13 401
Index (3e kwartaal 2025 = 100)	*100*	*227*	*429*	*212*
Servië	10 721	16 330	9 547	4 939
Index (3e kwartaal 2025 = 100)	*100*	*152*	*89*	*46*
Zuid-Afrika	9 483	8 839	5 323	7 822
Index (3e kwartaal 2025 = 100)	*100*	*93*	*56*	*82*
Verenigde Staten	10 120	5 825	6 244	5 485
Index (3e kwartaal 2025 = 100)	*100*	*58*	*62*	*54*
Alle overige	124	169	181	227
Index (3e kwartaal 2025 = 100)	*100*	*136*	*146*	*183*

Bron: Eurostat.

(18) Tabel 5 toont de maandelijkse ontwikkeling van de invoer uit alle derde landen in 2025 en 2026. De gegevens tot en met juli 2026 bevestigen dat de invoer in elke maand hoger was dan in de overeenkomstige maand van het voorgaande jaar. In 2025 vertoonde de invoer een opwaartse trend, met een gemiddelde stijging van 4,64 % per maand. In 2026 werd deze trend nog duidelijker, met een gemiddelde maandelijkse stijging van 9,33 %. Uit een vergelijking van het volume van de invoer in de eerste zeven maanden van 2025 met dezelfde periode in 2026 blijkt dat de invoer met 39,5 % is gestegen.

Tabel 5

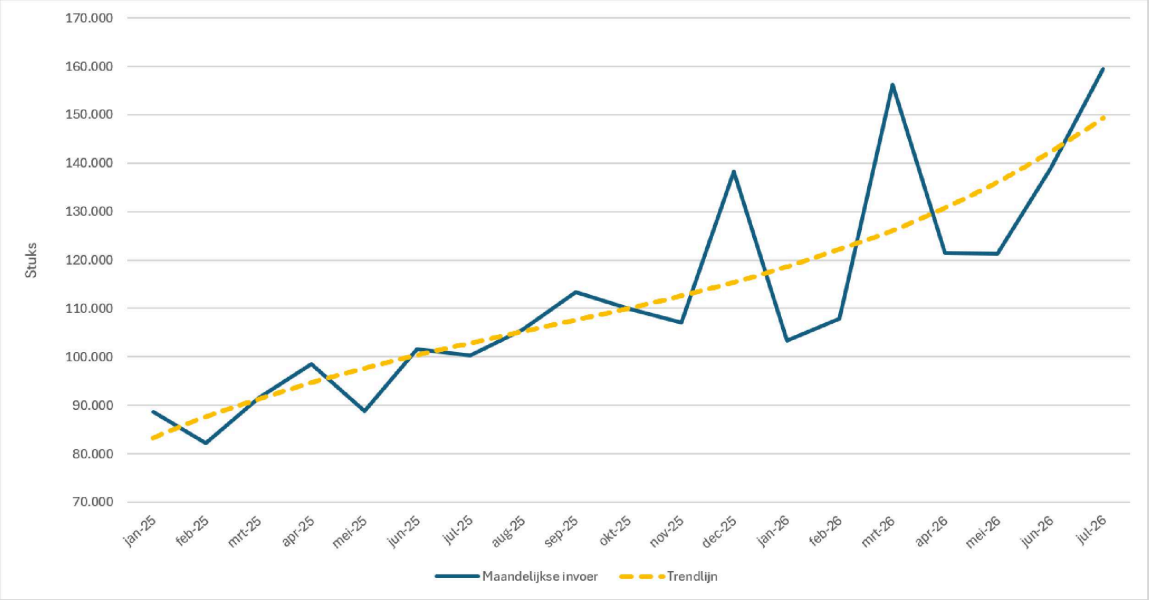
Alle invoer in stuks (maandelijks)

Maand/jaar	2025	2026
Januari	88 670	103 429
Februari	82 225	107 816
Maart	91 489	156 183
April	98 453	121 459
Mei	88 769	121 334
Juni	101 664	138 927
Juli	100 224	159 388
Augustus	105 656	
September	113 376	
Oktober	110 024	
November	107 002	
December	138 261	
Bron: Eurostat.		

(19) Zoals weergegeven in grafiek 2, vertonen zowel de maandelijkse invoercurve als de overeenkomstige polynome trendlijn vanaf eind 2025 een duidelijke verandering van de helling, die aanzienlijk steiler wordt.

Grafiek 2

Ontwikkeling van de maandelijkse invoer in de jaren 2025 en 2026



5. **ONVOORZIENE ONTWIKKELINGEN**

(20) De Commissie heeft voorlopig geconcludeerd dat de toename van de invoer het gevolg is van onvoorziene ontwikkelingen die het gevolg zijn van een aantal factoren die onevenwichtigheden in de internationale handel in het betrokken product veroorzaken.

(21) Ten eerste wordt de mondiale automobielindustrie gekenmerkt door een snel groeiende productie van elektrische voertuigen, waaronder het betrokken product, en een snelle toename van de productiecapaciteit, met name in China, waar deze snelle capaciteitsuitbreiding wordt ondersteund door industriebeleid, vijfjarenplannen en andere steunprogramma's van de overheid ([10]). Dit kon redelijkerwijs niet worden voorzien ten tijde van de desbetreffende WTO-tariefonderhandelingen of op het moment dat de EU instemde met de toetreding van China tot de WTO ([11]). Volgens een prognose van Mobility Global van de algemene productiecapaciteit in China, Turkije, Korea, Japan en het Verenigd Koninkrijk zal de opwaartse trend van de capaciteit tussen 2026 en 2033 aanhouden, voornamelijk als gevolg van de capaciteitsuitbreidingen in China (tabel 16).

(22) Tegelijkertijd worden grote uitvoermarkten afgesloten door steeds verdergaande handelsbeperkende praktijken, die gevolgen hebben voor elektrische voertuigen en ook voor het betrokken product. Met name de Verenigde Staten hanteren aanzienlijke invoerbelemmeringen, waaronder Section 301-rechten van 100 % op in China vervaardigde plug-in hybride elektrische voertuigen, naast meestbegunstigingsrechten van 2,5 % en vereisten inzake lokale inhoud, alsook Section 232-rechten van 25 % op de invoer uit alle andere landen van oorsprong. Ook andere belangrijke markten, waaronder Canada en Turkije, handhaven aanzienlijke tarifaire belemmeringen. Canada handhaaft een contingent voor elektrische passagiersvoertuigen uit China, waaronder bepaalde hybride voertuigen, van 49 000 voertuigen per jaar tegen een meestbegunstigingstarief van 6,1 %. Turkije past momenteel een aanvullend douanerecht van 40 % toe op personenauto's van oorsprong uit China, waaronder bepaalde plug-in hybride elektrische voertuigen. De markt van de Unie blijft daarentegen relatief open (meestbegunstigingsrecht van 10 %). Deze handelsbeperkende maatregelen, die van de Unie een aantrekkelijke uitvoerbestemming maken, konden ten tijde van de desbetreffende WTO-tariefonderhandelingen redelijkerwijs niet worden voorzien.

(23) Naar aanleiding van het antisubsidieonderzoek naar batterijelektrische voertuigen uit China heeft de Unie aanvullende rechten ingesteld in de vorm van compenserende maatregelen. De voorlopige maatregelen zijn op 4 juli 2024 in werking getreden en de definitieve maatregelen op 30 oktober 2024. De compenserende rechten variëren van 17 % voor BYD tot 35,3 % voor SAIC en andere niet-meewerkende producenten. Als gevolg daarvan werd de toegang van de markt van de Unie voor Chinese elektrische voertuigen beperkter. Vóór de instelling van de maatregelen liet de invoer van batterijelektrische voertuigen in de Unie op jaarbasis een duidelijke en sterke opwaartse trend zien (zie tabel 6).

Tabel 6

Invoer van batterijelektrische voertuigen van oorsprong uit China naar de Unie

	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Invoer van batterijelektrische voertuigen in stuks	21 243	134 952	256 712	413 071	438 396	430 721
Index (2020 = 100)	*100*	*635*	*1 208*	*1 945*	*2 064*	*2 028*
Δ% t.o.v. voorgaand jaar		535	90	61	6	– 2

Bron: Eurostat en douanegegevens van de lidstaten.

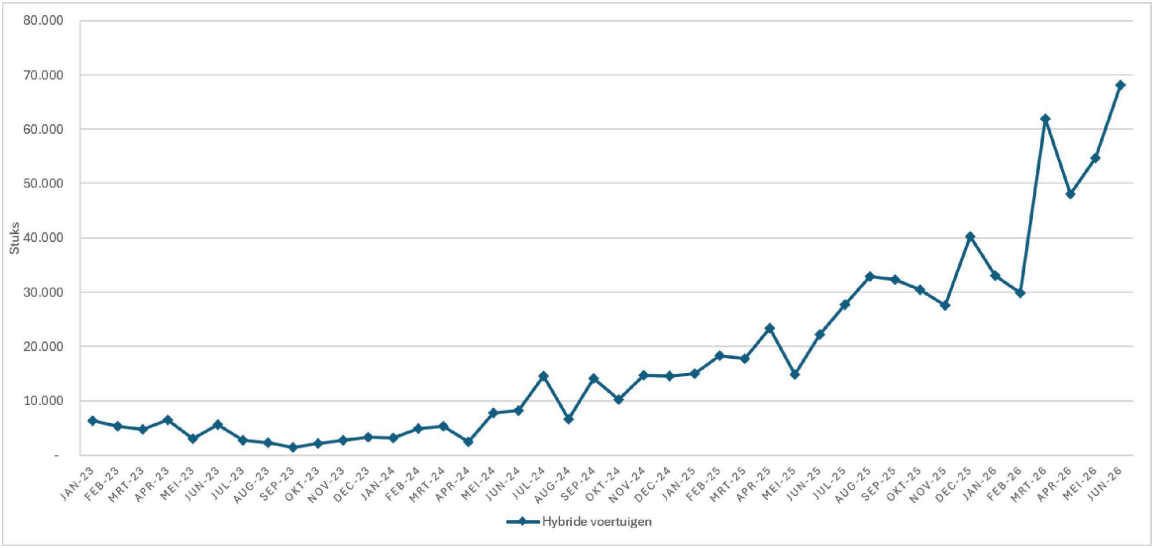
(24) Na de inwerkingtreding van de maatregelen kwam deze opwaartse trend tot stilstand en vlakte de invoer af; de invoer van nieuwe hybride voertuigen begon evenwel toe te nemen. Deze tegengestelde trends zijn te zien in grafiek 3 en wijzen op een duidelijke verschuiving van de invoer van batterijelektrische voertuigen naar nieuwe hybride voertuigen.

([10]) Het overheidsbeleid, de vijfjarenplannen en de steunprogramma's voor voertuigen op nieuwe energiebronnen, waaronder plug-in hybride elektrische voertuigen, worden uitvoerig besproken in de punten 3.1 en 3.2 van Uitvoeringsverordening (EU) 2024/1866 van de Commissie van 3 juli 2024 tot instelling van een voorlopig compenserend recht op nieuwe batterijvoertuigen, ontworpen voor het vervoer van personen, van oorsprong uit de Volksrepubliek China (PB L, 2024/1866, 4.7.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/1866/oj) en Uitvoeringsverordening (EU) 2024/2754 van de Commissie van 29 oktober 2024 tot instelling van een definitief compenserend recht op nieuwe batterijelektrische voertuigen, ontworpen voor het vervoer van personen, van oorsprong uit de Volksrepubliek China (PB L, 2024/2754, 29.10.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/2754/oj).

([11]) Zoals bevestigd door het verslag van het panel inzake de vrijwaringsmaatregel van de Verenigde Staten betreffende de invoer van fotovoltaïsche producten van kristallijn silicium.

Grafiek 3

Ontwikkeling van de invoer van hybride voertuigen uit China



(25) Deze snelle verschuiving werd mogelijk gemaakt door de hoge mate van flexibiliteit binnen de productiesystemen van de fabrikanten ([12]). Veel van de gebruikte productielijnen zijn in staat verschillende aandrijflijnen te produceren, wat betekent dat de uitbreiding van de productie van hybride voertuigen niet noodzakelijkerwijs de ontwikkeling van nieuwe productiefaciliteiten vereist. Daardoor kunnen fabrikanten relatief gemakkelijk overschakelen op de productie van hybride voertuigen. Hoewel de compenserende maatregelen bedoeld waren om de bedrijfstak van de Unie te behoeden voor oneerlijke concurrentie als gevolg van de overheidssteunprogramma's voor batterijelektrische voertuigen in China, hebben zij ook een stimulans voor Chinese fabrikanten gecreëerd om de uitvoer van hybride voertuigen, waarvoor geen aanvullende rechten golden, op te voeren.

(26) In het licht van deze omstandigheden heeft de Commissie voorlopig geconcludeerd dat deze onvoorziene ontwikkelingen niet alleen hebben geleid tot een aanzienlijke toename van de invoer van hybride voertuigen in de Unie, maar dat ook zullen blijven doen.

6. VERPLICHTINGEN MET EEN TOENAME VAN DE INVOER TOT GEVOLG

(27) De Commissie heeft voorlopig geconcludeerd dat de toename van de invoer van het betrokken product het gevolg is van verplichtingen die de Europese Unie is aangegaan in het kader van de GATT 1994, met name de tariefconcessies die zij tijdens eerdere ronden van multilaterale handelsbesprekingen voor de desbetreffende tarieflijnen heeft gedaan.

(28) Het betrokken product omvat verschillende tarieflijnen en op al deze tarieflijnen past de Europese Unie tariefverbintenissen toe van 10 % ad valorem.

(29) Deze concessies zijn op dit moment vastgelegd in deel I, afdeling II, van de Lijst van Concessies en Verbintenissen van de Europese Unie, op 1 december 2016 gecertificeerd als lijst EU CLXXIII — Europese Unie ([13]), zoals gewijzigd.

([12]) Zie bijvoorbeeld https://www.globaltimes.cn/page/202608/1369156.shtml en 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]) WTO doc. WT/Let/1220.

(30) Als gevolg van deze concessies, die zijn vastgelegd in de Lijst van Concessies en Verbintenissen van de Europese Unie in de bijlage bij de GATT en opgenomen overeenkomstig artikel II:7 van de GATT 1994, en als gevolg van andere delen van de GATT 1994, heeft de Europese Unie verplichtingen op grond van de GATT 1994, en met name de volgende: artikel XI:1, dat niet-tarifaire beperkingen op de invoer van het betrokken product verbiedt en met name artikel II:1, punt a), en artikel II:1, punt b), eerste en tweede zin, van de GATT 1994. Op grond van artikel II:1, punt b), eerste zin, mag de Unie, indien geen uitzondering van toepassing is, geen gewone invoerrechten heffen op het betrokken product die hoger zijn dan die in het relevante deel van de Lijst van Concessies en Verbintenissen van de Europese Unie zijn vermeld. Bovendien lag het door de EU toegepaste invoertarief op het betrokken product, ook bekend als het meestbegunstigingstarief, ten tijde van het onderzoek op de maximumniveaus die in het kader van de hierboven vermelde tariefverbintenissen waren toegestaan.

(31) Het betrokken product werd in grotere hoeveelheden ingevoerd als gevolg van de bovengenoemde verplichtingen die in het kader van de GATT 1994 werden aangegaan ([14]), omdat die verplichtingen, in combinatie met de tariefconcessies van de Europese Unie, de voorwaarden voor markttoegang voor de invoer van nieuwe hybride voertuigen op de markt van de Unie hebben versterkt en veiliggesteld. De bovengenoemde tariefverbintenissen laten de Europese Unie ook geen ruimte om de gewone douanerechten te verhogen. Dit verklaart tegelijkertijd hoe de verplichtingen in kwestie hebben geleid tot de toename van de invoer die een dreiging van ernstige schade met zich meebrengt.

(32) De gespecificeerde GATT-verplichtingen leidden er tegelijkertijd toe dat de Unie de toegepaste invoerrechten voor het product in kwestie niet kon verhogen. Het waren dus "verplichtingen van de Unie uit hoofde van de GATT 1994 die haar mogelijkheden beperkten om schade als gevolg van een toename van de invoer te voorkomen of te herstellen". De vrijwaringsmaatregel leidde er dus tegelijkertijd toe dat de Europese Unie "deze verplichtingen opschortte".

7. **DREIGING VAN ERNSTIGE SCHADE**

7.1. **Situatie van de producenten in de Unie**

(33) Om vast te stellen of sprake is van ernstige schade of een dreiging van ernstige schade voor de producenten van het betrokken product in de Unie, heeft de Commissie overeenkomstig artikel 9 van Verordening (EU) 2015/478 en artikel 6 van Verordening (EU) 2015/755 de ontwikkeling van het verbruik, de productie, de bezettingsgraad, de verkoop, het marktaandeel, de prijzen, de winstgevendheid, de werkgelegenheid en de uitvoer voor het betrokken product tijdens de periode die loopt van 2023 tot en met de meest recente periode ("de beoordelingsperiode") onderzocht.

(34) De productie, productiecapaciteit en bezettingsgraad hebben zich als volgt ontwikkeld:

Tabel 7

Productie, productiecapaciteit en bezettingsgraad

	2023	2024	2025	Meest recente periode
Productie (in stuks)	4 065 576	4 712 178	5 562 965	5 667 859
Index (2023 = 100)	*100*	*116*	*137*	*139*
Productiecapaciteit (in stuks)	6 420 013	7 583 462	9 000 898	9 317 209
Index (2023 = 100)	*100*	*118*	*140*	*145*
Bezettingsgraad (%)	63	62	62	61
Index (2023 = 100)	*100*	*98*	*98*	*96*

Bron: Mobility Global.

(35) De productie en de productiecapaciteit van de bedrijfstak van de Unie zijn in de beoordelingsperiode toegenomen. Het tempo van deze stijging liep tegen het einde van de beoordelingsperiode echter terug: de stijging was in de meest recente periode minder sterk dan in voorgaande jaren. Tegelijkertijd bleef de bezettingsgraad ondanks de stijgende productie van de afgelopen jaren laag, met een gemiddelde van slechts ongeveer 62 % over de afgelopen vier jaar.

([14]) Artikel XI:1, artikel II:1, punt a) en artikel II:1, punt b), eerste en tweede zin, van de GATT 1994.

(36) Het verbruik in de Unie, dat is gebaseerd op het door de Vereniging van Europese autofabrikanten (ACEA) gerapporteerde aantal registraties van het betrokken product, liet de volgende ontwikkeling zien:

Tabel 8

Verbruik in de Unie, binnenlandse verkoop en marktaandeel

	2023	2024	2025	Meest recente periode
Verbruik (in stuks)	3 530 443	4 047 806	4 749 212	5 113 654
Index (2023 = 100)	*100*	*115*	*135*	*145*
Binnenlandse verkoop (in stuks)	2 572 451	3 007 313	3 523 010	3 689 630
Index (2023 = 100)	*100*	*117*	*137*	*143*
Marktaandeel van producenten in de EU (%)	73	74	74	72
Index (2023 = 100)	*100*	*102*	*102*	*99*
Marktaandeel van de invoer	27	26	26	28
Index (2023 = 100)	*100*	*96*	*96*	*104*

Bron: Mobiliteit Global en ACEA.

(37) Het verbruik in de Unie nam tijdens de beoordelingsperiode gestaag toe en steeg tijdens de meest recente periode met 45 % ten opzichte van 2023. Dit wijst erop dat de markt voor hybride voertuigen een snelgroeiende markt in de Europese Unie is. De binnenlandse verkoop van de producenten in de Unie nam in dezelfde periode ook toe. De producenten in de Unie profiteerden aanvankelijk van de aanhoudende groei van het verbruik, maar deze positieve trend kwam in de meest recente periode tot stilstand. Terwijl het verbruik in de Unie bleef stijgen, daalde het marktaandeel van de producenten in de Unie tussen 2025 en de meest recente periode met 2 procentpunten. Op een groeiende markt valt normaal gesproken te verwachten dat de producenten in de Unie op zijn minst hun marktaandeel behouden. De daling van het marktaandeel tussen 2025 en de meest recente periode betekent dat deze daling zich in de eerste zes maanden van 2026 heeft voorgedaan. Hoewel er nog geen gegevens over heel het jaar 2026 beschikbaar zijn, zou een voortzetting van de trend die in de eerste zes maanden werd waargenomen, waarvan het recordaantal ingevoerde eenheden in juli 2026 al een aanwijzing vormt, leiden tot een daling van het marktaandeel met meer dan 2 procentpunten over het hele jaar.

(38) De Commissie is overgegaan tot een gedetailleerde analyse om het niveau van de prijzen van de ingevoerde nieuwe hybride elektrische voertuigen te beoordelen in vergelijking met de prijzen van in de EU geproduceerde voertuigen.

(39) Gezien de grote verscheidenheid aan modellen van nieuwe hybride elektrische voertuigen die in de Unie worden ingevoerd, en om ervoor te zorgen dat de analyse op vergelijkbare modellen is gebaseerd, is er een prijsvergelijking uitgevoerd voor vier categorieën ([15]). De vier categorieën die voor de vergelijking zijn geselecteerd, komen overeen met de categorieën B, B-SUV, C-SUV en D-SUV, en vertegenwoordigen aanzienlijke en representatieve hoeveelheden van in de Unie ingevoerde voertuigen. Deze modellen worden zowel door producenten in de Unie geproduceerd als in de Unie ingevoerd, waardoor de prijzen van modellen, in de Unie geproduceerd dan wel ingevoerd, rechtstreeks met elkaar kunnen worden vergeleken.

([15]) Personenauto's kunnen worden onderverdeeld in standaardsegmenten van de Europese voertuigclassificatie, waarbij auto's en SUV's worden ingedeeld op basis van hun omvang, afmetingen en beoogd marktgebruik. Zie ook: https://alternative-fuels-observatory.ec.europa.eu/general-information/vehicle-types.

(40) De Commissie heeft de prijsanalyse uitgevoerd op basis van de gegevens van Marklines ([16]), een portaal over de automobielindustrie. De Commissie heeft de prijzen die door de belangrijkste invoerende ondernemingen aan consumenten worden geboden (met uitzondering van de tussen de partijen overeengekomen kortingen), geanalyseerd voor modellen die in de landen van uitvoer worden geproduceerd, alsook voor vergelijkbare modellen die door de bedrijfstak van de Unie worden vervaardigd. De prijzen werden beoordeeld uitgaande van de basisversie van ieder modeltype. Alle onderzochte prijzen hebben betrekking op de eerste helft van 2026 en dus op de meest recente periode.

Tabel 9

Invoerprijzen van alle derde landen en prijsverschillen in de EU

Product	Invoer (in stuks)	Gemiddelde invoerprijs (in EUR)	Gemiddelde prijs in de EU (in EUR)	Prijsverschil (in EUR)	Totaal prijsverschil (in EUR)	Hypothetische omzet (in EUR)	Prijsverschil (in %)
B	30 475	19 748	24 396	4 648	141 644 318	743 473 678	19,1 %
SUV B	35 165	19 282	27 065	7 784	273 710 609	951 753 459	28,8 %
SUV C	100 352	30 107	39 004	8 897	892 820 758	3 914 099 859	22,8 %
SUV D	37 604	46 777	48 124	1 347	50 655 362	1 809 649 582	2,8 %
Totaal	203 596				1 358 831 046	7 418 976 578	18,3 %

Bron: Eurostat en Marklines, product: basismodel voor het jaar 2026.

(41) De Commissie heeft de prijsanalyse uitgevoerd voor 25 ingevoerde modellen en 29 door de bedrijfstak van de Unie geproduceerde modellen uit de vier genoemde categorieën, in totaal voor meer dan 200 000 stuks. Uit de prijsvergelijkingen bleek dat er een aanzienlijk prijsverschil bestond tussen de invoerprijzen van alle landen van uitvoer en de prijzen van de bedrijfstak van de Unie. De invoerprijzen liggen ongeveer 18 % lager dan de prijzen van de producenten in de Unie.

(42) Deze prijsvergelijkingen verklaren hoe de uitgevoerde modellen de markt van de Unie in toenemende mate hebben kunnen penetreren ten koste van de bedrijfstak van de Unie.

(43) De winstgevendheid werd beoordeeld aan de hand van gegevens over een groot deel van de producenten van hybride voertuigen in de Unie, die werden gewogen om rekening te houden met de verschillen in verkoopvolumes. De geïndexeerde gegevens in de tabellen 10 en 11 wijzen op een voortdurende verslechtering van de winstgevendheid van de bedrijfstak van de Unie tijdens de beoordelingsperiode.

Tabel 10

Ontwikkeling van de winstgevendheid (per jaar)

	2023	2024	2025	Meest recente periode
Winstgevendheid (2023 = 100)	*100*	*51*	*41*	*43*

Bron: Producenten in de Unie (gewogen gegevens om rekening te houden met verschillen in verkoopvolumes).

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

Tabel 11

Ontwikkeling van de winstgevendheid (per kwartaal)

	3e kwartaal 2025	4e kwartaal 2025	1e kwartaal 2026	2e kwartaal 2026
Winstgevendheid (3e kwartaal 2025 = 100)	*100*	*90*	*34*	*57*

Bron: Producenten in de Unie (gewogen gegevens om rekening te houden met verschillen in verkoopvolumes).

(44) Op jaarbasis daalde de winstgevendheid tussen 2023 en de meest recente periode met 57 %. Als gevolg daarvan behaalde de bedrijfstak van de Unie in de meest recente periode gemiddeld slechts twee derde van de minimale winst die normaal gesproken nodig is om de financiële levensvatbaarheid van zijn activiteiten op het gebied van hybride voertuigen op lange termijn te waarborgen. De kwartaalgegevens bevestigen dat deze negatieve trend in de meest recente periode is doorgezet en versterkt. Dit wijst op een aanzienlijke verzwakking van de financiële prestaties van de bedrijfstak van de Unie, zowel over de langere termijn als in de meest recente kwartalen. Hoewel er nog geen gegevens voor heel het jaar 2026 beschikbaar zijn, zou een voortzetting van de trend in de eerste zes maanden een verdere verslechtering van de winstgevendheid in de loop van 2026 betekenen.

(45) Wat de werkgelegenheid betreft, bevatten de werkgelegenheidscijfers van ACEA geen uitsplitsing naar aandrijftechnologie. Studies naar het werkgelegenheidseffect bieden echter een indicatie van het personeel dat nodig is om verschillende soorten voertuigen te produceren ([17]).

(46) In een analyse van Syndex ([18]) wordt geschat dat voor de productie van een mild-hybride voertuig ongeveer 17,2 voltijdequivalenten (vte's) per 1 000 voertuigen nodig zijn, tegenover 17,4 vte's voor een plug-in hybride voertuig. Deze schattingen zijn specifiek voor Frankrijk en bieden geen afzonderlijke berekening voor hybride elektrische voertuigen (HEV's), hoewel mild-hybride elektrische voertuigen hier onder de bredere categorie van HEV's vallen.

(47) Aangezien het geschatte werkgelegenheidseffect van mild-hybride elektrische voertuigen en plug-in hybride elektrische voertuigen grotendeels vergelijkbaar is, met respectievelijk 17,2 en 17,4 vte's per 1 000 voertuigen, wordt een gemiddelde arbeidsintensiteit van 17,3 vte's per 1 000 voertuigen gebruikt als maatstaf voor de raming van de werkgelegenheid bij de productie van nieuwe hybride voertuigen.

(48) Hoewel de onderliggende werkgelegenheidsramingen landspecifiek zijn, bieden zij een redelijke basis voor de extrapolatie van de werkgelegenheidscijfers naar de hele Europese Unie. De automobielsector in de Unie maakt gebruik van grotendeels vergelijkbare productieprocessen en -technologieën.

(49) Toepassing van deze werkgelegenheidsindex op de in tabel 12 uiteengezette productiecijfers voor hybride voertuigen leidt tot de volgende raming van het aantal vte's dat nodig is voor de productie van nieuwe hybride voertuigen:

Tabel 12

Werkgelegenheid

	2023	2024	2025	Meest recente periode
Werkgelegenheid	27 837	28 474	33 622	33 816
Index (2023 = 100)	*100*	*102*	*121*	*121*

Bron: Syndex.

([17]) Galgóczi, B. (ed.), *On the Way to Electromobility-a Green (er) But More Unequal Future?*, ETUI, 2023.
([18]) Zie voornoemd onderzoek.

(50) De uitvoer ontwikkelde zich als volgt:

Tabel 13

Uitvoer

	2023	2024	2025	Meest recente periode
Buitenlandse verkoop (in stuks)	893 507	847 220	938 164	925 635
Index (2023 = 100)	*100*	*95*	*105*	*104*
Uitvoerprijs (EUR per stuk)	35 929	35 615	36 986	34 096
Index (2023 = 100)	*100*	*99*	*103*	*95*

Bron: Eurostat.

(51) De uitvoer van de producenten in de Unie bleef tijdens de beoordelingsperiode relatief stabiel, met uitzondering van 2025. De uitvoerprijzen daalden in 2023 en stegen daarna licht, alvorens in de meest recente periode weer te dalen.

7.2. **Dreiging van ernstige schade**

(52) De Commissie heeft voorlopig geconcludeerd dat de situatie van de bedrijfstak van de Unie momenteel nog niet wijst op het bestaan van ernstige schade als gevolg van de toenemende invoer. Niettemin was de Commissie van oordeel dat de bedrijfstak zich in een kwetsbare situatie bevindt en dat er een dreiging van ernstige schade bestaat, gezien de in punt 7.1 beschreven verslechterende economische indicatoren, de aanzienlijke en versnelde toename van laaggeprijsde invoer, de geplande herstructureringen binnen de bedrijfstak van de Unie en de aanzienlijke wereldwijd beschikbare productiecapaciteit.

Verslechterende economische indicatoren

(53) Uit de voorgaande analyse blijkt dat de producenten in de Unie in de meest recente periode onder toenemende druk zijn komen te staan wat marktaandeel, bezettingsgraad, winstgevendheid en prijzen betreft. Ondanks een aanzienlijke stijging van het verbruik in de Unie daalde het marktaandeel van de producenten in de Unie tussen 2025 en de meest recente periode met 2 procentpunten [19] en bleef de bezettingsgraad gedurende de beoordelingsperiode aanhoudend laag, tussen 61 % en 63 %. De lage bezettingsgraad van de fabrieken vertaalde zich in hogere vaste kosten voor de producenten in de Unie in een situatie waarin de producenten in de Unie redelijkerwijs verwachtten de productie te kunnen verhogen en de vaste productiekosten te verlagen. Het verlies aan marktaandeel is met name zorgwekkend op een moment waarop fabrikanten in de Unie aanzienlijke investeringen moeten doen in de ontwikkeling van nieuwe modellen en technologieën als onderdeel van de transitie naar elektrificatie.

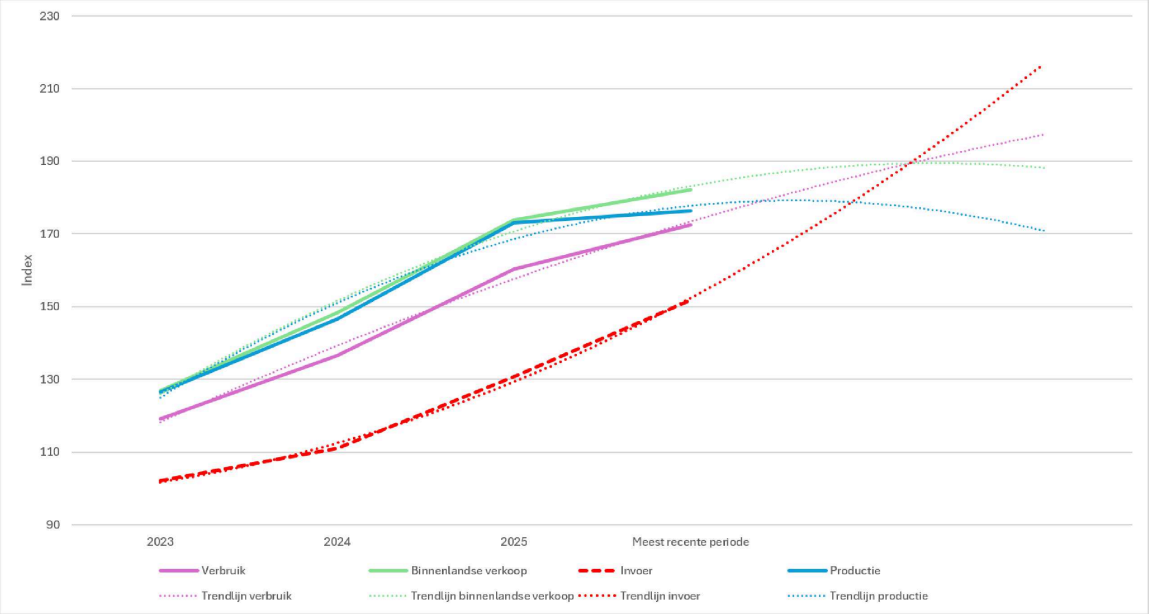
(54) Tegelijkertijd steeg de invoer, terwijl de invoerprijzen gemiddeld 18 % onder die van de bedrijfstak van de Unie lagen en de winstgevendheid van de bedrijfstak van de Unie tijdens de beoordelingsperiode voortdurend verslechterde. Uit deze gecombineerde gegevens blijkt duidelijk dat de bedrijfstak van de Unie niet van de groei van de markt heeft geprofiteerd, aangezien de extra vraag werd afgevangen met laaggeprijsde invoer, wat rechtstreeks ten koste ging van de economische prestaties van de binnenlandse producenten.

(55) In de onderstaande grafiek wordt de ontwikkeling van de prestatie-indicatoren van de bedrijfstak van de Unie afgezet tegen de toename van de invoer. Elke indicator omvat ook de verwachte trendlijn voor de komende twee jaar, die laat zien dat de groei van de economische indicatoren tussen 2025 en de meest recente periode afzwakt, terwijl de invoer in hetzelfde tempo blijft toenemen.

[19] Hoewel er nog geen gegevens over heel het jaar 2026 beschikbaar zijn, zou een voortzetting van de trend die in de eerste zes maanden werd waargenomen, waarvan het recordaantal ingevoerde eenheden in juli 2026 al een aanwijzing vormt, leiden tot een daling van het marktaandeel met meer dan 2 procentpunten in slechts één jaar.

Grafiek 4

Overzicht van de trends in verbruik, productie, verkoop en invoer



(56) Dit is met name zorgwekkend in een context waarin de bedrijfstak van de Unie hoge verkoopvolumes en een duurzame bezettingsgraad ([20]) zou moeten bereiken, aangezien deze markt wordt gekenmerkt door hoge vaste kosten en de noodzaak van aanzienlijke investeringen om concurrerend te blijven. Al deze indicatoren samen wijzen op een verslechtering van de economische situatie van de bedrijfstak van de Unie in de zeer nabije toekomst. In combinatie met het tempo waarin de invoer toeneemt, zoals hieronder nader wordt uiteengezet, kan de bedrijfstak door deze ontwikkelingen in een steeds kwetsbaardere positie worden gebracht als er geen maatregelen worden genomen.

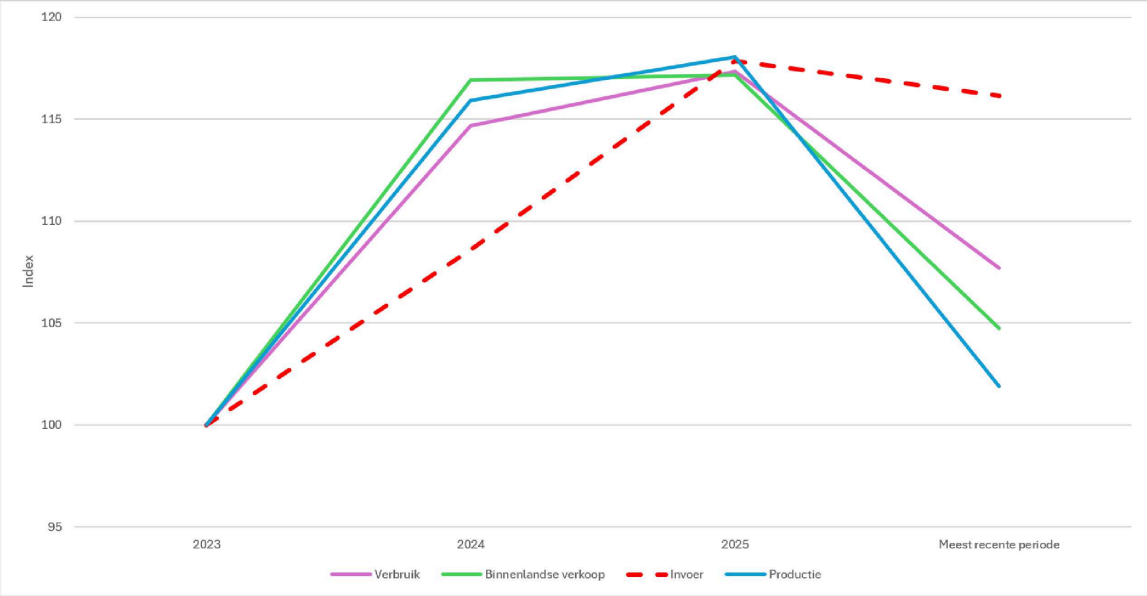
De laaggeprijsde invoer neemt in aanzienlijk tempo toe

(57) Uit de ontwikkeling van de invoervolumes (tabel 1) tijdens de beoordelingsperiode blijkt dat de invoer niet alleen toeneemt, maar ook nog eens in een steeds hoger tempo. Terwijl het verbruik in de Unie tussen 2025 en de meest recente periode aanzienlijk toenam, met 364 442 voertuigen, werd aan meer dan de helft van deze extra vraag (54 % om precies te zijn) voldaan met invoer uit derde landen. Aangezien deze derde landen in de Unie een marktaandeel van 28 % hebben, is het duidelijk dat de recente groei van het verbruik op de markt voornamelijk werd afgevangen door en voor rekening kwam van de levering van ingevoerde producten en niet aan de binnenlandse bedrijfstak. Bovendien werd de invoer in de meest recente periode op de markt gebracht tegen prijzen die aanzienlijk onder de prijzen van de producenten in de Unie lagen. Naast het feit dat het in punt 7.1 vastgestelde prijsverschil de economische situatie van de bedrijfstak van de Unie, die al kampt met een broze winstgevendheid, aanzienlijk onder druk zet, zal dit prijsverschil waarschijnlijk ook de vraag naar ingevoerde producten verder doen toenemen.

([20]) Verschillende producenten in de Unie hebben herstructureringsprogramma's aangekondigd die erop gericht zijn de capaciteit te verminderen en zo tot een duurzamere bezettingsgraad te komen. Zie ook het punt "Geplande herstructureringen".

Grafiek 5

Jaarlijkse stijging van bepaalde indicatoren



(58) Bovenstaande grafiek toont de jaarlijkse groeicijfers voor het verbruik, de productie, de binnenlandse verkoop en de invoer. In de eerste drie jaar stegen het verbruik, de productie en de binnenlandse verkoop gemiddeld met iets minder dan 20 %. Tijdens de meest recente periode liep de groei echter sterk terug tot onder de 10 %. Aanvankelijk nam de invoer veel langzamer toe, maar in 2025 liep deze al gelijk met de andere indicatoren. In de meest recente periode lag het groeitempo van de invoer hoger dan dat van de andere indicatoren.

(59) Uit de invoerstatistieken naar land van oorsprong (tabel 2) blijkt dat deze stijging met name, zij het niet uitsluitend, het gevolg was van invoer van oorsprong uit China. De historische invoerpercentages laten zien dat de invoer uit China aanvankelijk marktaandeel verwierf ten koste van andere derde landen. In de meest recente periode begon de Chinese invoer echter aan marktaandeel te winnen ten koste van de bedrijfstak van de Unie. Deze trend zal naar verwachting verder doorzetten, met een verdere toename van de laaggeprijsde invoer. Volgens Mobility Global produceerde China in 2025 ongeveer 7 miljoen hybride voertuigen en is de productiecapaciteit naar schatting twee keer zo groot als de productie. Zoals blijkt uit tabel 14, zal de productie naar verwachting blijven stijgen.

Tabel 14

Productie van hybride voertuigen in China

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

Bron: Mobility Global. De cijfers voor 2025 en de eerste helft van 2026 geven de werkelijke productie weer; de cijfers voor de periode die loopt van de tweede helft van 2026 tot en met 2030 geven de prognoses van Mobility Global weer.

(60) Deze expansie vindt plaats ondanks een afzwakkende binnenlandse vraag: de gerapporteerde verkopen van voertuigen daalde op jaarbasis met ongeveer 20 %, en de verkopen van plug-in hybride elektrische voertuigen met 26 % ([21]). Als gevolg van de dalende vraag, de overcapaciteit en de hevige binnenlandse concurrentie zijn Chinese producenten in toenemende mate afhankelijk van uitvoermarkten. Zoals uiteengezet in tabel 15 steeg de Chinese uitvoer in 2025 met bijna 500 % ten opzichte van 2022. China voerde ongeveer 1,125 miljoen hybride personenauto's uit, waarvan 27 % bestemd was voor de Unie. Dit was een stijging van 7 procentpunten ten opzichte van 2024, toen 20 % van de Chinese uitvoer van hybride personenauto's voor de Unie was bestemd.

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

Tabel 15

Totale wereldwijde invoer van hybride voertuigen uit China

	2023	2024	2025
Wereldwijde invoer uit China (in stuks)	191 912	526 312	1 124 177
Index (2023 = 100)	*100*	*274*	*586*

Bron: GTA.

(61) Tegelijkertijd leken er weinig alternatieve uitvoerbestemmingen beschikbaar te zijn, zoals uiteengezet in punt 5. De markt van de Unie was daarentegen nog altijd relatief open en was — en is derhalve — vanuit het oogpunt van Chinese exporteurs die met een zwakke binnenlandse vraag en overcapaciteit te maken hebben, een aantrekkelijke uitvoerbestemming.

(62) Gezien de aanzienlijke en snel toegenomen invoer in de Unie, de lagere prijzen van deze invoer en de hoge invoerbelemmeringen op andere relevante uitvoermarkten, is het waarschijnlijk dat de invoer in de Unie sterk zal toenemen. Deze aanhoudende toename van laaggeprijsde invoer zal de prijzen van de producenten in de Unie waarschijnlijk verder onder druk zetten en ten koste gaan van hun omzet, marktaandeel, winstgevendheid en het rendement op hun investeringen. Dit zal op zijn beurt het vermogen van de bedrijfstak van de Unie verzwakken om de productie in stand te houden, banen te behouden en de aanzienlijke investeringen te financieren die nodig zijn voor innovatie en de transitie naar elektrificatie. Uit de beschikbare gegevens kan derhalve worden geconcludeerd dat de toenemende hoeveelheid laaggeprijsde invoer de bedrijfstak van de Unie ernstige schade dreigt te berokkenen.

Geplande herstructureringen

(63) Op basis van een voorlopige analyse van de Europese herstructureringsmonitor ([22]) en aanvullende bedrijfsinformatie en mediaberichtgeving, lijkt er sinds 2024 sprake te zijn van een intensivering van de herstructureringsactiviteiten onder autofabrikanten in de Unie. In de onderstaande analyse wordt gekeken naar de grootste autofabrikanten in de Unie.

(64) In december 2024 kondigde een producent in de Unie aan het personeelsbestand van zijn Duitse vestigingen tegen 2030 met meer dan 35 000 werknemers te zullen inkrimpen ([23]). Dit cijfer werd vervolgens in maart 2026 naar boven bijgesteld; de onderneming verwachtte dat tot 2030 in de hele groep in de EU ongeveer 50 000 banen zouden verdwijnen ([24]).

(65) In september 2026 keurde de producent in de Unie plannen goed om wereldwijd nog eens 50 000 banen te schrappen. Dit brengt het totale aantal arbeidsplaatsen dat de producent tegen 2030 wil schrappen op ongeveer 100 000, bestaande uit ongeveer 50 000 banen in de hele Unie en nog eens 50 000 arbeidsplaatsen wereldwijd, waarvan ongeveer de helft in Duitsland ([25]). Hoewel deze ontslagrondes breed van opzet zijn en niet specifiek gericht op de productie van hybride elektrische voertuigen of plug-in hybride elektrische voertuigen, staat de toekomstige productie van hybride voertuigen niettemin onder toenemende druk als gevolg van deze aangekondigde grootschalige herstructureringen om de productiecapaciteit te verlagen. Zo werd bij de aankondiging in september 2026 aangegeven dat de producent in de Unie momenteel niet kon garanderen dat er na 2030 productie zal worden toegewezen aan de fabrieken in Hannover (12 900 werknemers), Emden (7 700 werknemers) en Zwickau (8 000 werknemers) en de fabriek Audi Neckarsulm (15 500 werknemers), gezien de sterk toegenomen invoerconcurrentie ([26]). Zowel de fabrieken in Hannover als in Neckarsulm zijn betrokken bij

([22]) De Europese herstructureringsmonitor volgt grootschalige veranderingen in personeelsbestanden en herstructureringen door autofabrikanten in de hele Europese Unie en registreert aangekondigde reorganisaties die gevolgen hebben voor ten minste honderd banen, ofwel 10 % van het personeelsbestand van grotere bedrijven.

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

de productie van nieuwe hybride voertuigen, wat betekent dat de werkgelegenheid die gekoppeld is aan de productie van nieuwe hybride voertuigen op deze locaties wordt bedreigd. Bovendien zijn diverse productielijnen in de Unie voldoende flexibel om voertuigen met verschillende aandrijflijnen te produceren, wat betekent dat de sluiting van een dergelijke fabriek gevolgen zal hebben voor de eventuele toekomstige productie van hybride elektrische voertuigen of plug-in hybride elektrische voertuigen.

(66) De Commissie merkt op dat een andere producent van hybride voertuigen in de Unie ernaar streeft de bezettingsgraad tegen 2030 te verhogen tot 80 % door te herstructureren en de Europese productiecapaciteit met 800 000 stuks te verlagen ([27]). In het kader van deze herstructurering is deze producent in de Unie voornemens de productie van voertuigen in Poissy (Frankrijk) ten vroegste eind 2028 te beëindigen. Dit geldt ook voor de productie van hybride voertuigen. In plaats daarvan zal de vestiging naar verwachting geschikt worden gemaakt voor andere activiteiten zoals de productie van onderdelen, het herstel van voertuigen, recycling, 3D-printen en andere industriële activiteiten.

(67) Dit wijst erop dat de vraag naar elektrische voertuigen weliswaar toeneemt, maar dat de marktgroei voornamelijk wordt afgevangen met ingevoerde hybride voertuigen en dat de producenten in de Unie van plan zijn hun productiecapaciteit af te bouwen omdat zij deze marktgroei niet ten volle kunnen benutten. Aangezien de sterke toename van de laaggeprijsde invoer naar verwachting zal doorzetten, zal de druk op de producenten in de Unie verder toenemen.

(68) De Commissie heeft opgemerkt dat er verdere grootschalige herstructureringen worden aangekondigd, die rechtstreeks verband houden met de toegenomen wereldwijde druk en de agressieve prijsconcurrentie in de automobielsector, die waarschijnlijk ook gevolgen zullen hebben voor de toekomstige productie van hybride voertuigen. Zo kondigde een andere autofabrikant een uitgebreide nieuwe langetermijnstrategie en een herstructurering aan om de hevige wereldwijde concurrentie, de ontwikkelingskosten en de toenemende druk van snel handelende Chinese fabrikanten het hoofd te kunnen bieden ([28]). Deze producent in de Unie is van plan om zijn aantal technische werknemers wereldwijd met 15 % tot 20 % te verlagen ([29]) om de ontwikkelingskosten van geëlektrificeerde voertuigen te verlagen, met als doel de verlaging van het aantal technische, onderzoeks- en ingenieursposten over de hele wereld te verdelen, hoewel vooral de activiteiten in Frankrijk en Spanje hierdoor zullen worden getroffen.

(69) Daarnaast heeft de Commissie opgemerkt dat een andere producent van hybride voertuigen in de Unie zijn personeel tegen 2027 wereldwijd met bijna 8 000 werknemers wil inkrimpen ([30]), waarbij de meeste banen in Duitsland verloren zullen gaan. De onderneming wees op de uitholling van de winstgevendheid en ernstige tegenwind op de markt als de meest zwaarwegende redenen voor de reorganisatie.

(70) Ook een andere producent in de Unie heeft structureel ingekrompen en strategieën voor kostenbeheersing doorgevoerd om de winstgevendheid te behouden. In een context van afnemende vraag naar voertuigen van hogere klassen en hevige prijsdruk in China heeft de resulterende druk op de mondiale inkomsten geleid tot het terugschroeven van activiteiten, lagere productiedoelstellingen en een uitgebreide herevaluatie van de kostenstructuur van de onderneming ([31]).

Aanzienlijke beschikbare mondiale capaciteit

(71) Tabel 16 bevat een prognose van Mobility Global van de algemene productiecapaciteit op de belangrijkste wereldmarkten, te weten China, Turkije, Korea, Japan en het Verenigd Koninkrijk. Volgens deze prognose zal de opwaartse trend van de capaciteit tussen 2025 en 2033 naar verwachting aanhouden, voornamelijk als gevolg van de capaciteitsuitbreiding in China. De bezettingsgraad van deze productielocaties zal na 2025 naar schatting dalen tot onder 50 %, wat wijst op een aanzienlijke en zorgwekkende reservecapaciteit. Dit komt vooral voor rekening van China, waar de bezettingsgraad wordt geschat op slechts 43 %. Als gevolg daarvan kan de geraamde overcapaciteit tot wel 50 miljoen voertuigen gaan bedragen — even veel als de daadwerkelijke productie. Hoewel deze cijfers niet specifiek zijn voor hybride voertuigen, bieden zij een relevante context voor de beoordeling van de omstandigheden waaronder de productie van hybride voertuigen plaatsvindt. Dit is met name relevant gezien de flexibiliteit van de automobielproductie, die het voor fabrikanten mogelijk maakt op dezelfde productielijnen voertuigen met verschillende aandrijfsystemen te produceren. Bijgevolg zijn de ontwikkeling van de totale productie en de totale capaciteit van de automobielsector relevant voor de beoordeling van de productieomgeving waarmee het segment hybride voertuigen te maken heeft.

([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/.

Tabel 16

Prognose van de algemene productiecapaciteit op de belangrijkste wereldmarkten

China, Japan, Korea, Turkije, VK											
Indicator/jaar	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Totale productie (× 1 000 stuks)	43 988	44 022	47 112	45 297	45 172	45 093	45 455	45 996	46 261	46 839	47 124
Index	*100*	*100*	*107*	*103*	*103*	*103*	*103*	*105*	*105*	*106*	*107*
Totale productiecapaciteit (× 1 000 stuks)	83 884	88 072	92 077	94 684	95 179	94 847	95 624	95 283	95 447	95 626	96 127
Index	*100*	*105*	*110*	*113*	*113*	*113*	*114*	*114*	*114*	*114*	*115*
Bezettingsgraad (%)	52	50	51	48	47	48	48	48	48	49	49

Bron: Mobility Global.

(72) Op basis van een voorlopige analyse van de wereldwijde automobielmarkt is er dus voldoende vrije capaciteit beschikbaar bij exporteurs met expansieplannen, die zich, gezien de lage invoerprijzen en de aantrekkelijkheid van de markt van de Unie voor nieuwe hybride voertuigen, waarschijnlijk in toenemende mate op de markt van de Unie zullen richten.

Voorraden

(73) De omvang van de voorraden hybride voertuigen in de Unie is een relevante indicator van de toekomstige druk die de bedrijfstak van de Unie zal ondervinden van ingevoerde producten, aangezien deze voorraden bestemd zijn voor verkoop op de Uniemarkt.

(74) In dit stadium richt de analyse zich met name op China, aangezien de sterk toegenomen invoer vooral, zij het niet uitsluitend, afkomstig is uit China. Om de voorraden van het betrokken product in de Unie te ramen, zijn de statistieken over de uitvoer van China naar de Unie in de periode 2023-2025 onderzocht. Het verschil tussen de door China gerapporteerde uitvoer en de door de Unie geregistreerde invoer kan worden beschouwd als een indicator van het aantal voertuigen dat wacht op inklaring in de Unie. Aangezien het een aantal maanden kan duren om voertuigen per schip van China naar de Unie te vervoeren, zijn de gegevens over het lopende jaar buiten beschouwing gelaten.

Tabel 17

Vergelijking tussen de uitvoerstatistieken van China en de invoerstatistieken van de EU

	2023	2024	2025
Uitvoer van China naar de EU (in stuks)	47 644	114 197	356 037
Invoer van de EU uit China (in stuks)	46 001	106 542	302 403
Verschil (in stuks)	1 643	7 655	53 634

Bron: Chinese uitvoerstatistieken en Eurostat.

(75) Het verschil tussen de uitvoer en de invoer was in 2023 verwaarloosbaar, nam in 2024 licht toe en steeg in 2025 flink tot ongeveer 53 000 voertuigen. Hoewel sommige van deze voertuigen mogelijk in 2026 zijn ingeklaard, blijft het in 2025 waargenomen verschil aanzienlijk groter dan in de drie voorgaande jaren. Dit wijst erop dat de voorraden steeds verder oplopen, waardoor de druk van de invoer op de bedrijfstak van de Unie wordt vergroot.

7.3. **Conclusie**

(76) Gezien het bovenstaande heeft de Commissie voorlopig geconcludeerd dat de producenten in de Unie zich in een kwetsbare situatie bevinden en ernstige schade dreigen te lijden, zoals blijkt uit de in punt 7.1 beschreven verslechterende economische indicatoren, de aanzienlijke en versnelde toename van laaggeprijsde invoer, de geplande herstructureringen binnen de bedrijfstak van de Unie, de aanzienlijke wereldwijd beschikbare productiecapaciteit en de steeds grotere voorraden op de markt van de Unie.

8. **OORZAKELIJK VERBAND**

(77) De Commissie heeft onderzocht of de toegenomen invoer voor de producenten in de Unie een dreiging van ernstige schade met zich meebrengt. Daarnaast heeft de Commissie ook onderzocht of tegelijkertijd andere bekende factoren hebben bijgedragen tot de dreiging van schade aan de producenten in de Unie waarmee het bestaan van een oorzakelijk verband tussen de dreiging van ernstige schade voor de bedrijfstak van de Unie en de toegenomen invoer in twijfel zou kunnen worden getrokken.

8.1. **Toename van de invoer**

(78) De Commissie heeft voorlopig vastgesteld dat er een oorzakelijk verband bestaat tussen de toename van de invoer van het betrokken product en de dreiging van ernstige schade voor de producenten in de Unie. Het oorzakelijk verband tussen de sterke toename van de invoer en de kwetsbare economische situatie van de bedrijfstak van de Unie is gebleken uit de ontwikkelingen die in de meest recente periode zijn waargenomen.

(79) Hoewel zowel het verbruik als de verkoop in de Unie tijdens de beoordelingsperiode zijn gestegen, werd de marktgroei in de meest recente periode voor het eerst overwegend afgevangen de invoer en kwam deze niet ten goede aan de bedrijfstak van de Unie. Aangezien importeurs van het betrokken product hun aanwezigheid op de markt van de Unie in deze periode op agressieve wijze uitbreidden, verslechterden de economische indicatoren voor de bedrijfstak van de Unie, waaronder een verlies aan marktaandeel, aanzienlijke prijsdruk, een steeds brozere winstgevendheid en de noodzaak van verdere herstructurering.

(80) Uit maandelijkse gegevens over de meest recente periode blijkt dat de invoer de markt van de Unie in versneld tempo binnenkomt. Bovendien beschikken de exporteurs nog over voldoende vrije capaciteit en staat verdere uitbreiding gepland. Aangezien de markt van de Unie qua prijzen voor hybride voertuigen aantrekkelijk blijft, zal de in de meest recente periode waargenomen ontwikkeling van de invoer naar verwachting aanhouden en zelfs verder versnellen.

(81) Gezien de reeds broze winstgevendheid van de bedrijfstak van de Unie, gecombineerd met de hoge vaste kosten en de aanzienlijke investeringen die nodig zijn om op deze markt concurrerend te blijven, zal voortzetting van de versnelde invoer ongetwijfeld leiden tot een verdere verslechtering van de economische situatie van de bedrijfstak (zoals ook al gebeurde in de meest recente periode), wat waarschijnlijk in de zeer nabije toekomst ernstige schade zal toebrengen aan producenten in de Unie.

(82) De Commissie heeft derhalve voorlopig geconcludeerd dat er een oorzakelijk verband bestaat tussen de toename van de invoer en de dreiging van ernstige schade voor producenten in de Unie.

8.2. **Andere bekende factoren**

(83) Om er zeker van te zijn dat de dreiging van ernstige schade niet kan worden toegeschreven aan andere factoren dan de toegenomen invoer, heeft de Commissie een voorlopige analyse uitgevoerd om te bepalen of andere factoren kunnen hebben bijgedragen tot de dreiging van ernstige schade voor de producenten in de Unie en heeft zij de gevolgen van deze factoren onderscheiden van de gevolgen van de toegenomen invoer, teneinde voorlopig vast te stellen of er een werkelijk en wezenlijk oorzakelijk verband bestaat.

(84) Hoewel hoge energieprijzen een belangrijke factor zijn bij de productie van hybride voertuigen, vloeit de werkelijke dreiging van ernstige schade voort uit de druk die op de EU-prijzen wordt uitgeoefend door de sterke toename van laaggeprijsde invoer. De energieprijzen zijn in de Unie over het algemeen inderdaad hoger dan in sommige andere delen van de wereld. Onder normale marktomstandigheden kunnen fabrikanten kostenstijgingen in hun verkoopprijzen doorrekenen om een redelijke winst te kunnen blijven maken. Het betrokken product wordt echter in de Unie ingevoerd tegen prijzen die gemiddeld 18 % lager zijn dan de prijzen in de Unie, hetgeen zorgt voor prijsdruk, waardoor de producenten in de Unie hun verkoopprijs niet kunnen verhogen om de energiekosten te dekken. Het is dus niet de stijging van de kosten als zodanig, maar het feit dat de producenten in de Unie vanwege de toegenomen invoer deze kostenstijgingen onvoldoende kunnen doorberekenen in hun verkoopprijzen, dat leidt tot de dreiging van ernstige schade.

(85) De uitvoerprestaties van de producenten in de Unie zijn in de beoordelingsperiode grotendeels stabiel gebleven, met uitzondering van 2024, toen de uitvoer daalde. Gezien deze stabiliteit is de Commissie voorlopig van oordeel dat de uitvoerprestaties niet hebben bijgedragen tot de dreiging van ernstige schade.

(86) Wat de consumentenvraag betreft, is het aantal registraties van hybride voertuigen in de EU sinds 2023 gestaag toegenomen. Bovendien zal het aantal registraties volgens Global Mobility naar verwachting tot 2029 blijven stijgen.

Tabel 18

Ontwikkeling van het aantal registraties van nieuwe hybride voertuigen in de EU (inclusief prognose)

	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Aantal registraties (in 1 000 stuks)	3 530	4 048	4 749	5 552	6 056	6 359	6 430	6 173
Index (2023 = 100)	*100*	*115*	*135*	*157*	*172*	*180*	*182*	*175*

Bron: Mobiliteit Global en ACEA. De cijfers voor de periode 2026-2030 zijn een prognose van Mobility Global.

(87) Niet alleen is het aantal registraties toegenomen, ook het aandeel hybride voertuigen in het totale aantal registraties is gestegen van 33 % in 2023 tot 46 % in de meest recente periode.

Tabel 19

Aandeel nieuwe hybride voertuigen in het totale aantal registraties in de EU

	2023	2024	2025	Meest recente periode
Aandeel hybride voertuigen in totale registraties in de EU (in %)	33	38	44	46
Index (2023 = 100)	*100*	*115*	*133*	*139*

Bron: Mobiliteit Global en ACEA.

(88) Daarom heeft de Commissie voorlopig vastgesteld dat de vraag naar hybride voertuigen in de Unie toeneemt en dus niet bijdraagt tot de dreiging van ernstige schade.

(89) Het regelgevingskader inzake de vermindering van CO^2-emissies kan niet worden beschouwd als een factor die bijdraagt tot de dreiging van ernstige schade. Integendeel, de toepasselijke en voorgestelde ontwikkelingen in de regelgeving hebben de vooruitzichten voor producenten van hybride voertuigen verbeterd. Hoewel de Unie ambitieuze CO^2-reductiedoelstellingen voor nieuwe personenauto's en bestelwagens heeft vastgesteld, houden deze maatregelen geen onmiddellijk verbod op hybride technologieën in. In plaats daarvan is het transitiekader in de loop der tijd aangepast en is het recentelijk zodanig veranderd dat het inmiddels minder restrictief is voor hybride producenten dan eerder werd verwacht. Het beleidstraject is met name verschoven omdat er niet langer een snellere transitie naar volledig batterijelektrische voertuigen in 2030 wordt verwacht, maar een meer geleidelijke aanpak tot 2035, en omdat het voorstel om een CO^2-reductiebenchmark van 90 % vast te stellen in plaats van een volledig verbod op niet-batterijelektrische voertuigen ruimte laat voor de blijvende aanwezigheid van hybride voertuigen. Bijgevolg is de Commissie van oordeel dat het regelgevingskader momenteel niet geacht kan worden een situatie te creëren waarin producenten van hybride voertuigen in de Unie ernstige schade dreigen te lijden.

(90) Bijgevolg heeft de Commissie voorlopig geen andere factoren geïdentificeerd die zouden afdoen aan het oorzakelijk verband tussen de toename van de invoer en de dreiging van ernstige schade voor de producenten in de Unie.

8.3. **Conclusie**

(91) Om de bovenstaande redenen luidt de voorlopige conclusie van de Commissie dat er sprake is van een oorzakelijk verband tussen de aanzienlijke toename van de invoer en de dreiging van ernstige schade voor de bedrijfstak van de Unie. Andere factoren hebben mogelijk bijgedragen tot de dreiging van ernstige schade voor de producenten in de Unie, maar deze factoren hebben niets afgedaan aan het oorzakelijk verband.

9. **BELANG VAN DE UNIE**

(92) De Commissie heeft onderzocht of het in het belang van de Unie zou zijn om voorlopige maatregelen vast te stellen. Het belang van de Unie werd geanalyseerd aan de hand van een beoordeling van alle betrokken belangen, waaronder die van de producenten in de Unie, de importeurs en de gebruikers.

(93) Klimaatneutraliteit is een centrale doelstelling van de Europese Green Deal en een juridisch bindende doelstelling die is vastgelegd in de klimaatwet. Om haar doelstelling van klimaatneutraliteit tegen 2050 te bereiken ([32]), neemt de EU maatregelen om de emissies van auto's te verminderen, aangezien het wegvervoer verantwoordelijk is voor een vijfde van de CO_2-emissies van de EU ([33]). De EU streeft ernaar de emissies van auto's tegen 2030 met 55 % en van bestelwagens met 50 % te verminderen ten opzichte van 2021, teneinde de doelstelling van nuluitstoot voor nieuwe auto's en bestelwagens in 2035 te kunnen halen ([34]). Daarom is de verkoop van nieuwe benzine- of dieselauto's (vooralsnog) vanaf 2035 verboden ([35]).

(94) In de huidige overgangsperiode van auto's met een verbrandingsmotor naar volledig elektrische auto's worden hybride auto's echter vaak als alternatief door consumenten gebruikt en gevraagd, aangezien zij wel bijdragen tot een vermindering van de uitstoot, maar geen beperkte hebben actieradius zoals veel volledig elektrische auto's.

(95) Hetzelfde geldt voor de autofabrikanten die hybride auto's gebruiken als overgangsmodel tussen de verbrandingsmotor en volledig elektrische auto's, om de kosten te spreiden en als een test voor onderzoek en innovatie bij de ontwikkeling van geavanceerde volledig elektrische auto's.

(96) Als de productie van hybride voertuigen in de Unie verloren zou gaan, zouden consumenten derhalve weinig alternatieven overhouden, aangezien de invoer uit China al weinig overlaat van het marktaandeel van andere leveranciers, zoals Japan of Korea, en tijdens de meest recente periode ook al marktaandeel op de bedrijfstak van de Unie veroverde.

(97) Deze markt wordt bovendien gekenmerkt door hoge vaste kosten en de noodzaak van aanzienlijke investeringen om concurrerend te blijven. Een levensvatbare en winstgevende auto-industrie in de Unie is van essentieel belang om de investeringen in onderzoek en ontwikkeling te kunnen doen die het mogelijk moeten maken om tegen 2035 in de Unie volledig elektrische auto's te produceren. Het is niet in het belang van de Unie om de groene transitie van de EU uitsluitend over te laten aan buitenlandse spelers.

(98) Daarnaast is de Commissie van oordeel dat een voorlopige vrijwaringsmaatregel in de in punt 12 beschreven vorm voor een passend evenwicht kan zorgen tussen de belangen van de producenten in de Unie en die van downstream-gebruikers. Gelet op het belang van de sector hybride voertuigen voor de economie van de Unie, met name in termen van innovatie, elektrificatie en werkgelegenheid, is de Commissie voorlopig van oordeel dat de instelling van maatregelen voor hybride voertuigen in het belang van de Unie is.

10. **KRITIEKE OMSTANDIGHEDEN**

(99) Overeenkomstig artikel 7, lid 1, punt a), van Verordening (EU) 2015/478 heeft de Commissie onderzocht of er sprake was van kritieke omstandigheden waarbij uitstel tot moeilijk te herstellen schade zou leiden. Daartoe heeft de Commissie de situatie van de producenten in de Unie en de ontwikkeling van de invoer in de meest recente periode beoordeeld, alsook de waarschijnlijkheid dat de invoer in de nabije toekomst verder zal toenemen.

(100) Zoals uiteengezet in punt 7, verloren de producenten in de Unie, ondanks een aanzienlijke groei van het verbruik in de Unie, marktaandeel tijdens de meest recente periode, terwijl hun winstgevendheid aanzienlijk daalde tot slechts ongeveer twee derde van de minimumwinst die onder normale omstandigheden nodig is om de financiële levensvatbaarheid van hun activiteiten op het gebied van hybride voertuigen op lange termijn te waarborgen. Tegelijkertijd werd het betrokken product in de Unie ingevoerd tegen prijzen die gemiddeld 18 % lager waren dan die van de bedrijfstak van de Unie. De producenten in de Unie kregen derhalve te maken met toenemende concurrentiedruk op een moment waarop hun vermogen om een verdere verslechtering van hun economische situatie op te vangen reeds beperkt was.

([32]) Vermindering van CO_2-uitstoot: doelstellingen en beleid van de EU | Onderwerpen | Europees Parlement.
([33]) CO_2-emissies door auto's: feiten en cijfers (infografieken) | Onderwerpen | Europees Parlement.
([34]) Vermindering van de uitstoot van auto's en bestelwagens: nieuwe CO^2-doelstellingen toegelicht | Onderwerpen | Europees Parlement.
([35]) In december 2025 heeft de Commissie echter een voorstel ingediend voor een herziening van de CO_2-emissienormen voor auto's en bestelwagens. Volgens het voorstel zullen autofabrikanten vanaf 2035 de emissies niet langer met 100 % moeten verminderen, maar moeten voldoen aan een reductiedoelstelling van 90 % voor uitlaatemissies, terwijl de resterende 10 % van de emissies zullen moeten worden gecompenseerd door het gebruik van koolstofarm staal dat in de Unie wordt geproduceerd, of van e-brandstoffen en biobrandstoffen. Hierdoor kunnen plug-in hybride elektrische voertuigen, bereikvergroters, mild-hybride elektrische voertuigen en voertuigen met een verbrandingsmotor ook na 2035 een rol blijven spelen naast volledig elektrische voertuigen. Zie ook: https://climate.ec.europa.eu/areas-action/transport-decarbonisation/road-transport/cars-and-vans_en.

(101) De maandelijkse gegevens bevestigden dat de sterke stijging van de laaggeprijsde invoer aanhield, met name, maar niet uitsluitend, vanuit China. De invoer uit China is de Unie in een versneld tempo binnengekomen, met name in de tweede helft van de meest recente periode, en heeft nog meer marktaandeel veroverd ten koste van de bedrijfstak van de Unie en andere traditionele leveranciers aan de markt van de Unie. Tegelijkertijd neemt de binnenlandse vraag in China elk jaar af, terwijl de productie in China naar verwachting zal blijven stijgen, hoewel de bezettingsgraad wordt geraamd op slechts 43 %. Deze combinatie van overcapaciteit, afzwakking van de binnenlandse vraag en hevige binnenlandse concurrentie vormt een sterke stimulans voor Chinese producenten om in de nabije toekomst op zoek te gaan naar uitvoermarkten. Het toenemende gebruik van handelsbeperkende maatregelen op andere markten vergroot het risico dat deze uitvoer zal worden verlegd naar de Unie, die nog altijd een relatief open en aantrekkelijke markt is. De Unie loopt derhalve het risico dat de invoer verder zal worden opgevoerd op een moment waarop haar bedrijfstak zich reeds in een kwetsbare situatie bevindt.

(102) De Commissie is van oordeel dat de combinatie van de reeds kwetsbare economische situatie van de producenten in de Unie, de aanhoudende stijging van de invoer, de aanzienlijke prijsdruk ten gevolge van die invoer en de waarschijnlijkheid van verdere stijgingen van de invoer in de nabije toekomst een situatie creëert waarin elke vertraging bij de vaststelling van voorlopige vrijwaringsmaatregelen moeilijk te herstellen schade zal veroorzaken. Zonder tijdige maatregelen zal de bedrijfstak van de Unie voordat het onderzoek kan worden afgesloten te maken krijgen met verdere stijgingen van de invoervolumes en aanhoudende prijsdruk.

(103) De Commissie komt derhalve tot de voorlopige conclusie dat er sprake is van kritieke omstandigheden in de zin van artikel 7, lid 1, punt a), van Verordening (EU) 2015/478 en dat onverwijld voorlopige vrijwaringsmaatregelen moeten worden vastgesteld.

11. UITSLUITING VAN BEPAALDE LANDEN VAN HET TOEPASSINGSGEBIED VAN DE VOORLOPIGE MAATREGELEN

(104) Overeenkomstig artikel 18 van Verordening (EU) 2015/478 mogen de voorlopige maatregelen niet worden toegepast ten aanzien van producten van oorsprong uit een ontwikkelingsland dat lid is van de WTO of uit Algerije ([36]) of Libanon ([37]), zolang het aandeel van het desbetreffende land in de invoer van dat product in de Unie niet meer dan 3 % bedraagt, op voorwaarde dat de ontwikkelingslanden die lid zijn van de WTO en waarvan het aandeel in de invoer in de Unie minder dan 3 % bedraagt, tezamen niet meer dan 9 % vertegenwoordigen van de totale invoer in de Unie van het betrokken product.

(105) Bijlage I.1 bevat een lijst van de ontwikkelingslanden die lid zijn van de WTO, die, samen met Algerije en Libanon, in aanmerking kunnen komen voor een vrijstelling van vrijwaringsmaatregelen, onder de in de bovenstaande overweging genoemde voorwaarden.

(106) De methode die werd gebruikt om het aandeel van de ontwikkelingslanden in de invoer te bepalen, was gebaseerd op de totale invoer van het betrokken product in de Unie in 2025. Het aandeel van de invoer uit elk in bijlage I.1 genoemd ontwikkelingsland werd berekend als een percentage van die totale invoer. De invoer uit Oekraïne, Kenia, IJsland, Liechtenstein en Noorwegen werd bij de berekening van de totale invoer buiten beschouwing gelaten.

(107) Bijlage I.2 (Lijst van ontwikkelingslanden waarop de voorlopige maatregelen van toepassing zijn) bevat het resultaat van deze berekening en vermeldt de ontwikkelingslanden waarop voorlopige vrijwaringsmaatregelen van toepassing zijn, aangezien hun aandeel meer dan 3 % bedraagt. Alle WTO-leden die ontwikkelingslanden zijn en een aandeel van minder dan 3 % in de invoer hadden, vertegenwoordigden in 2025 tezamen niet meer dan 9 % van de totale invoer van het betrokken product in de Unie.

(108) Bovendien moeten, zoals uiteengezet in punt 4, ook Oekraïne, de Europese Economische Ruimte (EER) en Kenia van het toepassingsgebied van de voorlopige maatregelen worden uitgesloten.

(109) Gezien de vereisten van het Akkoord inzake de terugtrekking van het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland uit de Europese Unie en de Europese Gemeenschap voor Atoomenergie (het "Terugtrekkingsakkoord"), waarvan het Windsor-kader integrerend deel uitmaakt, en van Verordening (EU) 2020/2170 van

([36]) Besluit 2005/690/EG van de Raad van 18 juli 2005 betreffende de sluiting van de Europees-mediterrane overeenkomst waarbij een associatie tot stand wordt gebracht tussen de Europese Gemeenschap en haar lidstaten, enerzijds, en de Democratische Volksrepubliek Algerije, anderzijds (PB L 265 van 10.10.2005, blz. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2005/690/oj).

([37]) Besluit 2006/356/EG van de Raad van 14 februari 2006 betreffende de sluiting van de Europees-mediterrane overeenkomst waarbij een associatie tot stand wordt gebracht tussen de Europese Gemeenschap en haar lidstaten, enerzijds, en de Republiek Libanon, anderzijds (PB L 143 van 30.5.2006, blz. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2006/356/oj).

het Europees Parlement en de Raad ([38]), en teneinde te garanderen dat de betrokken producten Noord-Ierland kunnen blijven binnenkomen, mag voor die producten geen contingent gelden wanneer zij worden binnengebracht vanuit een ander deel van het Verenigd Koninkrijk, worden verkocht aan eindverbruikers op het grondgebied van Noord-Ierland en worden geregistreerd voor gebruik in Noord-Ierland. Op basis van de beschikbare gegevens is de Commissie niet van oordeel dat dit een significant risico voor de doeltreffendheid van de maatregel inhoudt. De Commissie zal niettemin nauwgezet toezicht houden op de handelsstromen van het betrokken product van andere delen van het Verenigd Koninkrijk naar Noord-Ierland en op daaropvolgende handelsstromen van Noord-Ierland naar de rest van de Unie, en zij kan deze verordening indien nodig wijzigen.

12. **CONCLUSIES EN VASTSTELLING VAN VOORLOPIGE MAATREGELEN**

12.1. **Vaststelling van voorlopige maatregelen**

(110) Voorlopig wordt geconcludeerd dat de producenten in de Unie geconfronteerd worden met de dreiging van ernstige schade. Gezien de in punt 10 beschreven kritieke omstandigheden wordt geoordeeld dat voorafgaand aan de beëindiging van het onderhavige onderzoek voorlopige vrijwaringsmaatregelen moeten worden genomen om verdere moeilijk herstelbare schade aan de bedrijfstak van de Unie te voorkomen.

12.2. **Vorm, niveau en duur van de voorlopige maatregel**

(111) De Commissie heeft verschillende elementen in aanmerking genomen om de meest geschikte vorm van de voorlopige maatregel te bepalen.

(112) Ten eerste heeft de Commissie onderzocht wat een passende maatregel is om de dreiging van ernstige schade voor de producenten in de Unie, die tijdens de meest recente periode duidelijk is geworden, weg te nemen.

(113) Ten tweede heeft de Commissie rekening gehouden met haar praktijk bij eerdere vrijwaringsonderzoeken en met toepasselijke internationale verplichtingen op grond waarvan traditionele handelsstromen in stand moeten worden gehouden voor zover zij de vastgestelde ernstige schade niet verergeren.

(114) Ten derde heeft de Commissie rekening gehouden met de prijsniveaus waartegen de invoer de Unie binnenkomt, met de specifieke marktomstandigheden en met het vermogen van producenten-exporteurs om zeer hoge aanvullende rechten te absorberen ([39]). De maatregel moet de producenten in de Unie doeltreffende bescherming bieden tegen de toegenomen invoer die ernstige schade dreigt te veroorzaken.

(115) In het licht van de bovenstaande overwegingen, met name ten aanzien van de kritieke omstandigheden die onmiddellijk optreden noodzakelijk maken, is de Commissie van oordeel dat een tariefmaatregel geen doeltreffend antwoord biedt op de dreiging van ernstige schade, aangezien een toename van de invoer hiermee onvoldoende wordt voorkomen. Een kwantitatieve beperking in de vorm van invoercontingenten, waarbij een maximumhoeveelheid van het betrokken product wordt vastgesteld die tijdens de periode waarin de voorlopige vrijwaringsmaatregel van toepassing is in de Unie mag worden ingevoerd, wordt daarom noodzakelijk geacht om de producenten in de Unie doeltreffende bescherming te bieden. Invoer buiten de contingenten mag niet worden toegestaan. Wanneer melding wordt gemaakt van invoer, moet deze worden gezien als douaneaangiften voor het vrije verkeer.

(116) De Commissie heeft ervoor gezorgd dat deze maatregel strookt met de verplichtingen van de Unie uit hoofde van bilaterale of regionale handelsovereenkomsten met derde landen. De Commissie heeft besloten een maatregel in de vorm van contingenten vast te stellen. De Commissie heeft geconcludeerd dat de vaststelling van een dergelijke maatregel de minst verstorende maatregel is voor de voortzetting van de bilaterale handel met de vrijhandelspartners van de Unie, en dat deze strikt noodzakelijk is om de ontstane problemen te verhelpen.

([38]) Verordening (EU) 2020/2170 van het Europees Parlement en de Raad van 16 december 2020 betreffende de toepassing van de tariefcontingenten van de Unie en andere invoerquota (PB L 432 van 21.12.2020, blz. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2020/2170/oj).

([39]) In dit verband heeft de Commissie rekening gehouden met de aanzienlijke reservecapaciteit waarover de producenten-exporteurs beschikken, het beperkte vermogen van de binnenlandse markten om deze capaciteit te absorberen en het toenemende gebruik van handelsbeperkende maatregelen op andere markten, die de Unie bijzonder aantrekkelijk maken als afzetmarkt voor overtollige productie.

(117) Op basis van de overwegingen in verband met het belang van de Unie en met het oog op een optimaal gebruik van de invoercontingenten is de Commissie van oordeel dat deze enerzijds specifiek moeten worden toegewezen aan landen die een aanzienlijk belang in de aanlevering van het betrokken product hebben (zogenaamde "landspecifieke contingenten"), en anderzijds aan alle andere landen van oorsprong. Voor de toepassing van deze verordening wordt aangenomen dat landen die in 2025 een aandeel van meer dan 2 % in de invoer hadden een aanzienlijk belang in de aanlevering hebben; aan hen moet een landspecifiek contingent worden toegewezen. Aan alle andere leverende landen moet een residueel contingent worden toegewezen ("het contingent voor andere landen").

(118) De Commissie acht het passend de omvang van de landspecifieke contingenten vast te stellen op het niveau van de invoer van het desbetreffende land in 2025, verhoogd met iets meer dan 15 %. Bij de vaststelling hiervan is rekening gehouden met de aanzienlijke groei van de Uniemarkt voor nieuwe hybride voertuigen, die de afgelopen drie jaar met gemiddeld 15 % is gegroeid. De Commissie is van oordeel dat indien de contingenten zouden worden vastgesteld op de exacte historische handelsniveaus, er onvoldoende rekening zou worden houden met de ontwikkeling van de markt of de belangen van de gebruikers in de Unie. Het jaar 2025 is voorlopig als referentiejaar gekozen omdat dit het meest recente volledige jaar was waarvoor gegevens beschikbaar waren. Daarnaast werden in 2025 de hoogste invoervolumes geregistreerd.

(119) Gezien het beperkte aantal voertuigen dat wordt ingevoerd uit andere landen dan de landen van oorsprong met een aanzienlijk belang in de aanlevering van het betrokken product ("de houders van landspecifieke contingenten"), en om te voorkomen dat hun toegang tot de markt van de Unie onnodig wordt beperkt, wordt het jaarlijkse contingent voor deze andere landen vastgesteld op 1 500 voertuigen, in plaats van te worden berekend volgens de in overweging 118 beschreven methode.

(120) De contingenten zijn vermeld in bijlage II bij deze verordening. De contingenten moeten op kwartaalbasis worden beheerd, waarbij ongebruikte hoeveelheden van de contingenten binnen de periode waarin de voorlopige vrijwaringsmaatregel van toepassing is, worden overgedragen naar het volgende kwartaal (van 1 december 2026 tot en met 28 februari 2027, van 1 maart 2027 tot en met 31 mei 2027 en van 1 juni 2027 tot en met 18 juni 2027).

(121) Het contingent voor andere landen moet worden ingevuld in chronologische volgorde van de data waarop de aangiften voor het vrije verkeer worden aanvaard, zoals bepaald in Uitvoeringsverordening (EU) 2015/2447 van de Commissie ([40]). Deze toewijzingsmethode vereist een nauwe samenwerking tussen de lidstaten en de Commissie.

(122) Voor invoer binnen het toepasselijke contingent geldt het douanerecht dat anders op het betrokken product van toepassing zou zijn, rekening houdend met een eventuele preferentiële tariefbehandeling waarin wordt voorzien bij een overeenkomst tussen de Unie en het land van oorsprong.

(123) Goederen die uit ontwikkelingslanden worden ingevoerd, kunnen afhankelijk van de oorsprong van deze goederen van de contingenten worden vrijgesteld. De criteria voor de vaststelling van niet-preferentiële oorsprong die momenteel van kracht zijn in de Unie, moeten derhalve worden toegepast.

(124) Invoer buiten het toepasselijke contingent mag niet worden toegestaan.

(125) Aangezien de contingenten worden uitgedrukt in aantallen voertuigen, kunnen alleen hele eenheden worden toegewezen. Wanneer de omvang van een contingent pro rata temporis wordt berekend of wanneer verzoeken om opneming die het beschikbare saldo overschrijden pro rata worden toegewezen, moet het resultaat naar beneden worden afgerond op de dichtstbijzijnde hele eenheid, zodat het contingent nooit wordt overschreden. Om het totale contingent niet te verlagen, mag het door afronding naar beneden verkregen saldo niet beschikbaar blijven voor opneming in de lopende contingentperiode, maar moet het worden overgedragen naar de volgende contingentperiode, behalve in de laatste contingentperiode.

(126) De voorlopige maatregelen moeten een geldigheidsduur hebben van 200 kalenderdagen vanaf de datum van inwerkingtreding van deze verordening (tot en met 18 juni 2027). Om ervoor te zorgen dat deze regels zo snel mogelijk van kracht worden, moeten zij van toepassing zijn vanaf de inwerkingtreding van deze verordening, zonder blokkeringsperiode.

([40]) Uitvoeringsverordening (EU) 2015/2447 van de Commissie van 24 november 2015 houdende nadere uitvoeringsvoorschriften voor enkele bepalingen van Verordening (EU) nr. 952/2013 van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van het douanewetboek van de Unie (PB L 343 van 29.12.2015, blz. 558, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2015/2447/oj).

(127) Het onderzochte product is omschreven in overweging 5. De productieprocessen en marktomstandigheden in de automobielsector worden echter gekenmerkt door een hoge mate van complexiteit. Meer specifiek kan het product in kwestie worden vervaardigd in productiefaciliteiten waar ook voertuigen worden geproduceerd die buiten het toepassingsgebied van de productomschrijving vallen, onder meer door het gebruik van dezelfde onderdelen. De verkoop van tweedehandsvoertuigen is bovendien een belangrijk element van de automobielsector. Daarom moet de Commissie de ontwikkeling van de invoer monitoren, met name van:

— voertuigen hoofdzakelijk ontworpen voor het vervoer van negen of minder personen, de bestuurder daaronder begrepen, met een motor met zelfontsteking, tweedehands of nieuw, momenteel ingedeeld onder de GN-codes 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;

— binnen de bovengenoemde categorie, microhybride elektrische voertuigen hoofdzakelijk ontworpen voor het vervoer van negen of minder personen, de bestuurder daaronder begrepen, met een zuigermotor met zelfontsteking als motor voor voortbeweging en een elektrische energiebron, zoals een geïntegreerde alternator of starter, die alleen voor niet-aandrijffuncties wordt gebruikt; gebruikte of nieuwe voertuigen, momenteel ingedeeld onder de Taric-codes 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 en 8703 33 90 10;

— automobielen voor goederenvervoer met een maximaal toegelaten gewicht van vijf ton, tweedehands of nieuw, ongeacht de aandrijflijn ervan, momenteel ingedeeld onder de GN-codes 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;

— gebruikte hybride voertuigen, hoofdzakelijk ontworpen voor het vervoer van negen of minder personen, de bestuurder daaronder begrepen, met zowel een zuigermotor met zelfontsteking als een of meer elektromotor[en] als motoren voor voortbeweging, ongeacht het aantal in beweging gebrachte wielen, al dan niet geschikt om te worden opgeladen door aansluiting op een externe elektrische energiebron, momenteel ingedeeld onder de GN-codes 8703 40 90, ex 8703 50 00, 8703 60 90, ex 8703 70 00 (Taric-codes 8703 50 00 90, 8703 70 00 90);

— gebruikte voertuigen met alleen een elektromotor voor voortbeweging, hoofdzakelijk ontworpen voor het vervoer van negen of minder personen, de bestuurder daaronder begrepen, momenteel ingedeeld onder GN-code 8703 80 90.

(128) De monitoring van de bovengenoemde categorieën voertuigen zal de Commissie in staat stellen de ontwikkelingen rond de invoer van deze voertuigen te beoordelen en te beslissen of veranderingen in de invoerpatronen van invloed kunnen zijn op de doeltreffendheid van deze maatregel.

(129) De Commissie heeft het bij artikel 3, lid 3, van Verordening (EU) 2015/478, respectievelijk artikel 22, lid 3, van Verordening (EU) 2015/755 ingestelde Comité vrijwaringsmaatregelen geraadpleegd,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

1. Onder voorbehoud van artikel 4 worden hierbij contingenten geopend voor de invoer in de Unie van bepaalde nieuwe hybride voertuigen van oorsprong uit derde landen, hoofdzakelijk ontworpen voor het vervoer van negen of minder personen, de bestuurder daaronder begrepen, met zowel een zuigermotor met zelfontsteking als een of meer elektromotor[en] als motoren voor voortbeweging, ongeacht het aantal in beweging gebrachte wielen, al dan niet geschikt om te worden opgeladen door aansluiting op een externe elektrische energiebron, momenteel ingedeeld onder de GN-codes ex 8703 40 10, ex 8703 50 00, ex 8703 60 10 en ex 8703 70 00 (Taric-codes 8703 40 10 10, 8703 40 10 90, 8703 50 00 10, 8703 60 10 10, 8703 60 10 90, 8703 70 00 10), voor een periode van 200 kalenderdagen vanaf de datum van inwerkingtreding van deze verordening.

2. Wanneer een contingent is uitgeput, wordt invoer van het betrokken product in de Unie niet langer toegestaan.

3. Aangifte van de contingenten voor de betrokken oorsprong is verplicht.

4. Voor invoer binnen het toepasselijke contingent geldt het douanerecht dat anders op het betrokken product van toepassing zou zijn, rekening houdend met een eventuele preferentiële tariefbehandeling waarin wordt voorzien bij een overeenkomst tussen de Unie en het land van oorsprong.

5. Onverminderd lid 1 gelden geen contingenten voor invoer van het betrokken product wanneer het in Noord-Ierland wordt binnengebracht vanuit een ander deel van het Verenigd Koninkrijk, wordt verkocht aan eindverbruikers op het grondgebied van Noord-Ierland en wordt geregistreerd voor gebruik in Noord-Ierland.

6. Dit artikel is niet van toepassing op producten van oorsprong uit:

a) IJsland, Liechtenstein en Noorwegen;

b) Oekraïne;

c) Kenia;

d) ontwikkelingslanden als vermeld in bijlage I.1, met uitzondering van de in bijlage I.2 vermelde landen.

Artikel 2

1. De in artikel 1 vastgestelde contingenten worden door de Commissie en de lidstaten beheerd overeenkomstig de methode voor het beheer van tariefcontingenten die is omschreven in de artikelen 49 tot en met 54 van Uitvoeringsverordening (EU) 2015/2447.

2. De contingenten worden op kwartaalbasis beheerd: van 1 december 2026 tot en met 28 februari 2027, van 1 maart 2027 tot en met 31 mei 2027 en van 1 juni 2027 tot en met 18 juni 2027.

3. De toewijzing van elk op kwartaalbasis ingesteld contingent wordt beëindigd op de twintigste werkdag van de Commissie die volgt op het einde van het kwartaal.

4. Van 1 december 2026 tot en met 18 juni 2027 wordt het deel van een contingent dat in een kwartaal niet gebruikt is, overgedragen naar het volgende kwartaal binnen dezelfde jaarlijkse toepassingsperiode.

5. De in het kader van een contingent toegewezen hoeveelheden kunnen overeenkomstig de toepasselijke douanewetgeving worden teruggegeven. Wanneer opnemingen van een driemaandelijks contingent overeenkomstig artikel 2, lid 3, van deze verordening zijn stopgezet, of wanneer een contingent op grond van deze verordening is uitgeput of anderszins is gesloten voor verdere toegang, leidt de teruggave van die hoeveelheden niet tot heropening van dat contingent voor de indiening of aanvaarding van nieuwe opnemingsverzoeken. De teruggegeven hoeveelheden worden slechts in aanmerking genomen voor de aanpassing van het saldo van het toepasselijke contingent. Indien het ongebruikte saldo van een driemaandelijks contingent reeds is overgedragen naar het volgende kwartaal overeenkomstig artikel 2, lid 3, van deze verordening, worden de hoeveelheden die daarna met betrekking tot dat kwartaal worden teruggegeven, niet overgedragen naar het volgende kwartaal. Deze contingenten zijn dus niet langer toegankelijk voor marktdeelnemers.

6. In afwijking van artikel 51, lid 5, van Uitvoeringsverordening (EU) 2015/2447 geldt voor de bij deze verordening verdeelde contingenten geen blokkeringsperiode.

7. Wanneer de gevraagde hoeveelheden het beschikbare saldo van een contingent overschrijden, worden de toe te wijzen hoeveelheden pro rata vastgesteld en, wanneer het resultaat geen geheel getal is, naar beneden afgerond op het dichtstbijzijnde gehele getal. Het contingent wordt gesloten met ingang van de datum van die toewijzing. Het saldo dat overblijft als gevolg van afronding naar beneden, is niet beschikbaar voor verdere opnemingen binnen die contingentperiode en wordt overgedragen naar de volgende contingentperiode, tenzij de betrokken contingentperiode de laatste contingentperiode binnen dezelfde jaarlijkse toepassingsperiode is.

Artikel 3

1. De invoer van de in bijlage III bij de onderhavige verordening genoemde producten wordt overeenkomstig Verordeningen (EU) 2015/478 en (EU) 2015/755 onderworpen aan Unietoezicht achteraf.

2. De indeling van de onder de onderhavige verordening vallende producten gebeurt op basis van de GN- en Taric-codes.

Artikel 4

1. De oorsprong van een product waarop deze verordening van toepassing is, wordt vastgesteld overeenkomstig de in de Unie geldende bepalingen inzake niet-preferentiële oorsprong en overeenkomstig Verordening (EU) nr. 952/2013 van het Europees Parlement en de Raad ([41]).

2. Tenzij anders vermeld, zijn de geldende bepalingen inzake douanerechten van toepassing.

Artikel 5

1. Goederen van oorsprong uit de Volksrepubliek China komen slechts in aanmerking voor de in artikel 1 bedoelde contingenten wanneer een ondertekend en afgestempeld uitvoercontingentcertificaat wordt overgelegd dat is afgegeven door de Chinese Kamer van Koophandel voor de in- en uitvoer van machines en elektronische producten (CCCME) van de Volksrepubliek China.

2. Het uitvoercontingentcertificaat wordt gesteld op een formulier dat overeenstemt met het model in bijlage IV bij deze verordening.

Artikel 6

De lidstaten en de Commissie werken nauw samen om toe te zien op de naleving van deze verordening.

Artikel 7

Deze verordening treedt in werking op 1 december 2026.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel, 23 november 2026.

Voor de Commissie
De voorzitter
Ursula VON DER LEYEN

([41]) Verordening (EU) nr. 952/2013 van het Europees Parlement en van de Raad van 9 oktober 2013 tot vaststelling van het douanewetboek van de Unie (PB L 269 van 10.10.2013, blz. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/952/oj).

BIJLAGE I

I.1 — **Lijst van ontwikkelingslanden die WTO-lid zijn, en Algerije en Libanon**

Afghanistan, Albanië, Algerije, Angola, Antigua en Barbuda, Argentinië, Armenië, Bahrein, Bangladesh, Barbados, Belize, Benin, Bolivia, Botswana, Brazilië, Brunei Darussalam, Burkina Faso, Burundi, Cambodja, Centraal-Afrikaanse Republiek, Chili, China, Colombia, Congo, Costa Rica, Cuba, Democratische Republiek Congo, Democratische Volksrepubliek Laos, Djibouti, Dominica, Dominicaanse Republiek, Ecuador, Egypte, El Salvador, Eswatini, Fiji, Filipijnen, Gabon, Gambia, Georgië, Ghana, Grenada, Guatemala, Guinee, Guinee-Bissau, Guyana, Haïti, Honduras, Hongkong, India, Indonesië, Ivoorkust, Jamaica, Jemen, Jordanië, Kaapverdië, Kameroen, Kazachstan, Kenia, Kirgizische Republiek, Koeweit, Lesotho, Libanon, Liberia, Macau, Madagaskar, Malawi, Maldiven, Maleisië, Mali, Marokko, Mauritanië, Mauritius, Mexico, Moldavië, Mongolië, Montenegro, Mozambique, Myanmar, Namibië, Nepal, Nicaragua, Niger, Nigeria, Noord-Macedonië, Oekraïne, Oman, Oost-Timor, Pakistan, Panama, Papoea-Nieuw-Guinea, Paraguay, Peru, Qatar, Rwanda, Saint Kitts en Nevis, Saint Lucia, Saint Vincent en de Grenadines, Salomonseilanden, Samoa, Saudi-Arabië, Senegal, Seychellen, Sierra Leone, Sri Lanka, Suriname, Tadzjikistan, Tanzania, Thailand, Togo, Tonga, Trinidad en Tobago, Tsjaad, Tunesië, Turkije, Uganda, Uruguay, Vanuatu, Venezuela, Verenigde Arabische Emiraten, Vietnam, Zambia, Zimbabwe, Zuid-Afrika.

I.2 — **Lijst van ontwikkelingslanden waarop de voorlopige maatregelen van toepassing zijn**

China, Turkije, Mexico en Marokko.

BIJLAGE II

Omvang van de contingenten

Product	GN- en Taric-codes	Toewijzing per land (indien van toepassing)	Van 1 december 2026 t/m 28 februari 2027	Van 1 maart 2027 t/m 31 mei 2027	Van 1 juni 2027 t/m 18 juni 2027	Volgnummer
			Omvang van het contingent (in stuks)	Omvang van het contingent (in stuks)	Omvang van het contingent (in stuks)	
Bepaalde nieuwe hybride voertuigen	8703 40 10 10, 8703 40 10 90, 8703 50 00 10, 8703 60 10 10, 8703 60 10 90, 8703 70 00 10	China	86 301	88 219	17 260	090254
		Japan	76 900	78 609	15 380	090255
		Turkije	56 844	58 107	11 369	090256
		Verenigd Koninkrijk	47 431	48 485	9 486	090257
		Republiek Korea	30 566	31 245	6 113	090258
		Mexico	15 640	15 987	3 128	090259
		Marokko	10 779	11 019	2 156	090260
		Servië	8 709	8 902	1 742	090261
		Verenigde Staten van Amerika	8 317	8 502	1 663	090262
		Zuid-Afrika (*)	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
		Andere landen	370	378	74	090290

(*) Niet van toepassing omdat Zuid-Afrika is vrijgesteld op basis van bijlage I.2.

BIJLAGE III

Lijst van aan toezicht achteraf onderworpen producten

— Voertuigen hoofdzakelijk ontworpen voor het vervoer van negen of minder personen, de bestuurder daaronder begrepen, met een motor met zelfontsteking, tweedehands of nieuw, momenteel ingedeeld onder de GN-codes 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;

— binnen de bovengenoemde categorie, microhybride elektrische voertuigen hoofdzakelijk ontworpen voor het vervoer van negen of minder personen, de bestuurder daaronder begrepen, met een zuigermotor met zelfontsteking als motor voor voortbeweging en een elektrische energiebron, zoals een geïntegreerde alternator of starter, die alleen voor niet-aandrijffuncties wordt gebruikt; gebruikte of nieuwe voertuigen, momenteel ingedeeld onder de Taric-codes 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 en 8703 33 90 10;

— automobielen voor goederenvervoer met een maximaal toegelaten gewicht van vijf ton, tweedehands of nieuw, ongeacht de aandrijflijn ervan, momenteel ingedeeld onder de GN-codes 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;

— gebruikte hybride voertuigen, hoofdzakelijk ontworpen voor het vervoer van negen of minder personen, de bestuurder daaronder begrepen, met zowel een zuigermotor met zelfontsteking als een of meer elektromotor[en] als motoren voor voortbeweging, ongeacht het aantal in beweging gebrachte wielen, al dan niet geschikt om te worden opgeladen door aansluiting op een externe elektrische energiebron, momenteel ingedeeld onder de GN-codes 8703 40 90, ex 8703 50 00, 8703 60 90, ex 8703 70 00 (Taric-codes 8703 50 00 90, 8703 70 00 90);

— gebruikte voertuigen met alleen een elektromotor voor voortbeweging, hoofdzakelijk ontworpen voor het vervoer van negen of minder personen, de bestuurder daaronder begrepen, momenteel ingedeeld onder GN-code 8703 80 90.

BIJLAGE IV

UITVOERCONTINGENTCERTIFICAAT

CHINESE KAMER VAN KOOPHANDEL VOOR DE IN- EN UITVOER VAN MACHINES EN ELEKTRONISCHE PRODUCTEN (CCCME)
ADRES: 8th Floor, Office Tower 2, No. 18 Jianguomennei Street, 100005, Beijing, CHINA
TEL: 0086-10-58280982
FAX: 0086-10-58280870

CONTINGENTCERTIFICAAT NR.:	
DATUM CONTINGENTCERTIFICAAT:	
NAAM VAN DE VERKOPER:	
NAAM VAN DE IMPORTEUR:	
HANDELSFACTUUR NR.:	
DATUM HANDELSFACTUUR:	

VOLGNUMMER	GN-/TARIC-CODE	MERK	MODEL	AANTAL
1				
2				
3				
4				
5				
6				
7				
8				
9				
10				
11				
12				
13				
14				
15				
16				
17				
18				
19				
… (*)				
TOTAAL				

(*) De CCCME kan het aantal regels van de tabel uitbreiden.

VERKLARING
Ondergetekende verklaart dat dit certificaat betrekking heeft op de hybride elektrische voertuigen waarop de door [NAAM VAN DE VERKOPER] verstrekte handelsfactuur betrekking heeft voor uitvoer van China naar de Europese Unie overeenkomstig de contingentregeling in het kader van de EU-vrijwaringsmaatregelen voor hybride elektrische voertuigen (Uitvoeringsverordening (EU) 2026/2614 van de Commissie).
Ondergetekende verklaart dat de gegevens in dit certificaat juist en nauwkeurig zijn en dat de hoeveelheid goederen waarop dit certificaat betrekking heeft het contingent dat in het kader van de vrijwaringsmaatregelen aan China is toegewezen, niet overschrijdt.

NAAM FUNCTIONARIS:

HANDTEKENING:

DATUM: CCCME (ZEGEL)