Dziennik Urzędowy
Unii Europejskiej

PL
Seria L

2026/2614

24.11.2026

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2026/2614

z dnia 23 listopada 2026 r.

nakładające tymczasowy środek ochronny w odniesieniu do przywozu niektórych nowych hybrydowych pojazdów silnikowych przeznaczonych do przewozu osób

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/478 z dnia 11 marca 2015 r. w sprawie wspólnych reguł przywozu ([1]), w szczególności jego art. 5 i 7,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/755 z dnia 29 kwietnia 2015 r. w sprawie wspólnych reguł przywozu z niektórych państw trzecich ([2]), w szczególności jego art. 3 i 4,

uwzględniając Porozumienie o Europejskim Obszarze Gospodarczym ([3]), w szczególności jego art.113 ust. 3 akapit drugi,

a także mając na uwadze, co następuje:

1. KONTEKST

(1) W dniu 30 października 2026 r. Komisja Europejska („Komisja") wszczęła z własnej inicjatywy dochodzenie w sprawie środków ochronnych w odniesieniu do przywozu do Unii nowych hybrydowych pojazdów silnikowych przeznaczonych do przewozu osób („pojazdy hybrydowe") na podstawie art. 5 rozporządzenia (UE) 2015/478 oraz art. 3 rozporządzenia (UE) 2015/755 („rozporządzenia podstawowe"). Komisja opublikowała zawiadomienie o wszczęciu postępowania w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* ([4]) („zawiadomienie o wszczęciu").

(2) Wszczęcie postępowania nastąpiło po szczegółowej analizie informacji dostępnych Komisji, pochodzących z publicznych źródeł badań rynkowych i od przemysłu Unii. Ze względu na wrażliwość sektora pojazdów hybrydowych, jego strategiczne znaczenie dla gospodarki Unii pod względem innowacji, elektryfikacji i zatrudnienia oraz istnienie wystarczających dowodów wskazujących, że przywóz pojazdów hybrydowych grozi wyrządzeniem poważnej szkody przemysłowi Unii, Komisja podjęła decyzję, w tych szczególnych okolicznościach i zgodnie z rozporządzeniami podstawowymi, o wszczęciu dochodzenia bez otrzymania pisemnego wniosku od państwa członkowskiego.

(3) Z informacji, którymi dysponowała Komisja, wynikało ponadto, że przywóz do Unii następował w coraz szybszym tempie i po cenach znacznie niższych niż ceny przemysłu Unii. W świetle niestabilnej sytuacji przemysłu Unii, znacznych światowych mocy produkcyjnych i atrakcyjności rynku unijnego ten gwałtowny wzrost przywozu skłonił Komisję do oceny, czy istnieją krytyczne okoliczności wymagające niezwłocznego wprowadzenia środków tymczasowych w celu zapobieżenia poważnej szkodzie, która byłaby trudna do naprawienia.

(4) Konieczność niezwłocznego działania wymagała od Komisji przeprowadzenia analizy na podstawie informacji dostępnych na tym etapie. Nie wyklucza to uwzględnienia kolejnych informacji, które zostaną uzyskane w toku dochodzenia. W szczególności odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu udzielone przez producentów unijnych, importerów i sprzedawców, oświadczenia pisemne oraz wszelkie informacje przedłożone w ramach wykonywania prawa do obrony zostaną należycie zbadane przez Komisję w trakcie dochodzenia. Zainteresowane strony będą miały również możliwość złożenia wniosku o posiedzenie wyjaśniające, zgodnie z sekcją 3.4 zawiadomienia o wszczęciu.

([1]) Dz.U. L 83 z 27.3.2015, s. 16, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/478/oj.
([2]) Dz.U. L 123 z 19.5.2015, s. 33, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/755/oj.
([3]) Dz.U. L 1 z 3.1.1994, s. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_internation/1994/1/oj.
([4]) Zawiadomienie o wszczęciu postępowania wyjaśniającego w sprawie środków ochronnych dotyczącego przywozu niektórych nowych pojazdów hybrydowych do przewozu osób (Dz.U. C, C/2026/5780, 30.10.2026, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2026/5780/oj).

2. PRODUKT OBJĘTY POSTĘPOWANIEM WYJAŚNIAJĄCYM I PRODUKTY PODOBNE LUB BEZPOŚREDNIO KONKURENCYJNE

(5) Produktem objętym postępowaniem wyjaśniającym, jak określono w zawiadomieniu o wszczęciu, są niektóre nowe pojazdy hybrydowe, zaprojektowane głównie do przewozu maksymalnie dziewięciu osób, łącznie z kierowcą, zarówno z silnikiem tłokowym wewnętrznego spalania, jak i co najmniej jednym silnikiem elektrycznym, jako silnikami do napędu, niezależnie od liczby kół w ruchu, nawet zdolne do ładowania przez podłączenie do zewnętrznego źródła energii elektrycznej, obecnie objęte kodami CN ex 8703 40 10, ex 8703 50 00, ex 8703 60 10, i ex 8703 70 00 (kody TARIC 8703 40 10 10, 8703 40 10 90, 8703 50 00 10, 8703 60 10 10, 8703 60 10 90, 8703 70 00 10).

(6) Na produkt objęty postępowaniem wyjaśniającym składają się dwa rodzaje produktu: nowe hybrydowe pojazdy elektryczne (pojazdy HEV) i nowe pojazdy hybrydowe zasilane prądem sieciowym (pojazdy PHEV). Pojazdy PHEV są wyposażone w silnik tłokowy wewnętrznego spalania i co najmniej jeden silnik elektryczny zasilany akumulatorem. Silnik spalinowy wspomaga silnik elektryczny, a akumulator jest ładowany zewnętrznie poprzez podłączenie do sieci. Hybrydowe pojazdy elektryczne są napędzane silnikiem tłokowym wewnętrznego spalania, ale mają również zasilany akumulatorem silnik elektryczny, który wspomaga pracę silnika konwencjonalnego. Energia elektryczna napędzająca silnik elektryczny wytwarzana jest w procesie odzyskiwania energii z układu hamulcowego oraz przez silnik spalinowy wewnętrznego spalania ([5]). Do pojazdów HEV zaliczają się tzw. miękkie hybrydy (MHEV), które są pojazdami wyposażonymi w akumulator wspomagający silnik spalinowy wewnętrznego spalania przy napędzaniu pojazdu w celu obniżenia zużycia paliwa.

(7) Pojazdy z elektrycznym źródłem zasilania wykorzystywanym wyłącznie do funkcji innych niż napędowe, pojazdy kategorii L zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 168/2013 ([6]) oraz motocykle są wyłączone z postępowania wyjaśniającego.

(8) Komisja wstępnie ustaliła, że produkt wytwarzany przez producentów unijnych, zwany „produktem podobnym", jest podobny do produktu objętego postępowaniem wyjaśniającym i bezpośrednio wobec niego konkurencyjnym. Zarówno krajowy, jak i przywożony produkt ma te same podstawowe właściwości fizyczne i techniczne. Obydwa są wyposażone w silnik spalinowy wewnętrznego spalania połączony z silnikiem elektrycznym i układem akumulatorów. Chociaż poszczególne modele mogą różnić się pod względem wydajności, wyposażenia lub projektu, różnice te nie zmieniają ich podstawowego charakteru jako hybrydowych pojazdów elektrycznych lub pojazdów hybrydowych zasilanych prądem sieciowym. Zarówno produkt krajowy, jak i produkt przywożony służą identycznym celom, są wykorzystywane do przewozu osób, a zatem mają takie samo końcowe przeznaczenie. Ponadto obydwa produkty są oferowane za pośrednictwem podobnych lub identycznych kanałów sprzedaży klientom, którzy mogą je nabywać zarówno od dostawców krajowych, jak i zagranicznych. W związku z tym istnieje znaczny poziom konkurencji między produktem objętym postępowaniem wyjaśniającym a produktem wytwarzanym przez producentów unijnych.

3. PRODUCENCI UNIJNI

(9) Z badań rynkowych wynika, że wśród unijnych producentów produktu podobnego znajdują się producenci działający pod różnymi markami. ACEA (Europejskie Stowarzyszenie Producentów Samochodów) reprezentuje wielu z tych producentów unijnych.

(10) W zawiadomieniu o wszczęciu wezwano producentów unijnych do współpracy z Komisją w ramach dochodzenia.

4. WZROST PRZYWOZU

(11) Na podstawie informacji Eurostatu Komisja przeprowadziła wstępną analizę zmian w przywozie produktu objętego postępowaniem wyjaśniającym w latach 2023–2025 i w pierwszej połowie 2026 r. Aby zapewnić porównywalność z poprzednimi okresami całorocznymi, Komisja przeanalizowała również ostatni 12-miesięczny okres obejmujący ostatnie sześć miesięcy 2025 r. i pierwsze sześć miesięcy 2026 r. („ostatni okres").

(12) W swojej ocenie zmian w przywozie Komisja nie uwzględniła wielkości przywozu z niektórych państw, które należy wyłączyć z zakresu środków tymczasowych, w szczególności: państw Europejskiego Obszaru Gospodarczego (EOG), Kenii oraz Ukrainy. Z uwagi na ścisłą integrację rynkową z członkami EOG i niski poziom przywozu z tych krajów Komisja uważa, że produkty podlegające ocenie pochodzące z Norwegii, Islandii

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

([6]) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 168/2013 z dnia 15 stycznia 2013 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów dwu- lub trzykołowych oraz czterokołowców (Dz.U. L 60 z 2.3.2013, s. 52, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/168/oj).

i Liechtensteinu powinny zostać wyłączone ze stosowania niniejszego rozporządzenia. Przywóz z Kenii jest wyłączony na podstawie umowy dwustronnej ([7]) ([8]), a Ukraina jest wyłączona na podstawie zawieszenia podstawowego rozporządzenia w sprawie środków ochronnych ([9]). W okresie badanym nie zgłoszono żadnego przywozu z Kenii, a przywóz z Norwegii, Islandii, Liechtensteinu i Ukrainy stanowił łącznie mniej niż 0,01 % całkowitego przywozu do UE produktu objętego postępowaniem wyjaśniającym.

(13) Łączny przywóz produktu objętego postępowaniem wyjaśniającym kształtował się w następujący sposób:

Tabela 1

Całkowity przywóz w sztukach (rocznie)

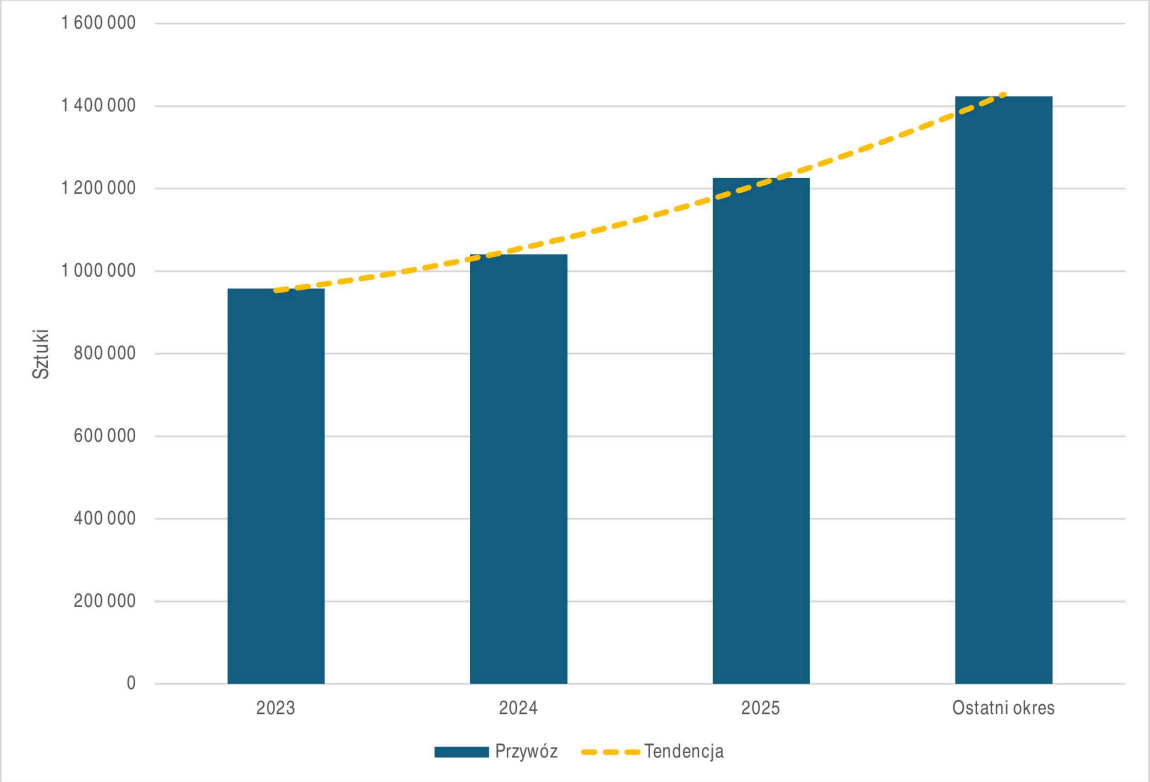
	2023	2024	2025	Ostatni okres
Przywóz w szt.	957 965	1 040 457	1 225 813	1 423 691
Indeks (2023 = 100)	*100*	*109*	*128*	*149*

Źródło: Eurostat – dane Eurostatu pochodzą z kodów CN 8703 40 10, 8703 50 00, 8703 60 10 i 8703 70 00.

(14) W ujęciu ogólnym przywóz produktu objętego postępowaniem wyjaśniającym wzrósł o 9 % w 2024 r. w porównaniu z 2023 r., a następnie znacząco wzrósł w 2025 r. (+28 %) i w ostatnim okresie (+49 %). Dane za pierwszą połowę 2026 r. potwierdzają, że produkt objęty postępowaniem wyjaśniającym będzie prawdopodobnie nadal przywożony w znacznie zwiększonych ilościach. Produkt objęty postępowaniem wyjaśniającym jest zatem przywożony w zwiększonych ilościach w rozumieniu podstawowych rozporządzeń w sprawie środków ochronnych.

Wykres 1

Całkowity przywóz w sztukach (rocznie)



([7]) Porozumienie o Europejskim Obszarze Gospodarczym.
([8]) Umowa o partnerstwie gospodarczym między Unią Europejską, z jednej strony, a Republiką Kenii, będącą członkiem Wspólnoty Wschodnioafrykańskiej, z drugiej strony (Dz.U. L, 2024/1648, 1.7.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_internation/2024/1648/oj).
([9]) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2025/1153 z dnia 5 czerwca 2025 r. w sprawie zawieszenia niektórych przepisów rozporządzenia (UE) 2015/478 w odniesieniu do przywozu produktów ukraińskich do Unii (Dz.U. L, 2025/1153, 5.6.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2025/1153/oj).

(15) W tabeli 2 przedstawiono przywóz w podziale na kraje pochodzenia. Chińska Republika Ludowa („Chiny") jest obecnie największym eksporterem nowych hybrydowych pojazdów silnikowych do Unii, przy czym przywóz z Chin wzrasta od 2024 r. Statystyki dotyczące przywozu wskazują, że przywóz z Chin wzrósł w ostatnim okresie o prawie 1 000 % w porównaniu z 2023 r. Przywóz z Chin, a także z Maroka i Serbii, jest najszybciej rosnącym źródłem przywozu nowych hybrydowych pojazdów silnikowych. Przywóz z Turcji i Meksyku również stale rósł. Natomiast przywóz z innych państw pochodzenia utrzymywał się na stosunkowo stabilnym poziomie albo spadał.

Tabela 2

Całkowity przywóz w sztukach (rocznie) w podziale na miejsce pochodzenia

	2023	2024	2025	Ostatni okres
Chiny	46 001	106 542	302 403	486 582
Indeks (2023 = 100)	*100*	*232*	*657*	*1 058*
Japonia	268 611	305 240	269 459	256 898
Indeks (2023 = 100)	*100*	*114*	*100*	*96*
Turcja	177 074	185 194	199 182	207 454
Indeks (2023 = 100)	*100*	*105*	*112*	*117*
Zjednoczone Królestwo	225 101	193 914	166 200	147 058
Indeks (2023 = 100)	*100*	*86*	*74*	*65*
Korea Południowa	104 668	124 741	107 104	99 081
Indeks (2023 = 100)	*100*	*119*	*102*	*95*
Meksyk	57 264	50 973	54 802	63 980
Indeks (2023 = 100)	*100*	*89*	*96*	*112*
Maroko	18	26 815	37 771	61 259
Indeks (2023 = 100)	*100*	*148 972*	*209 839*	*340 328*
Serbia	2	17	30 515	41 537
Indeks (2023 = 100)	*100*	*850*	*1 525 750*	*2 076 850*
Republika Południowej Afryki	14 313	5 138	28 757	31 467
Indeks (2023 = 100)	*100*	*36*	*201*	*220*
Stany Zjednoczone	64 488	41 586	29 142	27 674
Indeks (2023 = 100)	*100*	*64*	*45*	*43*
Wszystkie pozostałe	425	297	478	701
Indeks (2023 = 100)	*100*	*70*	*112*	*165*

Źródło: Eurostat.

(16) W tabeli 3 przedstawiono przywóz w ujęciu kwartalnym w okresie od III kwartału 2025 r. do II kwartału 2026 r. Przywóz stale rósł w każdym kwartale, co wskazuje, że wzrost był spójny przez cały ostatni okres, przy czym przywóz rósł w każdym kolejnym kwartale, co wskazuje na utrzymującą się tendencję wzrostową, a nie na jednorazowy wzrost.

Tabela 3

Całkowity przywóz w sztukach (kwartalnie)

	III kw. 2025	IV kw. 2025	I kw. 2026	II kw. 2026
Przywóz w szt.	319 256	355 287	367 428	381 720
Indeks (III kw. 2025 = 100)	*100*	*111*	*115*	*120*

Źródło: Eurostat.

(17) W tabeli 4 przedstawiono przywóz w podziale na kraje pochodzenia w ujęciu kwartalnym w ostatnim okresie (tj. od III kwartału 2025 r. do II kwartału 2026 r.). Przywóz z Chin stale rósł przez cały ostatni okres, wzrastając w każdym kolejnym kwartale. Przywóz z Maroka stale rósł w pierwszych trzech kwartałach ostatniego okresu, lecz ta tendencja wzrostowa nie utrzymała się w czwartym kwartale. Przywóz pozostał jednak o 112 % wyższy w czwartym kwartale niż w pierwszym kwartale ostatniego okresu. Przywóz z Turcji gwałtownie wzrósł w drugim kwartale ostatniego okresu, a następnie spadł w kolejnym kwartale, przy czym jego wielkość pozostała wyższa niż w pierwszym kwartale. Przywóz z innych państw pochodzenia utrzymywał się na stosunkowo stabilnym poziomie albo spadł w ostatnim okresie.

Tabela 4

Całkowity przywóz w sztukach (kwartalnie) w podziale na miejsce pochodzenia

	III kw. 2025	IV kw. 2025	I kw. 2026	II kw. 2026
Chiny	92 999	98 139	124 696	170 748
Indeks (III kw. 2025 = 100)	*100*	*106*	*134*	*184*
Japonia	65 851	69 754	61 460	59 833
Indeks (III kw. 2025 = 100)	*100*	*106*	*93*	*91*
Turcja	38 664	69 114	50 240	49 436
Indeks (III kw. 2025 = 100)	*100*	*179*	*130*	*128*
Zjednoczone Królestwo	40 015	36 161	40 444	30 438
Indeks (III kw. 2025 = 100)	*100*	*90*	*101*	*76*
Korea Południowa	28 136	21 320	26 620	23 005
Indeks (III kw. 2025 = 100)	*100*	*76*	*95*	*82*
Meksyk	16 814	15 242	15 538	16 386
Indeks (III kw. 2025 = 100)	*100*	*91*	*92*	*97*
Maroko	6 329	14 394	27 135	13 401
Indeks (III kw. 2025 = 100)	*100*	*227*	*429*	*212*
Serbia	10 721	16 330	9 547	4 939
Indeks (III kw. 2025 = 100)	*100*	*152*	*89*	*46*
Republika Południowej Afryki	9 483	8 839	5 323	7 822
Indeks (III kw. 2025 = 100)	*100*	*93*	*56*	*82*
Stany Zjednoczone	10 120	5 825	6 244	5 485
Indeks (III kw. 2025 = 100)	*100*	*58*	*62*	*54*
Wszystkie pozostałe	124	169	181	227
Indeks (III kw. 2025 = 100)	*100*	*136*	*146*	*183*

Źródło: Eurostat.

(18) W tabeli 5 przedstawiono miesięczne zmiany w przywozie ze wszystkich państw trzecich w latach 2025 i 2026. Dane do lipca 2026 r. potwierdzają, że przywóz był wyższy w każdym miesiącu niż w analogicznym miesiącu poprzedniego roku. W 2025 r. przywóz wykazywał tendencję wzrostową, wzrastając średnio o 4,64 % miesięcznie. W 2026 r. tendencja ta stała się bardziej widoczna, a średni miesięczny wzrost wyniósł 9,33 %. Jeżeli porównać wielkość przywozu w pierwszych 7 miesiącach 2025 r. z tym samym okresem w 2026 r., przywóz wzrósł o 39,5 %.

Tabela 5

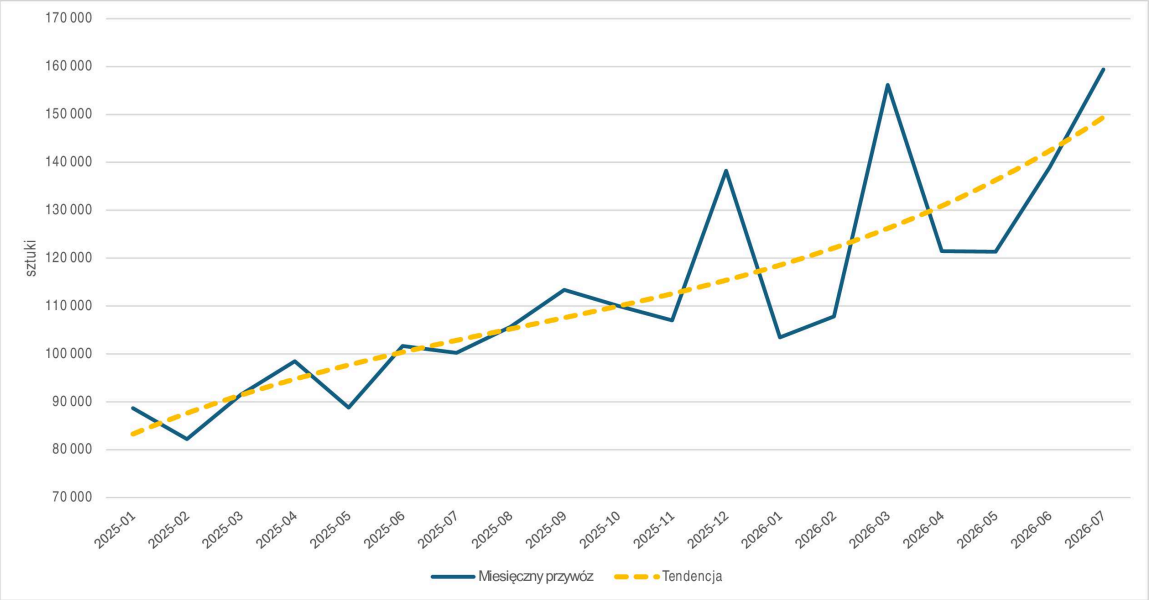
Całkowity przywóz w sztukach (miesięcznie)

Miesiąc / Rok	2025	2026
Styczeń	88 670	103 429
Luty	82 225	107 816
Marzec	91 489	156 183
Kwiecień	98 453	121 459
Maj	88 769	121 334
Czerwiec	101 664	138 927
Lipiec	100 224	159 388
Sierpień	105 656	
Wrzesień	113 376	
Październik	110 024	
Listopad	107 002	
Grudzień	138 261	
Źródło: Eurostat.		

(19) Jak pokazano na wykresie 2 poniżej, zarówno miesięczna krzywa przywozu, jak i odpowiadająca jej wielomianowa linia trendu wskazują na wyraźną zmianę nachylenia od końca 2025 r., kiedy to stają się znacznie bardziej strome.

Wykres 2

Zmiany miesięcznego przywozu w latach 2025 i 2026



5. NIEPRZEWIDZIANY ROZWÓJ SYTUACJI

(20) Komisja wstępnie stwierdziła, że wzrost przywozu jest wynikiem nieprzewidzianego rozwoju sytuacji, którego źródłem jest szereg czynników powodujących zakłócenia równowagi w handlu międzynarodowym produktem objętym postępowaniem wyjaśniającym.

(21) Po pierwsze, światowy przemysł motoryzacyjny charakteryzował się szybko rosnącą produkcją pojazdów elektrycznych, w tym produktu objętego postępowaniem wyjaśniającym, oraz zdolnościami produkcyjnymi, zwłaszcza w Chinach, gdzie ten szybki wzrost mocy produkcyjnych był wspierany przez politykę przemysłową, plany pięcioletnie i inne rządowe programy wsparcia ([10]). Nie można było tego racjonalnie przewidzieć w czasie odpowiednich negocjacji taryfowych WTO ani w czasie, gdy UE zgodziła się na przystąpienie Chin do WTO ([11]). W prognozie Mobility Global dotyczącej ogólnych mocy produkcyjnych zakładów w Chinach, Turcji, Korei, Japonii i Zjednoczonym Królestwie szacuje się, że tendencja wzrostowa mocy produkcyjnych utrzyma się w latach 2026–2033, głównie ze względu na zwiększenie mocy produkcyjnych w Chinach (tabela 16).

(22) Jednocześnie główne rynki eksportowe zamykają się w wyniku nasilających się praktyk ograniczających handel, co ma wpływ na pojazdy elektryczne, w tym także na produkt objęty postępowaniem wyjaśniającym. W szczególności Stany Zjednoczone stosują znaczące bariery przywozowe, w tym cła na podstawie sekcji 301 w wysokości 100 % na pojazdy PHEV produkowane w Chinach, oprócz ceł KNU w wysokości 2,5 %, a także wymogi dotyczące stosowania materiałów miejscowego pochodzenia oraz cła na podstawie sekcji 232 w wysokości 25 % na przywóz ze wszystkich innych źródeł. Inne główne rynki, w tym Kanada i Turcja, również utrzymują znaczne bariery taryfowe. Kanada utrzymuje kontyngent na elektryczne samochody osobowe z Chin, w tym niektóre hybrydowe pojazdy silnikowe, wynoszący 49 000 pojazdów rocznie, przy stawce celnej stosowanej względem kraju najbardziej uprzywilejowanego wynoszącej 6,1 %. Turcja utrzymuje obecnie dodatkowe cło w wysokości 40 % na samochody osobowe pochodzące z Chin, w tym niektóre pojazdy PHEV. Rynek unijny pozostaje natomiast stosunkowo otwarty (cło KNU w wysokości 10 %). Tych środków ograniczających handel, które czynią z Unii atrakcyjne miejsce przeznaczenia wywozu, nie można było racjonalnie przewidzieć w czasie odpowiednich negocjacji taryfowych WTO.

(23) W następstwie dochodzenia antysubsydyjnego dotyczącego pojazdów elektrycznych o napędzie akumulatorowym (BEV) z Chin Unia wprowadziła dodatkowe cła w formie środków wyrównawczych. Środki tymczasowe weszły w życie dnia 4 lipca 2024 r., a środki ostateczne – dnia 30 października 2024 r. Cła wyrównawcze wynoszą od 17 % w przypadku BYD do 35,3 % w przypadku SAIC i innych niewspółpracujących producentów. W rezultacie unijny rynek wywozu chińskich pojazdów elektrycznych stał się bardziej ograniczony. Przed wprowadzeniem środków przywóz BEV do Unii wykazywał wyraźną i znaczącą tendencję wzrostową, rosnąc z roku na rok (zob. tabela 6).

Tabela 6

Przywóz BEV z Chin do Unii

	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Przywóz BEV w sztukach	21 243	134 952	256 712	413 071	438 396	430 721
Indeks (2020 = 100)	*100*	*635*	*1 208*	*1 945*	*2 064*	*2 028*
Δ % w stosunku do poprzedniego roku		535	90	61	6	- 2

Źródło: Eurostat i dane organów celnych państw członkowskich.

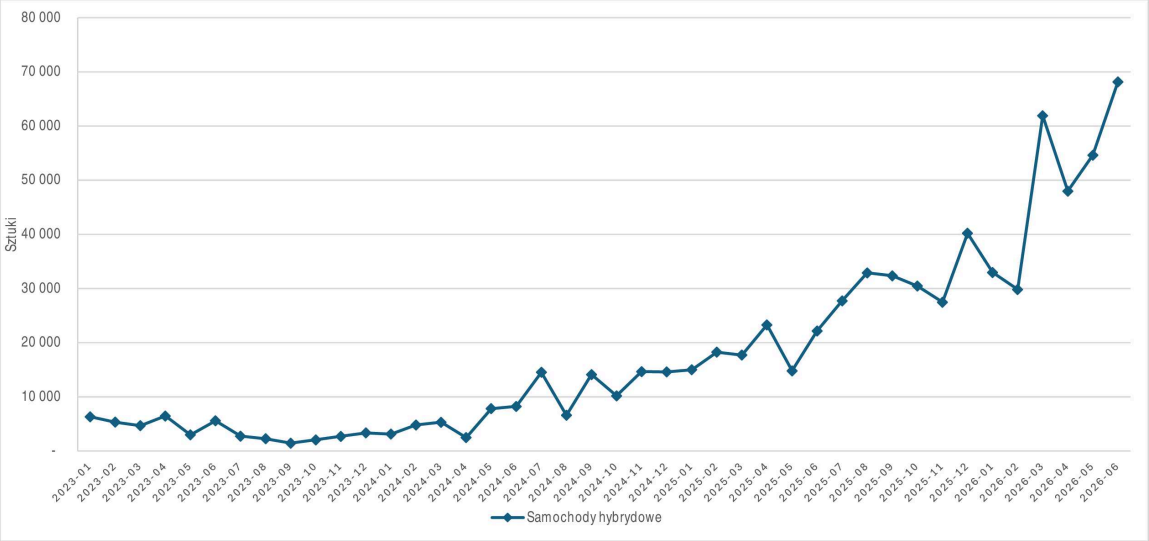
(24) Po wejściu w życie środków ta tendencja wzrostowa zatrzymała się i przywóz uległ spłaszczeniu, natomiast przywóz nowych hybrydowych pojazdów silnikowych zaczął gwałtownie rosnąć. Kontrastujące tendencje wykazano na wykresie 3, na którym widać wyraźne przesunięcie w strukturze przywozu z pojazdów BEV na nowe hybrydowe pojazdy silnikowe.

([10]) Polityki rządowe, plany pięcioletnie i programy wsparcia dla pojazdów napędzanych nowymi źródłami energii, które obejmują PHEV, zostały szczegółowo omówione w sekcjach 3.1 i 3.2 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2024/1866 z dnia 3 lipca 2024 r. nakładającego tymczasowe cło wyrównawcze na przywóz nowych pojazdów elektrycznych o napędzie akumulatorowym przeznaczonych do przewozu osób pochodzący z Chińskiej Republiki Ludowej (Dz.U. L, 2024/1866, 4.7.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/1866/oj) i rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2024/2754 z dnia 29 października 2024 r. nakładające ostateczne cło wyrównawcze na przywóz nowych pojazdów elektrycznych o napędzie akumulatorowym przeznaczonych do przewozu osób pochodzący z Chińskiej Republiki Ludowej (Dz.U. L, 2024/2754, 29.10.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/2754/oj).

([11]) Jak potwierdził zespół orzekający w sprawie Stany Zjednoczone – Środek ochronny dotyczący przywozu produktów fotowoltaicznych z krzemu krystalicznego – Sprawozdanie zespołu orzekającego.

Wykres 3

Zmiany w przywozie pojazdów hybrydowych z Chin



(25) Ta szybka zmiana była możliwa dzięki wysokiemu poziomowi elastyczności systemów produkcyjnych producentów ([12]). Wielu z nich wykorzystuje linie produkcyjne, które są w stanie produkować różne mechanizmy napędowe, co oznacza, że zwiększenie produkcji hybrydowych pojazdów silnikowych niekoniecznie wymaga rozwoju nowych zakładów produkcyjnych. W rezultacie producenci mogą stosunkowo łatwo przestawić się na produkcję samochodów hybrydowych. Chociaż środki wyrównawcze miały na celu uwolnienie przemysłu Unii od nieuczciwej konkurencji spowodowanej rządowymi programami wsparcia dla pojazdów BEV w Chinach, stanowiły one również zachętę dla chińskich producentów do zwiększenia wywozu hybrydowych pojazdów silnikowych, które nie podlegały dodatkowym cłom.

(26) W świetle tych okoliczności Komisja wstępnie stwierdziła, że te nieprzewidziane zmiany doprowadziły nie tylko do znacznego wzrostu przywozu hybrydowych pojazdów silnikowych do Unii, ale również nadal będą go napędzać.

6. ZOBOWIĄZANIA, KTÓRYCH SKUTKIEM BYŁ WZROST PRZYWOZU

(27) Komisja wstępnie stwierdziła, że wzrost przywozu produktu objętego postępowaniem wyjaśniającym jest wynikiem zobowiązań podjętych przez Unię Europejską w ramach GATT 1994, w szczególności koncesji taryfowych przyznanych w odniesieniu do odpowiednich pozycji taryfowych w poprzednich rundach wielostronnych negocjacji handlowych.

(28) Produkt objęty postępowaniem wyjaśniającym obejmuje kilka pozycji taryfowych i w odniesieniu do wszystkich tych pozycji taryfowych Unia Europejska ma zobowiązania taryfowe w wysokości 10 % ad valorem.

(29) Koncesje te są obecnie wpisane do części I sekcja II unijnej listy koncesyjnej, poświadczonej jako lista EU CLXXIII – Unia Europejska w dniu 1 grudnia 2016 r. ([13]), z późniejszymi zmianami.

([12]) Zob. na przykład https://www.globaltimes.cn/page/202608/1369156.shtml i 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]) Dokument WTO WT/Let/1220.

(30) W wyniku tych koncesji wpisanych na listę koncesyjną Unii Europejskiej, załączoną do GATT i stanowiącą jego integralną część na podstawie art. II ust. 7 GATT 1994, a także ze względu na zapisy zawarte w innych częściach GATT 1994 Unia Europejska ma w szczególności następujące zobowiązania zaciągnięte na mocy GATT 1994: art. XI ust. 1, zakazujący ograniczeń pozataryfowych w przywozie produktu objętego postępowaniem wyjaśniającym, oraz, co ważne, art. II ust. 1 lit. a) i art. II ust. 1 lit. b), zdanie pierwsze i drugie, GATT 1994. Zgodnie z art. II ust. 1 lit. b) zdanie pierwsze UE nie może, bez stosownego wyjątku, nakładać zwykłych ceł na produkt objęty postępowaniem wyjaśniającym w wysokości przekraczającej wartości określone i przewidziane w odpowiedniej części listy koncesyjnej UE. Ponadto w czasie dochodzenia należności celne przywozowe stosowane przez UE w odniesieniu do produktu objętego postępowaniem wyjaśniającym, znane również jako stawki celne stosowane względem kraju najbardziej uprzywilejowanego, były na maksymalnym poziomie dozwolonym w ramach zobowiązań taryfowych wskazanych powyżej.

(31) Produkt objęty postępowaniem wyjaśniającym był przywożony w zwiększonych ilościach w wyniku powyższych zobowiązań podjętych w ramach GATT 1994 ([14]), ponieważ zobowiązania te, w połączeniu z koncesjami taryfowymi Unii Europejskiej, wzmocniły i zabezpieczyły warunki dostępu do rynku dla przywozu nowych hybrydowych pojazdów silnikowych na rynek Unii. Wyżej wymienione zobowiązania taryfowe nie dają również Unii Europejskiej żadnej swobody w podnoszeniu zwykłych ceł. Jednocześnie stanowi to wyjaśnienie, w jaki sposób przedmiotowe zobowiązania spowodowały wzrost przywozu, który zagraża wystąpieniem poważnej szkody.

(32) Wspomniane zobowiązania wynikające z GATT uniemożliwiły jednocześnie UE zwiększenie stosowanych ceł przywozowych na przedmiotowy produkt. Były to zatem „zobowiązania Unii Europejskiej wynikające z GATT 1994, które ograniczyły jej zdolność do przeciwdziałania szkodzie wynikającej ze wzrostu przywozu lub jej naprawienia". Równocześnie Unia Europejska „zawiesiła te zobowiązania w wyniku" wprowadzenia środka ochronnego.

7. **GROŹBA POWAŻNEJ SZKODY**

7.1. **Sytuacja producentów unijnych**

(33) Aby ustalić, czy doszło do wystąpienia poważnej szkody dla unijnych producentów produktu objętego postępowaniem wyjaśniającym lub czy są oni zagrożeni taką poważną szkodą, Komisja, zgodnie z art. 9 rozporządzenia (UE) 2015/478 i art. 6 rozporządzenia (UE) 2015/755, zbadała tendencje w zakresie konsumpcji, produkcji, wykorzystania mocy produkcyjnych, sprzedaży, udziału w rynku, cen, rentowności, zatrudnienia i wywozu w przypadku produktu objętego postępowaniem wyjaśniającym w przedziale czasowym od 2023 r. do ostatniego okresu („okres badany").

(34) Produkcja, moce produkcyjne i wykorzystanie mocy produkcyjnych zmieniały się w następujący sposób:

Tabela 7

Produkcja, moce produkcyjne i wykorzystanie mocy produkcyjnych

	2023	2024	2025	Ostatni okres
Produkcja (w szt.)	4 065 576	4 712 178	5 562 965	5 667 859
Indeks (2023 = 100)	*100*	*116*	*137*	*139*
Moce produkcyjne (w szt.)	6 420 013	7 583 462	9 000 898	9 317 209
Indeks (2023 = 100)	*100*	*118*	*140*	*145*
Wykorzystanie mocy produkcyjnych (%)	63	62	62	61
Indeks (2023 = 100)	*100*	*98*	*98*	*96*

Źródło: Mobility Global.

(35) Produkcja i moce produkcyjne przemysłu unijnego wzrosły w okresie badanym. Tempo tego wzrostu uległo jednak spowolnieniu pod koniec okresu badanego, ponieważ wzrost w ostatnim okresie był mniej wyraźny niż w poprzednich latach. Jednocześnie, pomimo rosnącej produkcji w ostatnich latach, wykorzystanie mocy produkcyjnych pozostało niskie i w ciągu ostatnich czterech lat wyniosło średnio jedynie około 62 %.

([14]) Art. XI ust. 1, art. II ust. 1 lit. a) i art. II ust. 1 lit. b) zdanie pierwsze i drugie GATT 1994.

(36) Konsumpcja w Unii, która opiera się na liczbie rejestracji produktu objętego postępowaniem wyjaśniającym zgłoszonych przez Europejskie Stowarzyszenie Producentów Samochodów („ACEA”), kształtowała się następująco:

Tabela 8

Konsumpcja w Unii, sprzedaż krajowa i udział w rynku

	2023	2024	2025	Ostatni okres
Konsumpcja (w szt.)	3 530 443	4 047 806	4 749 212	5 113 654
Indeks (2023 = 100)	*100*	*115*	*135*	*145*
Sprzedaż krajowa (w szt.)	2 572 451	3 007 313	3 523 010	3 689 630
Indeks (2023 = 100)	*100*	*117*	*137*	*143*
Udział producentów unijnych w rynku (%)	73	74	74	72
Indeks (2023 = 100)	*100*	*102*	*102*	*99*
Udział przywozu w rynku (%)	27	26	26	28
Indeks (2023 = 100)	*100*	*96*	*96*	*104*

Źródło: Mobility Global i ACEA.

(37) Konsumpcja w Unii stale rosła w okresie badanym, wzrastając w ostatnim okresie o 45 % w porównaniu z 2023 r. Świadczy to o tym, że rynek pojazdów hybrydowych jest w Unii Europejskiej rynkiem szybko rozwijającym się. W tym samym okresie wzrosła również sprzedaż krajowa producentów unijnych. Producenci unijni początkowo odnieśli korzyści ze stałego wzrostu konsumpcji, ale ta pozytywna tendencja skończyła się w ostatnim okresie. Chociaż konsumpcja w Unii nadal rosła, udział w rynku producentów unijnych zmniejszył się o 2 punkty procentowe między 2025 r. a ostatnim okresem. Zazwyczaj oczekuje się, że na rozwijającym się rynku producenci unijni co najmniej utrzymają swój udział w rynku. Spadek udziału w rynku między 2025 r. a ostatnim okresem oznaczał, że spadek ten nastąpił w pierwszych sześciu miesiącach 2026 r. Chociaż dane za cały rok 2026 nie są jeszcze dostępne, kontynuacja tendencji obserwowanej w pierwszych sześciu miesiącach, którą można było już zaobserwować w rekordowej liczbie pojazdów przywiezionych w lipcu 2026 r., spowodowałaby spadek udziału w rynku o ponad 2 punkty procentowe w całym roku.

(38) Komisja kontynuowała przeprowadzanie szczegółowej analizy w celu oceny poziomu cen przywożonych nowych hybrydowych pojazdów elektrycznych w porównaniu z cenami pojazdów produkowanych w UE.

(39) Biorąc pod uwagę dużą różnorodność modeli nowych hybrydowych pojazdów elektrycznych przywożonych do Unii oraz w celu zapewnienia, aby analiza opierała się na porównywalnych modelach, przeprowadzono porównanie cen dla czterech kategorii ([15]). Cztery kategorie wybrane do porównania to klasy B, B-SUV, C-SUV i D-SUV, które odpowiadają za znaczną i reprezentatywną wielkość przywozu pojazdów do Unii. Modele te są zarówno produkowane przez producentów unijnych, jak i przywożone do Unii, co umożliwia bezpośrednie porównanie cen modeli produkowanych w Unii i przywożonych.

([15]) Pojazdy osobowe można podzielić na segmenty standardowej europejskiej klasyfikacji pojazdów, które grupują samochody osobowe i sportowe pojazdy użytkowe (SUV) w zależności od ich wielkości, wymiarów zewnętrznych i zamierzonego zastosowania rynkowego. Zob. również https://alternative-fuels-observatory.ec.europa.eu/general-information/vehicle-types.

(40) Komisja przeprowadziła analizę cen na podstawie danych z Marklines ([16]), portalu przemysłu motoryzacyjnego. Komisja przeanalizowała oferty cenowe dla konsumentów (z wyłączeniem rabatów uzgodnionych między stronami) oferowane przez główne przedsiębiorstwa importujące w odniesieniu do modeli produkowanych w państwach wywozu, a także w odniesieniu do porównywalnych modeli produkowanych przez przemysł Unii. Oferty cenowe oceniono w podziale na rodzaje modeli w odniesieniu do wersji podstawowej. Wszystkie przeanalizowane oferty cenowe odnoszą się do pierwszej połowy 2026 r., a zatem odzwierciedlają ostatni okres.

Tabela 9

Różnice między cenami importowymi we wszystkich państwach trzecich a cenami w UE

Produkt	Przywożone ilości w sztukach	Średnia cena importowa (w EUR)	Średnia cena w UE (w EUR)	Różnica cen (w EUR)	Łączna różnica cen (w EUR)	Hipotetyczny obrót (w EUR)	Różnica cen (%)
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
Ogółem	203 596				1 358 831 046	7 418 976 578	18,3

Źródło: Eurostat i Marklines, produkt: model podstawowy na 2026 r.

(41) Komisja przeprowadziła analizę cen 25 przywożonych modeli i 29 modeli produkowanych przez przemysł Unii w ramach czterech kategorii, obejmującą ponad 200 000 przywiezionych sztuk pojazdów. Porównania cen wykazały znaczną różnicę cen między cenami importowymi ze wszystkich państw wywozu a cenami przemysłu Unii. Ceny importowe są o około 18 % niższe niż ceny producentów unijnych.

(42) Te porównania cen stanowią wyjaśnienie, w jaki sposób zwiększona penetracja rynku unijnego przez wywożone modele była możliwa kosztem przemysłu Unii.

(43) Jeżeli chodzi o rentowność, została ona oceniona na podstawie danych obejmujących znaczną część unijnych producentów hybrydowych pojazdów silnikowych, ważonych w celu uwzględnienia różnic w wielkości sprzedaży. Zindeksowane dane przedstawione w tabelach 10 i 11 wskazują na ciągłe pogarszanie się rentowności przemysłu Unii w okresie badanym.

Tabela 10

Zmiany poziomu rentowności (rocznie)

	2023	2024	2025	Ostatni okres
Rentowność (2023 = 100)	*100*	*51*	*41*	*43*

Źródło: Producenci unijni, dane ważone w celu uwzględnienia różnic w wielkości sprzedaży.

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

Tabela 11

Zmiany poziomu rentowności (kwartalnie)

	III kw. 2025	IV kw. 2025	I kw. 2026	II kw. 2026
Rentowność (III kw. 2025 = 100)	*100*	*90*	*34*	*57*

Źródło: Producenci unijni, dane ważone w celu uwzględnienia różnic w wielkości sprzedaży.

(44) W ujęciu rocznym rentowność spadła o 57 % między 2023 r. a ostatnim okresem. W rezultacie w ostatnim okresie przemysł Unii osiągnął średnio jedynie dwie trzecie minimalnego zysku, który w normalnych okolicznościach byłby potrzebny do zapewnienia długoterminowej rentowności finansowej jego działalności związanej z hybrydowymi pojazdami silnikowymi. Dane kwartalne potwierdzają, że ta negatywna tendencja utrzymała się i nasiliła w ostatnim okresie. Wskazuje to na znaczne pogorszenie wyników finansowych przemysłu Unii, zarówno w perspektywie długoterminowej, jak i w ostatnich kwartałach. Chociaż dane za cały 2026 r. nie są jeszcze dostępne, kontynuacja tendencji obserwowanej w pierwszych sześciu miesiącach wskazywałaby na dalsze pogorszenie rentowności w 2026 r.

(45) Jeśli chodzi o zatrudnienie, dane ACEA dotyczące zatrudnienia nie zawierają podziału według technologii mechanizmów napędowych. Badania dotyczące intensywności zatrudnienia dostarczają jednak informacji na temat siły roboczej potrzebnej do produkcji różnych typów pojazdów ([17]).

(46) W analizie Syndex ([18]) oszacowano, że produkcja miękkiej hybrydy wymaga około 17,2 ekwiwalentów pełnego czasu pracy (EPC) na 1 000 pojazdów, w porównaniu z 17,4 EPC dla pojazdu hybrydowego zasilanego prądem sieciowym. Szacunki te dotyczą konkretnie Francji i nie uwzględniają oddzielnie hybrydowych pojazdów elektrycznych, chociaż miękkie hybrydy należą do szerszej kategorii hybrydowych pojazdów elektrycznych.

(47) Biorąc pod uwagę, że szacowana intensywność zatrudnienia jest zasadniczo podobna w przypadku MHEV i PHEV i wynosi odpowiednio 17,2 i 17,4 EPC na 1 000 pojazdów, jako wskaźnik zastępczy do oszacowania zatrudnienia związanego z produkcją nowych hybrydowych pojazdów silnikowych wykorzystuje się średnią intensywność zatrudnienia wynoszącą 17,3 EPC na 1 000 pojazdów.

(48) Chociaż szacunki dotyczące zatrudnienia leżące u podstaw obliczeń dotyczą konkretnie jednego kraju, stanowią one rozsądną podstawę do ekstrapolacji danych dotyczących zatrudnienia w całej Unii Europejskiej. Sektor motoryzacyjny w Unii opiera się na zasadniczo porównywalnych procesach i technologiach produkcyjnych.

(49) Zastosowanie tego wskaźnika zatrudnienia do danych liczbowych dotyczących produkcji hybrydowych pojazdów silnikowych przedstawionych w tabeli 12 daje następujące szacunkowe EPC związane z produkcją nowych hybrydowych pojazdów silnikowych:

Tabela 12

Zatrudnienie

	2023	2024	2025	Ostatni okres
Zatrudnienie	27 837	28 474	33 622	33 816
Indeks (2023 = 100)	*100*	*102*	*121*	*121*

Źródło: Syndex.

([17]) Galgóczi, B. (red.). *On the Way to Electromobility-a Green (er) But More Unequal Future? (W sprawie drogi do elektromobilności – (bardziej) zielona, ale bardziej nierówna przyszłość?)*. ETUI, 2023.

([18]) Zob. powyższe badanie.

(50) Wywóz kształtował się następująco:

Tabela 13

Wywóz

	2023	2024	2025	Ostatni okres
Wielkość sprzedaży eksportowej (w szt.)	893 507	847 220	938 164	925 635
Indeks (2023 = 100)	*100*	*95*	*105*	*104*
Cena eksportowa (EUR za szt.)	35 929	35 615	36 986	34 096
Indeks (2023 = 100)	*100*	*99*	*103*	*95*

Źródło: Eurostat.

(51) Wywóz producentów unijnych utrzymywał się w okresie badanym na stosunkowo stabilnym poziomie, z wyjątkiem 2025 r. Ceny eksportowe spadły w 2023 r., a następnie nieznacznie wzrosły, po czym ponownie spadły w ostatnim okresie.

7.2. **Groźba poważnej szkody**

(52) Komisja wstępnie stwierdziła, że sytuacja przemysłu Unii nie wskazuje jeszcze na istnienie poważnej szkody spowodowanej rosnącym przywozem. Komisja uznała jednak, że sytuacja przemysłu jest niestabilna i że w świetle pogarszających się wskaźników ekonomicznych przedstawionych w sekcji 7.1, znacznego i coraz szybszego wzrostu przywozu po niskich cenach, planowanych restrukturyzacji przemysłu Unii oraz dużych dostępnych światowych mocy produkcyjnych istnieje groźba wystąpienia poważnej szkody.

Pogarszające się wskaźniki ekonomiczne

(53) Poprzednia analiza wykazała, że w ostatnim okresie producenci unijni znajdowali się pod coraz większą presją pod względem udziału w rynku, wykorzystania mocy produkcyjnych, rentowności i cen. Pomimo znacznego wzrostu konsumpcji w Unii producenci unijni odnotowali spadek udziału w rynku o 2 punkty procentowe ([19]) między 2025 r. a ostatnim okresem, a wykorzystanie mocy produkcyjnych utrzymywało się na niskim poziomie, od 61 % do 63 % w całym okresie badanym. Niskie wskaźniki wykorzystania zakładów przełożyły się na wyższe koszty stałe dla producentów unijnych w sytuacji, w której racjonalnie oczekiwali oni zwiększenia produkcji i obniżenia jej kosztów stałych. Utrata udziału w rynku jest szczególnie niepokojąca w czasie, gdy od producentów unijnych wymaga się znacznych inwestycji w rozwój nowych modeli i technologii w ramach przejścia na elektryfikację.

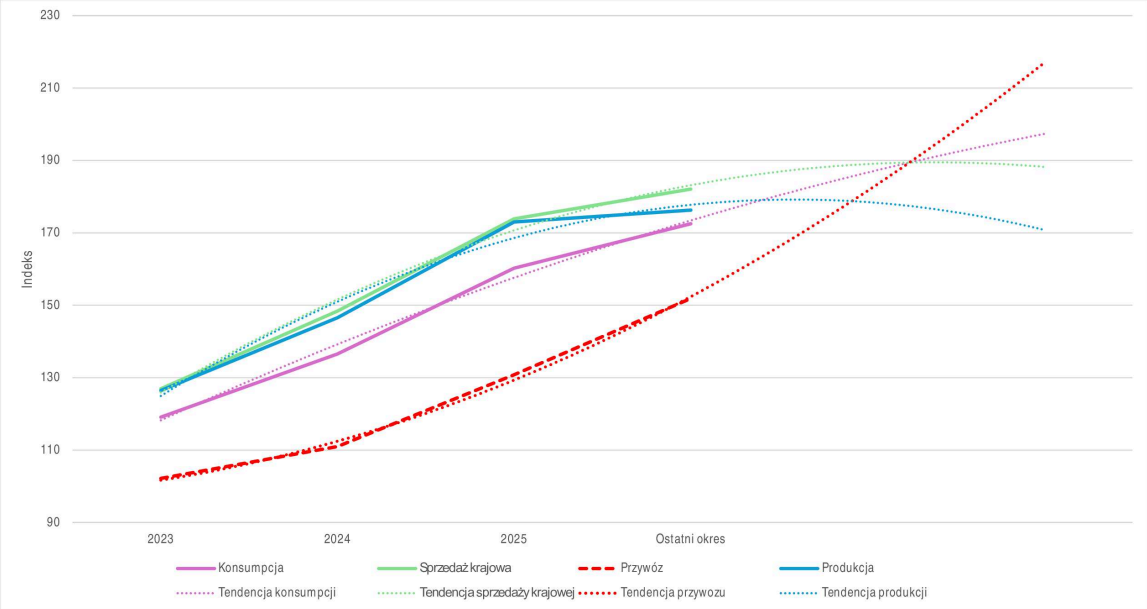
(54) Jednocześnie przywóz gwałtownie wzrósł, przy czym ceny importowe były średnio o 18 % niższe od cen przemysłu Unii, a rentowność przemysłu Unii stale pogarszała się w okresie badanym. Te skumulowane dowody uwypukliły fakt, że przemysł Unii nie był w stanie odnieść korzyści ze wzrostu rynku, ponieważ przywóz po niskich cenach agresywnie przechwycił rosnący popyt, co bezpośrednio zaszkodziło wynikom gospodarczym producentów krajowych.

(55) Na poniższym wykresie zmiany wskaźników efektywności przemysłu Unii porównano ze wzrostem przywozu. Każdy wskaźnik obejmował również prognozowaną tendencję na najbliższe dwa lata, która obrazowała spowolnienie wzrostu wskaźników ekonomicznych między 2025 r. a ostatnim okresem przy jednoczesnym utrzymywaniu się przywozu na tym samym poziomie.

([19]) Chociaż dane za cały rok 2026 nie są jeszcze dostępne, kontynuacja tendencji obserwowanej w pierwszych sześciu miesiącach, którą można było już zaobserwować w rekordowej liczbie pojazdów przywiezionych w lipcu 2026 r., spowodowałaby spadek udziału w rynku o ponad 2 punkty procentowe w ciągu zaledwie jednego roku.

Wykres 4

Przegląd tendencji w zakresie konsumpcji, produkcji, sprzedaży i przywozu



(56) Było to szczególnie niepokojące w kontekście, w którym przemysł Unii powinien był osiągnąć wysoką wielkość sprzedaży i zrównoważony wskaźnik wykorzystania mocy produkcyjnych ([20]), ponieważ rynek ten charakteryzuje się wysokimi kosztami stałymi i znacznymi wymogami inwestycyjnymi niezbędnymi do utrzymania konkurencyjności. Łącznie wskaźniki te wskazują na pogorszenie sytuacji gospodarczej przemysłu Unii w bardzo bliskiej przyszłości. W połączeniu ze stopą wzrostu przywozu, jak opisano bardziej szczegółowo poniżej, zmiany te mogłyby postawić przemysł w coraz trudniejszej sytuacji w przypadku braku środków.

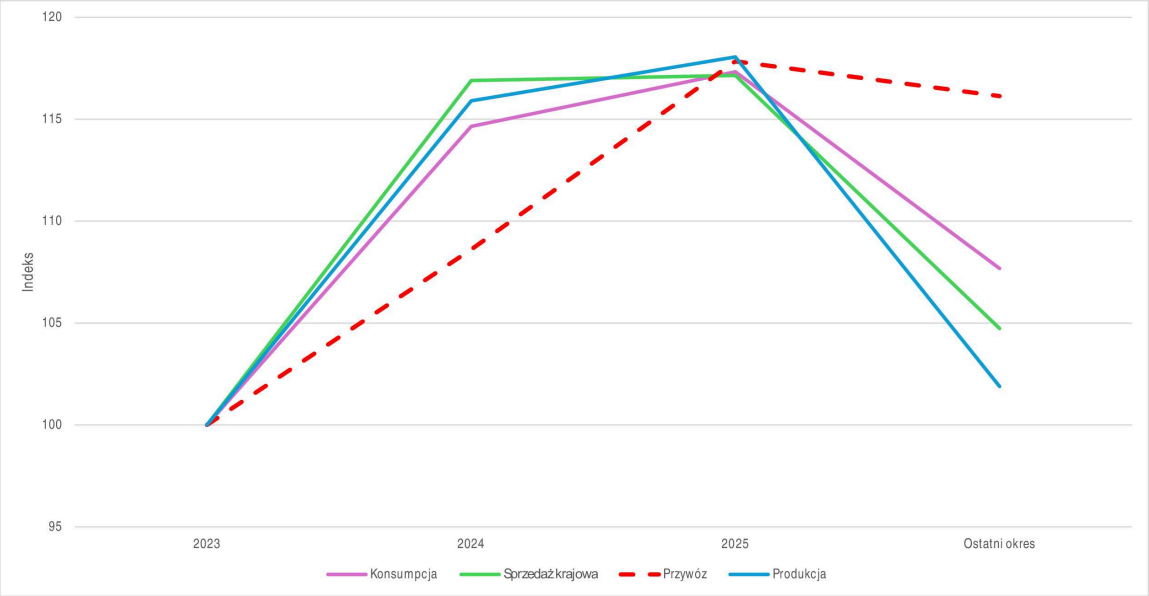
Tempo wzrostu przywozu po niskich cenach jest znaczne

(57) Zmiany wielkości przywozu (tabela 1) w okresie badanym ujawniły, że przywóz nie tylko wzrastał, ale robił to w coraz szybszym tempie. Chociaż konsumpcja w Unii znacznie wzrosła między 2025 r. a ostatnim okresem, tj. o 364 442 pojazdy, ponad połowa tego rosnącego popytu, a dokładnie 54 %, została wchłonięta przez przywóz pochodzący z państw trzecich. Biorąc pod uwagę, że te państwa trzecie miały 28 % udziału w rynku unijnym, oczywiste było, że niedawny wzrost konsumpcji na rynku został przejęty i zaopatrzony głównie przez produkty przywożone, a nie przez przemysł krajowy. Ponadto w ostatnim okresie przywóz był wprowadzany na rynek po cenach znacznie niższych od cen producentów unijnych. Oprócz faktu, że różnica cen określona w sekcji 7.1 wywarła znaczną presję na sytuację gospodarczą przemysłu Unii, którego zyski znajdują się już w niestabilnej sytuacji, ta różnica cen prawdopodobnie zwiększy również popyt na dodatkowy przywóz.

([20]) Kilku producentów unijnych ogłosiło programy restrukturyzacji mające na celu zmniejszenie mocy produkcyjnych w celu osiągnięcia bardziej zrównoważonych wskaźników wykorzystania mocy produkcyjnych. Zob. również sekcja „Planowane restrukturyzacje”.

Wykres 5

Roczne tempo wzrostu niektórych wskaźników



(58) Na powyższym wykresie przedstawiono wskaźniki rocznej stopy wzrostu konsumpcji, produkcji, sprzedaży krajowej i przywozu. W ciągu pierwszych trzech lat konsumpcja, produkcja i sprzedaż krajowa rosły średnio w tempie nieco poniżej 20 %. W ostatnim okresie wzrost gwałtownie spadł jednak do poziomu jednocyfrowego. Początkowo przywóz rósł w znacznie wolniejszym tempie, ale do 2025 r. nadrobił zaległości w stosunku do pozostałych wskaźników. W ostatnim okresie stopa wzrostu przywozu przewyższała stopę wzrostu innych wskaźników.

(59) Statystyki dotyczące przywozu w podziale na pochodzenie (tabela 2) wykazały, że wzrost ten był spowodowany w szczególności, ale nie tylko, przywozem pochodzącym z Chin. Dane dotyczące historycznych udziałów w przywozie wskazywały, że przywóz z Chin początkowo zyskał udział w rynku kosztem innych państw trzecich. W ostatnim okresie przywóz z Chin zaczął jednak zdobywać udział w rynku kosztem przemysłu Unii. Oczekuje się, że tendencja ta utrzyma się, przy czym przewiduje się dalszy wzrost przywozu po niskich cenach. Według Mobility Global w 2025 r. Chiny wyprodukowały około 7 mln hybrydowych pojazdów silnikowych, a ich moce produkcyjne szacuje się na dwukrotność ich produkcji. Jak pokazano w tabeli 14, oczekuje się, że produkcja będzie nadal rosła.

Tabela 14

Produkcja pojazdów hybrydowych w Chinach

	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Produkcja (w szt.)	7 018 283	7 405 680	8 164 272	8 663 254	8 673 776	8 645 676
Indeks (2025 = 100)	*100*	*106*	*116*	*123*	*124*	*123*

Źródło: Mobility Global. Dane liczbowe za 2025 r. i pierwszą połowę 2026 r. odzwierciedlają rzeczywistą produkcję, natomiast dane liczbowe za okres od drugiej połowy 2026 r. do 2030 r. stanowią prognozy Mobility Global.

(60) Wzrost ten ma miejsce pomimo kurczącego się popytu wewnętrznego, na którym to rynku odnotowano spadek sprzedaży rzędu 20 % rok do roku, w tym spadek sprzedaży pojazdów PHEV o 26 % ([21]). Na skutek zmniejszającego się popytu, nadwyżki mocy produkcyjnych i znaczącej krajowej konkurencji chińscy producenci w coraz większym stopniu opierają się na rynkach eksportowych. Jak pokazano w tabeli 15, w 2025 r. wywóz z Chin wzrósł o prawie 500 % w porównaniu z 2022 r. Chiny dokonały wywozu ok. 1,125 mln hybrydowych samochodów osobowych, z czego 27 % było przeznaczone do Unii. Stanowiło to wzrost o 7 punktów procentowych w porównaniu z 2024 r., kiedy to 20 % chińskiego wywozu hybrydowych samochodów osobowych kierowano do Unii.

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

Tabela 15

Całkowity światowy przywóz hybrydowych pojazdów elektrycznych z Chin

	2023	2024	2025
Światowy przywóz z Chin (w szt.)	191 912	526 312	1 124 177
Indeks (2023 = 100)	*100*	*274*	*586*

Źródło: GTA.

(61) Jednocześnie, jak wyjaśniono w sekcji 5, dostępność alternatywnych miejsc przeznaczenia wywozu wydawała się ograniczona. Rynek unijny pozostał natomiast stosunkowo otwarty, a z perspektywy chińskich eksporterów borykających się ze słabym popytem krajowym i nadwyżką mocy produkcyjnych był i jest atrakcyjnym miejscem przeznaczenia wywozu.

(62) W świetle znacznego i szybko rosnącego przywozu do Unii, różnicy cen tego przywozu, a także wysokich barier przywozowych na innych istotnych rynkach eksportowych istnieje prawdopodobieństwo znacznego wzrostu przywozu do Unii. Ten utrzymujący się wzrost przywozu po niskich cenach prawdopodobnie wywrze dalszą presję na ceny producentów unijnych i zmniejszy ich sprzedaż, udział w rynku, rentowność i zwrot z inwestycji. To z kolei osłabiłoby zdolność przemysłu Unii do zachowania wielkości produkcji, utrzymania poziomu zatrudnienia i finansowania znacznych inwestycji niezbędnych do innowacji i przejścia na elektryfikację. Dostępne dowody potwierdziły zatem wniosek, że rosnąca wielkość przywozu po niskich cenach groziła wyrządzeniem poważnej szkody przemysłowi Unii.

Planowane restrukturyzacje

(63) Ze wstępnej analizy Europejskiego Obserwatorium Restrukturyzacji (ERM) ([22]) oraz uzupełniających doniesień przedsiębiorstw i mediów wynika, że od 2024 r. nastąpiła intensyfikacja działań restrukturyzacyjnych wśród producentów samochodów w Unii. Poniższa analiza koncentruje się na głównych unijnych producentach samochodów.

(64) W grudniu 2024 r. jeden z producentów unijnych zapowiedział zmniejszenie do 2030 r. liczby pracowników zatrudnionych w jego niemieckich zakładach o 35 000 osób ([23]). Liczbę tę skorygowano następnie w górę w marcu 2026 r., kiedy to przedsiębiorstwo ogłosiło plan zwolnienia do 2030 r. ok. 50 000 osób zatrudnionych w zakładach grupy ulokowanych na terenie UE ([24]).

(65) We wrześniu 2026 r. producent unijny zatwierdził plany likwidacji kolejnych 50 000 miejsc pracy na całym świecie. Oznacza to, że ogółem producent planuje zlikwidować do 2030 r. ok. 100 000 miejsc pracy, z czego ok. 50 000 stanowisk w Unii i dodatkowe 50 000 na całym świecie, przy czym w przybliżeniu połowa tej drugiej liczby dotyczy zakładów niemieckich ([25]). Chociaż te cięcia zatrudnienia mają szeroki zakres i nie są ukierunkowane konkretnie na produkcję pojazdów HEV lub PHEV, przyszła produkcja hybrydowych pojazdów silnikowych znajduje się jednak pod rosnącą presją w wyniku tych zapowiedzi restrukturyzacji na dużą skalę służącej zmniejszeniu mocy produkcyjnych. Na przykład w ogłoszeniu z września 2026 r. wskazano, że producent unijny nie może obecnie zagwarantować przyszłych zamówień dla zakładów w Hanowerze (12 900 pracowników), Emden (7 700 pracowników), Zwickau (8 000 pracowników) i Audi Neckarsulm (15 500 pracowników) po 2030 r. w obliczu rosnącej konkurencji importowej ([26]). Zarówno zakłady w Hanowerze, jak i w Neckarsulm są

([22]) Europejskie Obserwatorium Restrukturyzacji (ERM) śledzi zmiany w zatrudnieniu na dużą skalę i zapowiedzi restrukturyzacji ogłaszane przez producentów samochodów w całej Unii Europejskiej, rejestrując zapowiedziane przypadki restrukturyzacji mające wpływ na co najmniej 100 miejsc pracy lub 10 % zatrudnienia w większych przedsiębiorstwach.

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

zaangażowane w produkcję nowych hybrydowych pojazdów silnikowych, co uwypukla zagrożenie dla zatrudnienia związane z produkcją nowych hybrydowych pojazdów silnikowych w tych zakładach. Ponadto kilka linii produkcyjnych w Unii jest również wystarczająco elastycznych, aby produkować pojazdy z różnymi mechanizmami napędowymi, co oznacza, że zamknięcie każdego takiego zakładu będzie miało konsekwencje dla przyszłej potencjalnej produkcji pojazdów typu HEV i PHEV.

(66) Komisja zauważyła, że inny unijny producent hybrydowych pojazdów silnikowych zamierza zwiększyć wykorzystanie mocy produkcyjnych do 80 % do 2030 r. poprzez restrukturyzację i zmniejszenie europejskich mocy produkcyjnych o 800 000 sztuk ([27]). W ramach tej restrukturyzacji producent unijny planuje zakończyć produkcję pojazdów w Poissy (Francja) nie wcześniej niż pod koniec 2028 r. Obejmie to produkcję hybrydowych pojazdów silnikowych. Oczekuje się zmiany przeznaczenia zakładu, a jego pracownicy po restrukturyzacji mają zajmować się produkcją części, odnawianiem pojazdów, recyklingiem, drukowaniem 3D i innymi rodzajami działalności przemysłowej.

(67) Wskazuje to, że chociaż popyt na pojazdy z napędem elektrycznym rośnie, wzrost rynku jest przejmowany głównie przez przywożone pojazdy hybrydowe, a producenci unijni planują zmniejszenie mocy produkcyjnych zamiast być w stanie w pełni skorzystać z tego wzrostu rynku. Spodziewana kontynuacja gwałtownego wzrostu przywozu po niskich cenach jeszcze bardziej zwiększy presję na producentów unijnych.

(68) Komisja zaobserwowała dodatkowe zapowiedzi restrukturyzacji na dużą skalę, które są bezpośrednio związane ze zwiększoną globalną presją i agresywną polityką cenową w sektorze motoryzacyjnym i prawdopodobnie będą miały wpływ na przyszłą produkcję hybrydowych pojazdów silnikowych. Na przykład inny producent motoryzacyjny ogłosił kompleksową nową długoterminową strategię i restrukturyzację w odpowiedzi na intensywną globalną konkurencję, koszty prac rozwojowych i rosnącą presję ze strony szybko rozwijających się chińskich producentów ([28]). Z myślą o obniżeniu kosztów rozwoju pojazdów elektrycznych wspomniany producent unijny planuje zmniejszyć o 15 % do 20 % liczbę swoich pracowników ([29]) zatrudnionych w przemyśle inżynieryjnym i dąży do zmniejszenia liczby stanowisk technicznych, badawczych i administracyjnych w tym przemyśle na całym świecie, co ma jednak znaczący wpływ na jego działalność we Francji i Hiszpanii.

(69) Ponadto Komisja odnotowała zapowiedzi innego unijnego producenta hybrydowych pojazdów silnikowych dotyczące redukcji zatrudnienia na świecie o prawie 8 000 pracowników w 2027 r. ([30]), przy czym większość cięć będzie koncentrowała się w Niemczech. Przedsiębiorstwo wskazało na spadek rentowności i poważne trudności rynkowe jako główne przyczyny reorganizacji.

(70) Ponadto inny producent unijny wdrożył strukturalne strategie zmniejszania produkcji i ograniczania kosztów w celu utrzymania rentowności. W obliczu malejącego popytu na samochody klasy premium i silnej presji cenowej ze strony Chin, wynikające z tego obciążenie globalnych przychodów spowodowało konieczność ograniczenia działalności, zmniejszenia celów produkcyjnych oraz kompleksowej ponownej oceny struktury kosztów przedsiębiorstwa ([31]).

Znaczące dostępne globalne moce produkcyjne

(71) W tabeli 16 przedstawiono prognozę Mobility Global dotyczącą ogólnych mocy produkcyjnych zakładów na głównych rynkach światowych, a mianowicie w Chinach, Turcji, Korei, Japonii i Zjednoczonym Królestwie. Prognoza wskazuje, że tendencja wzrostowa mocy produkcyjnych utrzyma się w latach 2025–2033, głównie ze względu na wzrost mocy produkcyjnych w Chinach. Szacuje się, że wykorzystanie tych zakładów spadnie poniżej 50 % po 2025 r., co odzwierciedla znaczną i niepokojącą wielkość wolnych mocy produkcyjnych. Wynika to w szczególności z sytuacji w Chinach, gdzie wykorzystanie mocy produkcyjnych szacuje się na zaledwie 43 %. W rezultacie szacowana nadwyżka mocy produkcyjnych na tych światowych rynkach może osiągnąć nawet 50 mln pojazdów, tj. poziom odpowiadający faktycznej produkcji. Chociaż dane te nie dotyczą konkretnie pojazdów hybrydowych, stanowią one odpowiedni kontekst dla oceny warunków, w jakich działa segment hybrydowych pojazdów silnikowych. Jest to szczególnie istotne ze względu na elastyczność produkcji motoryzacyjnej, gdzie producenci są w stanie produkować pojazdy z różnymi zespołami napędowymi na tych samych liniach produkcyjnych. W związku z tym zmiany w ogólnej produkcji i mocach produkcyjnych w sektorze motoryzacyjnym są istotne dla oceny środowiska mocy produkcyjnych, z którym boryka się segment hybrydowych pojazdów silnikowych.

([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/.

Tabela 16

Prognoza ogólnych mocy produkcyjnych zakładów na głównych rynkach światowych

Chiny, Japonia, Korea, Turcja, Zjednoczone Królestwo											
Wskaźnik/Rok	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Produkcja ogółem (w tys. szt.)	43 988	44 022	47 112	45 297	45 172	45 093	45 455	45 996	46 261	46 839	47 124
Indeks	*100*	*100*	*107*	*103*	*103*	*103*	*103*	*105*	*105*	*106*	*107*
Moce produkcyjne ogółem (w tys. szt.)	83 884	88 072	92 077	94 684	95 179	94 847	95 624	95 283	95 447	95 626	96 127
Indeks	*100*	*105*	*110*	*113*	*113*	*113*	*114*	*114*	*114*	*114*	*115*
Wykorzystanie mocy produkcyjnych (w %)	52	50	51	48	47	48	48	48	48	49	49

Źródło: Mobility Global.

(72) W związku z tym, jak wynika ze wstępnej analizy światowego rynku motoryzacyjnego, eksporterzy dysponują wystarczającą ilością wolnych mocy produkcyjnych i planują dalszą ekspansję, która – biorąc pod uwagę niskie ceny importowe i atrakcyjność unijnego rynku nowych hybrydowych pojazdów silnikowych – prawdopodobnie będzie w coraz większym stopniu kierowana na rynek unijny.

Zapasy

(73) Poziom zapasów pojazdów hybrydowych w Unii jest istotnym wskaźnikiem przyszłej presji wywieranej na przemysł Unii przez produkty przywożone, ponieważ ilości te są przeznaczone do sprzedaży na rynku unijnym.

(74) Na tym etapie analiza koncentruje się w szczególności na Chinach, ponieważ wydaje się, że gwałtowny wzrost przywozu jest spowodowany w szczególności, choć nie tylko, przywozem pochodzącym z Chin. W celu oszacowania poziomu zapasów produktu objętego postępowaniem wyjaśniającym w Unii zbadano dane statystyczne dotyczące wywozu z Chin do Unii w latach 2023–2025. Różnicę między wywozem zgłoszonym przez Chiny a przywozem zarejestrowanym przez Unię można uznać za reprezentującą pojazdy oczekujące na odprawę celną w Unii. Biorąc pod uwagę, że transport pojazdów z Chin do Unii może trwać kilka miesięcy, dane dotyczące bieżącego roku nie zostały uwzględnione.

Tabela 17

Porównanie danych statystycznych dotyczących wywozu z Chin i danych statystycznych dotyczących przywozu do UE

	2023	2024	2025
Chiński wywóz do UE (w szt.)	47 644	114 197	356 037
Przywóz do UE z Chin (w szt.)	46 001	106 542	302 403
Różnica (w szt.)	1 643	7 655	53 634

Źródło: Chińskie statystyki dotyczące wywozu i Eurostat.

(75) Różnica między wywozem a przywozem była pomijalna w 2023 r., nieznacznie wzrosła w 2024 r., a następnie znacznie wzrosła w 2025 r., osiągając około 53 000 pojazdów. Chociaż niektóre z tych pojazdów mogły zostać poddane odprawie celnej w 2026 r., skala różnicy zaobserwowanej w 2025 r. pozostaje znacznie większa niż w trzech poprzednich latach. Wskazuje to na stopniowe gromadzenie zapasów, co z kolei zwiększa presję wywieraną przez przywóz na przemysł Unii.

7.3. **Wnioski**

(76) W związku z powyższym Komisja wstępnie stwierdziła, że producenci unijni znajdowali się w trudnej sytuacji i byli zagrożeni poważną szkodą, o czym świadczą malejące wskaźniki ekonomiczne przedstawione w sekcji 7.1, znaczny i coraz szybszy wzrost przywozu po niskich cenach, planowane restrukturyzacje przemysłu Unii, znaczne dostępne globalne moce produkcyjne oraz coraz większa liczba dostępnych od ręki pojazdów zgromadzonych w bieżących zapasach na rynku unijnym.

8. ZWIĄZEK PRZYCZYNOWY

(77) Komisja zbadała, czy zwiększony przywóz spowodował zagrożenie poważną szkodą dla producentów unijnych. Ponadto Komisja przeanalizowała również, czy w tym samym czasie inne znane czynniki mogły przyczynić się do zagrożenia producentom unijnym wystąpieniem poważnej szkody, co podważyłoby istnienie związku przyczynowego między groźbą wystąpienia poważnej szkody dla przemysłu Unii a wzrostem przywozu.

8.1. Wzrost przywozu

(78) Komisja wstępnie ustaliła, że istnieje związek przyczynowy między zwiększonym przywozem produktu objętego postępowaniem wyjaśniającym a groźbą zaistnienia poważnej szkody dla producentów unijnych. O związku przyczynowym między gwałtownym wzrostem przywozu a niestabilną sytuacją gospodarczą przemysłu Unii świadczy rozwój sytuacji zaobserwowany w ostatnim okresie.

(79) Chociaż konsumpcja i sprzedaż w Unii wzrosły w okresie badanym, ostatni okres wyróżnia się jako pierwszy, w którym wzrost rynku został przejęty głównie przez przywóz, a nie przez przemysł Unii. Ponieważ przywóz agresywnie zwiększył swoją obecność na rynku unijnym w tym okresie, przemysł Unii doświadczył pogorszenia swoich wskaźników gospodarczych, w tym utraty udziału w rynku, znacznej presji cenowej, coraz bardziej niestabilnej rentowności i potrzeby dalszej restrukturyzacji.

(80) Miesięczne dane za ostatni okres wskazują, że przywóz na rynek unijny jest wprowadzany w coraz szybszym tempie. Ponadto eksporterzy dysponują wystarczającą ilością wolnych mocy produkcyjnych i planują dalszą ekspansję. Biorąc pod uwagę atrakcyjność unijnego rynku dla silnikowych pojazdów hybrydowych pod względem cen, oczekuje się, że tendencja w przywozie zaobserwowana w ostatnim okresie utrzyma się, a nawet jeszcze bardziej przyspieszy.

(81) Biorąc pod uwagę i tak już niestabilną rentowność przemysłu Unii, w połączeniu z wysokimi kosztami stałymi i znacznymi inwestycjami niezbędnymi do utrzymania konkurencyjności na tym rynku, kontynuacja przyspieszającej tendencji w przywozie niewątpliwie jeszcze bardziej pogorszy sytuację gospodarczą przemysłu (jak miało to miejsce w ostatnim okresie) i prawdopodobnie spowoduje poważną szkodę dla producentów unijnych w bardzo bliskiej przyszłości.

(82) Komisja stwierdziła zatem wstępnie, że istnieje związek przyczynowy między wzrostem przywozu a groźbą zaistnienia poważnej szkody dla producentów unijnych.

8.2. Pozostałe znane czynniki

(83) Aby upewnić się, że groźba poważnej szkody nie wynika z czynników innych niż wzrost przywozu, Komisja przeprowadziła wstępną analizę mającą na celu ustalenie, czy do groźby poważnej szkody dla producentów unijnych mogły przyczynić się inne czynniki, a zarazem odróżniła wpływ tych czynników od skutków zwiększonego przywozu, w celu wstępnego ustalenia, czy istnieje rzeczywisty i istotny związek przyczynowo-skutkowy.

(84) Chociaż wysokie ceny energii są ważnym czynnikiem w produkcji hybrydowych pojazdów silnikowych, rzeczywista groźba poważnej szkody wynika z presji wywieranej na ceny w UE przez gwałtowny wzrost przywozu po niskich cenach. Ceny energii w Unii rzeczywiście są na ogół wyższe niż w niektórych innych częściach świata. W normalnych warunkach rynkowych producenci mogą odzwierciedlać wzrost kosztów w cenach sprzedaży w celu utrzymania zysków na rozsądnym poziomie. Produkt objęty postępowaniem wyjaśniającym jest jednak wprowadzany do Unii średnio po cenach o 18 % niższych niż ceny unijne i wywiera presję, która uniemożliwiła producentom unijnym zwiększenie cen sprzedaży w celu zrekompensowania rosnących cen energii. Zaistniała groźba poważnej szkody jest zatem rezultatem nie rosnących kosztów energii jako takich, lecz – spowodowanej zwiększonym przywozem – niezdolności producentów unijnych do dokładnego odzwierciedlenia tych podwyższonych kosztów w cenach sprzedaży.

(85) Jeżeli chodzi o wyniki wywozu producentów unijnych, w okresie badanym były one w dużej mierze stabilne, z wyjątkiem 2024 r., w którym wywóz zmniejszył się. Biorąc pod uwagę tę stabilność, Komisja wstępnie uznała, że wyniki wywozu nie przyczyniły się do groźby poważnej szkody.

(86) Jeżeli chodzi o popyt konsumpcyjny, od 2023 r. liczba rejestracji hybrydowych pojazdów silnikowych w UE stale rośnie. Ponadto według Global Mobility oczekuje się, że liczba rejestracji będzie nadal rosła do 2029 r.

Tabela 18

Zmiany liczby rejestracji nowych hybrydowych pojazdów elektrycznych w UE (wraz z prognozą)

	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Liczba rejestracji (w tys. sztuk)	3 530	4 048	4 749	5 552	6 056	6 359	6 430	6 173
Indeks (2023 = 100)	*100*	*115*	*135*	*157*	*172*	*180*	*182*	*175*

Źródło: Mobility Global i ACEA. Dane liczbowe na lata 2026–2030 stanowią prognozę Mobility Global.

(87) Liczba rejestracji rośnie, a przy tym udział hybrydowych pojazdów silnikowych w łącznej liczbie rejestracji wzrósł z 33 % w 2023 r. do 46 % w ostatnim okresie.

Tabela 19

Udział nowych hybrydowych pojazdów silnikowych w łącznej liczbie rejestracji w UE

	2023	2024	2025	Ostatni okres
Udział hybrydowych pojazdów silnikowych w łącznej liczbie rejestracji w UE (w %)	33	38	44	46
Indeks (2023 = 100)	*100*	*115*	*133*	*139*

Źródło: Mobility Global i ACEA.

(88) W związku z tym Komisja wstępnie ustaliła, że popyt w Unii na pojazdy hybrydowe rośnie, a zatem nie przyczynia się do groźby poważnej szkody.

(89) Jeżeli chodzi o otoczenie regulacyjne dotyczące redukcji emisji CO_2, nie można tego uznać za przyczynę wystąpienia groźby poważnej szkody. Wręcz przeciwnie, mające zastosowanie i proponowane zmiany regulacyjne poprawiły perspektywy dla producentów pojazdów hybrydowych. Chociaż Unia wyznaczyła ambitne cele redukcji emisji CO_2 dla nowych samochodów osobowych i dostawczych, środki te nie stanowią natychmiastowego zakazu stosowania technologii hybrydowych. Ramy przejściowe były raczej ustrukturyzowane w czasie i ostatnio ewoluowały w sposób mniej restrykcyjny dla producentów pojazdów hybrydowych, niż wcześniej przewidywano. Ścieżka polityki przesunęła się w szczególności z oczekiwań dotyczących szybszego pełnego przejścia na pojazdy napędzane silnikami elektrycznymi zasilanymi akumulatorami do 2030 r. na bardziej stopniowe podejście do 2035 r., a propozycja wskaźnika redukcji emisji CO_2 o 90 % zamiast całkowitego zakazu pojazdów innych niż pojazdy BEV pozostawia pole do dalszej obecności hybrydowych pojazdów silnikowych. W związku z tym Komisja uważa, że otoczenia regulacyjnego nie można obecnie scharakteryzować jako grożącego wyrządzeniem poważnej szkody unijnym producentom pojazdów hybrydowych.

(90) W rezultacie Komisja nie wskazała wstępnie żadnych innych czynników, które mogłyby osłabić związek przyczynowy między wzrostem przywozu a groźbą zaistnienia poważnej szkody dla producentów unijnych.

8.3. **Wnioski**

(91) Z powyższych powodów Komisja stwierdziła wstępnie, że istnieje związek przyczynowy między znacznym wzrostem przywozu a groźbą zaistnienia poważnej szkody dla przemysłu Unii. Do wystąpienia groźby poważnej szkody dla producentów unijnych mogły przyczynić się inne czynniki, ale nie osłabiły one związku przyczynowego.

9. **INTERES UNII**

(92) Komisja zbadała, czy przyjęcie środków tymczasowych leży w interesie Unii. Analiza interesu Unii została oparta na ocenie interesów wszystkich zaangażowanych stron, w tym interesu unijnych producentów, importerów oraz użytkowników.

(93) Cel neutralności klimatycznej leży u podstaw Europejskiego Zielonego Ładu i jest prawnie wiążącym celem określonym w prawie o klimacie. Aby osiągnąć cel neutralności klimatycznej do 2050 r. ([32]), UE podejmuje działania na rzecz ograniczenia emisji z samochodów, ponieważ transport drogowy odpowiada za jedną piątą emisji CO_2 w UE ([33]). UE dąży do ograniczenia emisji z samochodów osobowych o 55 % i z samochodów dostawczych o 50 % do 2030 r. w porównaniu z 2021 r., aby osiągnąć cel zerowej emisji z nowych samochodów osobowych i dostawczych do 2035 r. ([34]). W związku z tym sprzedaż nowych samochodów z silnikami benzynowymi lub wysokoprężnymi jest (na tę chwilę) zakazana od 2035 r. ([35]).

(94) W obecnym okresie przejściowym między samochodami z silnikami spalinowymi a samochodami w pełni elektrycznymi samochody hybrydowe są jednak często wykorzystywane i poszukiwane jako alternatywa dla konsumentów, ponieważ już przyczyniają się do redukcji emisji, ale nie mają wady w postaci mniejszego zasięgu, tak jak wiele samochodów w pełni elektrycznych.

(95) To samo dotyczy producentów samochodów, którzy również wykorzystują samochody hybrydowe jako modele przejściowe między silnikiem spalinowym a samochodami w pełni elektrycznymi w celu rozłożenia kosztów i jako „laboratorium" dla badań naukowych i innowacji, aby utorować drogę do najnowocześniejszych samochodów w pełni elektrycznych.

(96) W związku z tym likwidacja produkcji hybryd w Unii pozostawiłaby konsumentom niewiele alternatyw, ponieważ udział w rynku przywozu z Chin już teraz zmniejsza udział w rynku innych dostawców, takich jak Japonia lub Korea, a w ostatnim okresie przywóz z Chin zaczął również zdobywać udział w rynku kosztem przemysłu Unii.

(97) Ponadto rynek ten charakteryzuje się wysokimi kosztami stałymi i znacznymi wymogami inwestycyjnymi niezbędnymi do utrzymania konkurencyjności. Rentowny i dochodowy przemysł samochodowy w Unii ma zasadnicze znaczenie dla zapewnienia niezbędnych inwestycji w badania i rozwój, aby do 2035 r. produkować w Unii samochody w pełni elektryczne. W interesie Unii nie leżałoby umożliwienie, aby transformacja ekologiczna UE była napędzana wyłącznie przez podmioty zagraniczne.

(98) Ponadto Komisja uważa, że tymczasowy środek ochronny w formie przedstawionej poniżej w sekcji 12 zapewniłby odpowiednią równowagę między interesami producentów unijnych i dalszych użytkowników. Biorąc pod uwagę znaczenie sektora hybrydowych pojazdów silnikowych dla gospodarki Unii, w szczególności pod względem innowacji, elektryfikacji i zatrudnienia, we wstępnej ocenie Komisji stwierdzono, że wprowadzenie środków w odniesieniu do hybrydowych pojazdów silnikowych leżałoby w interesie Unii.

10. **OKOLICZNOŚCI KRYTYCZNE**

(99) Zgodnie z art. 7 ust. 1 lit. a) rozporządzenia (UE) 2015/478 Komisja zbadała, czy istniały krytyczne okoliczności wymagające podjęcia natychmiastowych działań, gdyż opóźnienie spowodowałoby szkody trudne do naprawienia. W tym celu Komisja oceniła sytuację producentów unijnych, zmiany w przywozie w ostatnim okresie oraz prawdopodobieństwo dalszego wzrostu przywozu w najbliższej przyszłości.

(100) Jak wyjaśniono w sekcji 7, pomimo znacznego wzrostu konsumpcji w Unii producenci unijni stracili udział w rynku w ostatnim okresie, a ich rentowność znacznie spadła, osiągając jedynie około dwóch trzecich minimalnego zysku zwykle wymaganego do zapewnienia długoterminowej rentowności finansowej ich działalności związanej z pojazdami hybrydowymi. Jednocześnie przywóz do Unii odbywał się po cenach średnio o 18 % niższych od cen przemysłu Unii. Producenci unijni stanęli zatem w obliczu rosnącej presji konkurencyjnej w czasie, gdy ich zdolność do wchłonięcia dalszego pogorszenia się sytuacji gospodarczej jest już ograniczona.

([32]) Redukcja emisji gazów cieplarnianych: cele i przepisy Unii Europejskiej | Tematy | Parlament Europejski.
([33]) Emisje CO_2 z samochodów: fakty i liczby (infografiki) | Tematy | Parlament Europejski.
([34]) Redukcja emisji CO_2 z samochodów osobowych i dostawczych: wyjaśniamy nowe cele | Tematy | Parlament Europejski.
([35]) W grudniu 2025 r. Komisja przedstawiła jednak wniosek dotyczący przeglądu norm emisji CO_2 dla samochodów osobowych i dostawczych. Zgodnie z wnioskiem od 2035 r. zamiast redukcji o 100 % producenci samochodów będą musieli osiągnąć cel redukcji emisji z rury wydechowej o 90 %, natomiast pozostałe 10 % emisji będzie należało skompensować przez wykorzystanie stali niskoemisyjnej produkowanej w Unii lub paliw syntetycznych i biopaliw. Umożliwi to pojazdom hybrydowym zasilanym prądem sieciowym (PHEV), przedłużaczom zasięgu, miękkim hybrydom i pojazdom z silnikami spalinowymi wewnętrznego spalania odgrywanie roli po 2035 r., oprócz pojazdów w pełni elektrycznych (EV). Zob. również https://climate.ec.europa.eu/areas-action/transport-decarbonisation/road-transport/cars-and-vans_en.

(101) Dane miesięczne potwierdziły, że wzrost przywozu po niskich cenach utrzymywał się, w szczególności, ale nie tylko, w przypadku przywozu pochodzącego z Chin. Przywóz z Chin do Unii odbywał w przyspieszonym tempie, w szczególności w drugiej połowie ostatniego okresu, i zyskał dalszy udział w rynku kosztem przemysłu Unii, a także kosztem innych tradycyjnych dostawców rynku unijnego. Jednocześnie popyt krajowy w Chinach maleje z roku na rok, podczas gdy produkcja w Chinach ma nadal rosnąć, a wykorzystanie mocy produkcyjnych szacuje się obecnie na zaledwie 43 %. Takie połączenie nadwyżki mocy produkcyjnych, osłabienia popytu krajowego i silnej konkurencji krajowej stanowi mocną zachętę dla chińskich producentów do poszukiwania rynków eksportowych w najbliższej przyszłości. Coraz częstsze stosowanie środków ograniczających handel na innych rynkach jeszcze bardziej zwiększa ryzyko, że wywóz ten zostanie skierowany do Unii, która pozostaje stosunkowo otwartym i atrakcyjnym rynkiem. Unia jest zatem narażona na ryzyko nieuchronnego dalszego wzrostu przywozu w czasie, gdy jej przemysł już znajduje się w niestabilnej sytuacji.

(102) Komisja uznała, że połączenie i tak już niestabilnej sytuacji gospodarczej producentów unijnych, stałego wzrostu przywozu, znacznej presji cenowej wywieranej przez ten przywóz oraz prawdopodobieństwa dalszego wzrostu przywozu w najbliższej przyszłości stwarza sytuację, w której każde opóźnienie w przyjęciu tymczasowych środków ochronnych spowodowałoby trudną do naprawienia szkodę. W przypadku braku szybkich działań przemysł Unii stanąłby w obliczu dalszego wzrostu wielkości przywozu i ciągłej presji cenowej przed zakończeniem dochodzenia.

(103) W związku z tym Komisja wstępnie stwierdziła, że istnieją krytyczne okoliczności w rozumieniu art. 7 ust. 1 lit. a) rozporządzenia (UE) 2015/478 oraz że należy niezwłocznie przyjąć tymczasowe środki ochronne.

11. **WYŁĄCZENIA NIEKTÓRYCH PAŃSTW Z ZAKRESU ŚRODKÓW TYMCZASOWYCH**

(104) Zgodnie z art. 18 rozporządzenia (UE) 2015/478 środków ochronnych nie można stosować wobec produktów pochodzących z państwa rozwijającego się będącego członkiem WTO, Algierii ([36]) i Libanu ([37]), tak długo, jak udział tego państwa w przywozie danego produktu do Unii nie przekracza 3 %, pod warunkiem że państwa rozwijające się będące członkami WTO z indywidualnymi udziałami w przywozie mniejszymi niż 3 % nie przekraczają łącznie 9 % całkowitego przywozu danego produktu do Unii.

(105) W załączniku I.1 wymieniono kraje rozwijające się będące członkami WTO, a także Algierię i Liban, które mogą kwalifikować się do zwolnienia ze środków ochronnych, z zastrzeżeniem warunków określonych w powyższym motywie.

(106) Metodologia zastosowana do określenia udziałów w przywozie krajów rozwijających się opierała się na łącznym przywozie do Unii produktu objętego postępowaniem wyjaśniającym w 2025 r. Udział przywozu pochodzącego z każdego kraju rozwijającego się wymienionego w załączniku I.1 został obliczony jako odsetek tego całkowitego przywozu. Przy obliczaniu łącznego przywozu wyłączono przywóz pochodzący z Ukrainy, Kenii, Islandii, Liechtensteinu i Norwegii.

(107) Załącznik I.2 (*Wykaz krajów rozwijających się, do których mają zastosowanie środki tymczasowe*) zawiera wynik tego obliczenia i wymienia kraje rozwijające się, które są objęte tymczasowymi środkami ochronnymi, ponieważ ich udział przekracza 3 %. Wszyscy członkowie WTO będący krajami rozwijającymi się, których łączny udział w przywozie wynosi mniej niż 3 %, nie reprezentowali więcej niż 9 % całkowitego przywozu do Unii produktu objętego postępowaniem wyjaśniającym w 2025 r.

(108) Ponadto, jak określono w sekcji 4, również Ukraina, Europejski Obszar Gospodarczy (EOG) i Kenia powinny zostać wyłączone z zakresu środków tymczasowych.

(109) W świetle wymogów Umowy o wystąpieniu Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej z Unii Europejskiej i Europejskiej Wspólnoty Energii Atomowej (zwanej dalej „umową o wystąpieniu"), której ramy windsorskie stanowią integralną część, oraz rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/2170 ([38]),

([36]) Decyzja Rady 2005/690/WE z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie zawarcia Układu Eurośródziemnomorskiego ustanawiającego stowarzyszenie między Wspólnotą Europejską i jej państwami członkowskimi, z jednej strony, a Algierską Republiką Ludowo-Demokratyczną, z drugiej strony (Dz.U. L 265 z 10.10.2005, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2005/690/oj).

([37]) Decyzja Rady 2006/356/WE z dnia 14 lutego 2006 r. w sprawie zawarcia Układu eurośródziemnomorskiego ustanawiającego stowarzyszenie między Wspólnotą Europejską i jej państwami członkowskimi, z jednej strony, a Republiką Libańską, z drugiej strony (Dz.U. L 143 z 30.5.2006, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2006/356/oj).

([38]) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/2170 z dnia 16 grudnia 2020 r. dotyczące stosowania unijnych kontyngentów taryfowych i innych kontyngentów przywozowych (Dz.U. L 432 z 21.12.2020, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2020/2170/oj).

a także w celu zapewnienia, aby produkty objęte postępowaniem wyjaśniającym mogły nadal być wprowadzane do Irlandii Północnej, produkty te nie powinny podlegać kontyngentom, jeżeli są przywożone z innej części Zjednoczonego Królestwa i sprzedawane konsumentom końcowym na terytorium Irlandii Północnej i zarejestrowane do użytku w Irlandii Północnej. Na podstawie dostępnych dowodów Komisja nie uważa, że może to stanowić poważne zagrożenie dla skuteczności środka. Komisja będzie jednak ściśle monitorować przepływy handlowe produktu objętego postępowaniem wyjaśniającym przemieszczanego z innej części Zjednoczonego Królestwa do Irlandii Północnej, a także późniejsze przepływy handlowe z Irlandii Północnej do pozostałej części Unii, i w razie potrzeby może zmienić niniejsze rozporządzenie.

12. WNIOSKI I PRZYJĘCIE ŚRODKÓW TYMCZASOWYCH

12.1. Przyjęcie środków tymczasowych

(110) Wstępnie stwierdzono, że istnieje groźba poważnej szkody dla producentów unijnych. Mając na uwadze okoliczności krytyczne wyjaśnione w sekcji 10, uznaje się, że należy przyjąć tymczasowe środki ochronne, aby zapobiec dalszym szkodom dla przemysłu UE, które będą trudne do naprawienia, przed zakończeniem prowadzonego postępowania wyjaśniającego.

12.2. Forma, poziom i okres obowiązywania środka tymczasowego

(111) Ustalając najwłaściwszą formę tymczasowego środka ochronnego Komisja wzięła pod uwagę kilka elementów.

(112) Po pierwsze, Komisja rozważyła, co jest odpowiednie, aby zaradzić wystąpieniu groźby poważnej szkodą dla producentów unijnych, która stała się oczywista w ostatnim okresie.

(113) Po drugie, Komisja uwzględniła praktykę stosowaną we wcześniejszych postępowaniach w sprawie środków ochronnych oraz mające zastosowanie zobowiązania międzynarodowe, zgodnie z którymi należy utrzymywać tradycyjne przepływy handlowe w zakresie, w jakim nie pogłębiają one stwierdzonej groźby poważnej szkody.

(114) Po trzecie, Komisja wzięła pod uwagę poziomy cen przywozu do Unii, szczególne okoliczności rynkowe oraz zdolność producentów eksportujących do wchłonięcia bardzo wysokich dodatkowych ceł ([39]). Środek ten powinien zapewnić skuteczną ochronę producentów unijnych przed zwiększonym przywozem, który prowadzi do wystąpienia groźby poważnej szkody.

(115) W świetle powyższych rozważań, w szczególności w odniesieniu do krytycznych okoliczności wymagających natychmiastowego działania, Komisja uznała, że środek taryfowy nie zapewni skutecznej reakcji na groźbę poważnej szkody, ponieważ nie zapobiegnie w wystarczającym stopniu urzeczywistnieniu się zwiększonego przywozu. Ograniczenie ilościowe w formie kontyngentów przywozowych, ustalające maksymalną ilość produktu objętego postępowaniem wyjaśniającym, która może być przywożona do Unii w okresie stosowania tymczasowego środka ochronnego, uznano zatem za konieczne do zapewnienia skutecznej ochrony producentom unijnym. Przywóz poza kontyngentami nie powinien być dozwolony. W przypadku gdy mowa jest o przywozie, należy go rozumieć jako zgłoszenie celne do dopuszczenia do obrotu.

(116) Komisja dopilnowała, aby przedmiotowy środek był zgodny ze zobowiązaniami Unii wynikającymi z dwustronnych lub regionalnych umów handlowych z państwami trzecimi. Komisja podjęła decyzję o nałożeniu środka w formie kontyngentów. Komisja stwierdziła, że przyjęcie takiego środka stanowi najmniej zakłócający środek służący kontynuacji dwustronnego handlu z partnerami Unii w ramach wolnego handlu, który jest absolutnie niezbędny do zaradzenia powstałym trudnościom.

([39]) W tym względzie Komisja wzięła pod uwagę znaczne wolne moce produkcyjne dostępne dla producentów eksportujących, ograniczoną zdolność rynków krajowych do wchłonięcia tych mocy produkcyjnych oraz coraz częstsze stosowanie środków ograniczających handel na innych rynkach, co sprawia, że rynek unijny jest szczególnie atrakcyjny jako rynek zbytu dla nadwyżki produkcji.

(117) Ze względu na interes Unii oraz w celu zapewnienia optymalnego wykorzystania wielkości kontyngentów Komisja uznała, że należy je przydzielać z jednej strony konkretnie państwom, które mają istotny interes w dostawach produktu objętego dochodzeniem wyjaśniającym (tzw. „kontyngenty krajowe"), a z drugiej strony wszystkim innym miejscom pochodzenia. Do celów niniejszego rozporządzenia uznaje się, że kraje o udziale przywozu przekraczającym 2 % w 2025 r. mają istotny interes w dostawach i należy im przyznać kontyngent krajowy. Kontyngent rezydualny („kontyngent pozostałych krajów") należy przydzielić wszystkim pozostałym krajom dokonującym dostaw.

(118) Komisja uznała za właściwe ustalenie wielkości kontyngentów krajowych na poziomie przywozu odnotowanego dla danego kraju w 2025 r., powiększonego o wartość nieco przekraczającą 15 %. Podejście to uwzględniało znaczny wzrost unijnego rynku nowych hybrydowych pojazdów silnikowych, który w ciągu poprzednich trzech lat zwiększył się średnio o 15 %. Komisja uznała, że ustalenie kontyngentów na historycznym poziomie handlu nie odzwierciedlałoby odpowiednio rozwoju rynku ani interesów użytkowników unijnych. Jako rok referencyjny wstępnie wybrano rok 2025, ponieważ był to ostatni pełny rok, dla którego dostępne są dane. Ponadto w 2025 r. odnotowano najwyższe wielkości przywozu.

(119) Ze względu na ograniczoną liczbę pojazdów przywożonych z innych miejsc pochodzenia oprócz miejsc pochodzenia, które mają istotny interes w dostawach produktu objętego postępowaniem wyjaśniającym („posiadacze kontyngentu krajowego"), oraz w celu uniknięcia nieuzasadnionego ograniczania ich dostępu do rynku unijnego roczny kontyngent dla pozostałych krajów ustalono na 1 500 pojazdów, a nie na podstawie metodologii opisanej w motywie 118.

(120) Kontyngenty określono w załączniku II do niniejszego rozporządzenia. Kontyngenty powinny być zarządzane kwartalnie, a niewykorzystane wielkości kontyngentów powinny być przenoszone na następny kwartał (od 1 grudnia 2026 r. do 28 lutego 2027 r., od 1 marca 2027 r. do 31 maja 2027 r. i od 1 czerwca 2027 r. do 18 czerwca 2027 r.), w okresie stosowania tymczasowego środka ochronnego.

(121) Kontyngenty pozostałych krajów należy przydzielać zgodnie z porządkiem chronologicznym według dat przyjęcia zgłoszeń celnych do dopuszczenia do obrotu, jak przewidziano w rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) 2015/2447 ([40]). Ta metoda zarządzania wymaga ścisłej współpracy między państwami członkowskimi a Komisją.

(122) Przywóz w ramach mającego zastosowanie kontyngentu podlega stawce celnej, która w przeciwnym razie miałaby zastosowanie do produktu objętego postępowaniem wyjaśniającym, z uwzględnieniem wszelkiego preferencyjnego traktowania taryfowego przewidzianego w umowie między Unią a krajem pochodzenia.

(123) Kwalifikowalność do wyłączenia z kontyngentów towarów przywożonych z krajów rozwijających się zależy od pochodzenia tych towarów. Należy zatem stosować obecnie obowiązujące w Unii kryteria określania niepreferencyjnego pochodzenia towarów.

(124) Przywóz przekraczający mający zastosowanie kontyngent nie powinien być dozwolony.

(125) Ponieważ kontyngenty są wyrażone w liczbie pojazdów, można przydzielać jedynie całe jednostki. W przypadku gdy wielkość kontyngentu obliczana jest pro rata temporis lub gdy wnioski o wykorzystanie kontyngentu przekraczające dostępne saldo przydzielane są proporcjonalnie, wynik należy zaokrąglić w dół z dokładnością do pełnej jednostki, tak aby kontyngent nigdy nie został przekroczony. Aby nie zmniejszać ogólnej wielkości kontyngentu, saldo wynikające z zaokrąglenia w dół nie powinno pozostać dostępne do wykorzystania w bieżącym okresie obowiązywania kontyngentu, lecz powinno zostać przeniesione na następny okres, z wyjątkiem ostatniego okresu obowiązywania kontyngentu.

(126) Środki tymczasowe powinny mieć zastosowanie przez 200 dni kalendarzowych (do dnia 18 czerwca 2027 r.) od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia. Aby zapewnić jak najszybsze wdrożenie tych przepisów, powinny one mieć zastosowanie od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, bez żadnego okresu karencji.

([40]) Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2015/2447 z dnia 24 listopada 2015 r. ustanawiające szczegółowe zasady wykonania niektórych przepisów rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 952/2013 ustanawiającego unijny kodeks celny (Dz.U. L 343 z 29.12.2015, s. 558, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2015/2447/oj).

(127) Produkt objęty dochodzeniem określono w motywie (5). Procesy produkcyjne i warunki rynkowe w całym sektorze motoryzacyjnym charakteryzują się jednak wysokim stopniem złożoności. W szczególności dany produkt może być wytwarzany w zakładach produkcyjnych, które produkują również pojazdy poza zakresem definicji produktu, w tym z wykorzystaniem tych samych komponentów. Ponadto istotną cechą sektora motoryzacyjnego jest sprzedaż pojazdów używanych. W związku z tym Komisja monitoruje tendencje w przywozie, w szczególności w odniesieniu do:

— pojazdów przeznaczonych zasadniczo do przewozu maksymalnie dziewięciu osób, łącznie z kierowcą, z silnikiem tłokowym wewnętrznego spalania, używanych lub nowych, obecnie objętych kodami CN 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,

— w ramach kategorii, o której mowa powyżej – hybrydowych pojazdów elektrycznych z układem mikrohybrydowym zaprojektowanych zasadniczo do przewozu maksymalnie dziewięciu osób, łącznie z kierowcą, z silnikiem tłokowym wewnętrznego spalania jako silnikiem napędowym i źródłem energii elektrycznej, takim jak zintegrowany alternator lub rozrusznik, które jest wykorzystywane wyłącznie do funkcji innych niż napędowe; używanych lub nowych, obecnie objętych kodami TARIC: 8703 21 10 10, 8703 21 90 10, 8703 22 10 10, 8703 22 90 10, 8703 23 11 10, 8703 23 19 10, 8703 23 90 10, 8703 24 10 10, 8703 24 90 10, 8703 31 10 10, 8703 31 90 10, 8703 32 11 10, 8703 32 19 10, 8703 32 90 10, 8703 33 11 20, 8703 33 19 20 i 8703 33 90 10,

— pojazdów silnikowych do transportu towarów o masie brutto nieprzekraczającej 5 ton, używanych lub nowych, niezależnie od mechanizmu napędowego, obecnie objętych kodami CN 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,

— używanych hybrydowych pojazdów silnikowych zaprojektowanych zasadniczo do przewozu maksymalnie dziewięciu osób, łącznie z kierowcą, zarówno z silnikiem tłokowym wewnętrznego spalania, jak i co najmniej jednym silnikiem elektrycznym, jako silnikami do napędu, niezależnie od liczby kół w ruchu, nawet zdolnych do ładowania przez podłączenie do zewnętrznego źródła energii elektrycznej, obecnie objętych kodami CN 8703 40 90, ex 8703 50 00, 8703 60 90, ex 8703 70 00 (kody TARIC 8703 50 00 90; 8703 70 00 90),

— używanych pojazdów wyłącznie z silnikiem elektrycznym do napędu, zasadniczo przeznaczonych do przewozu maksymalnie dziewięciu osób, łącznie z kierowcą, obecnie objętych kodem 8703 80 90.

(128) Monitorowanie powyższych kategorii pojazdów umożliwi Komisji ocenę zmian w przywozie tych pojazdów i ustalenie, czy zmiany w strukturze przywozu mogą wpłynąć na skuteczność tego środka.

(129) Komisja skonsultowała się z Komitetem ds. Środków Ochronnych ustanowionym odpowiednio na podstawie art. 3 ust. 3 rozporządzenia (UE) 2015/478 i art. 22 ust. 3 rozporządzenia (UE) 2015/755,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

1. Z zastrzeżeniem art. 4 niniejszym otwiera się kontyngenty w odniesieniu do przywozu do Unii niektórych nowych hybrydowych pojazdów silnikowych, pochodzących z państwa trzecich, zaprojektowanych głównie do przewozu maksymalnie dziewięciu osób, łącznie z kierowcą, zarówno z silnikiem tłokowym wewnętrznego spalania, jak i co najmniej jednym silnikiem elektrycznym, jako silnikami do napędu, niezależnie od liczby kół w ruchu, nawet zdolnych do ładowania przez podłączenie do zewnętrznego źródła energii elektrycznej, obecnie objętych kodami CN ex 8703 40 10, ex 8703 50 00, ex 8703 60 10, i ex 8703 70 00 (kody TARIC 8703 40 10 10, 8703 40 10 90, 8703 50 00 10, 8703 60 10 10, 8703 60 10 90, 8703 70 00 10) na okres 200 dni kalendarzowych od wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

2. W przypadku wyczerpania kontyngentu nie zezwala się na przywóz produktu objętego postępowaniem wyjaśniającym do Unii.

3. Deklarowanie kontyngentów dla danego miejsca pochodzenia jest obowiązkowe.

4. Przywóz w ramach mającego zastosowanie kontyngentu podlega stawce celnej, która w przeciwnym razie miałaby zastosowanie do produktu objętego postępowaniem wyjaśniającym, z uwzględnieniem wszelkiego preferencyjnego traktowania taryfowego przewidzianego w umowie między Unią a krajem pochodzenia.

5. Niezależnie od akapitu pierwszego przywóz produktu objętego postępowaniem wyjaśniającym przywożonego do Irlandii Północnej z innej części Zjednoczonego Królestwa i sprzedawanego konsumentom końcowym na terytorium Irlandii Północnej i zarejestrowanego do użytku w Irlandii Północnej nie podlega kontyngentom.

6. Niniejszy artykuł nie ma zastosowania do produktów pochodzących z:

a) Islandii, Liechtensteinu i Norwegii,

b) Ukrainy;

c) Kenii;

d) krajów rozwijających się określonych w załączniku I.1, z wyjątkiem krajów określonych w załączniku I.2.

Artykuł 2

1. Kontyngentami określonymi w art. 1 zarządzają Komisja i państwa członkowskie zgodnie z systemem zarządzania kontyngentami taryfowymi przewidzianym w art. 49–54 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/2447.

2. Kontyngentami zarządza się kwartalnie: od 1 grudnia 2026 r. do 28 lutego 2027 r., od 1 marca 2027 r. do 31 maja 2027 r. i od 1 czerwca 2027 r. do 18 czerwca 2027 r.

3. Przyznanie każdego kontyngentu kwartalnego zostaje zakończone dwudziestego dnia roboczego Komisji następującego po zakończeniu okresu kwartalnego.

4. Od dnia 1 grudnia 2026 r. do dnia 18 czerwca 2027 r. niewykorzystane wielkości kontyngentów w jednym kwartale przenosi się na następny kwartał w tym samym rocznym okresie stosowania.

5. Ilości przydzielone w ramach kontyngentu mogą zostać zwrócone zgodnie z mającymi zastosowanie przepisami prawa celnego. Jeżeli korzystanie z kontyngentu kwartalnego zostało zakończone zgodnie z art. 2 ust. 3 niniejszego rozporządzenia lub jeżeli kontyngent został wyczerpany lub w inny sposób zamknięty dla dalszego korzystania zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, zwrot takich ilości nie skutkuje ponownym otwarciem tego kontyngentu na potrzeby składania lub przyjmowania nowych wniosków o wykorzystanie kontyngentu. Takie zwrócone ilości są uwzględniane wyłącznie w celu dostosowania salda odpowiedniego kontyngentu. Jeżeli niewykorzystane saldo kontyngentu kwartalnego zostało już przeniesione na następny kwartał zgodnie z art. 2 ust. 3 niniejszego rozporządzenia, ilości zwróconych później w odniesieniu do tego kwartału nie przenosi się na następny kwartał. W związku z tym kontyngenty te nie będą już dostępne dla podmiotów gospodarczych.

6. Na zasadzie odstępstwa od art. 51 ust. 5 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/2447 kontyngenty przydzielone niniejszym rozporządzeniem nie zostają objęte okresem karencji.

7. W przypadku gdy wnioskowane ilości przekraczają dostępne saldo kontyngentu, ilości, które mają zostać przydzielone, ustala się proporcjonalnie, a w przypadku gdy wynikiem nie jest liczba całkowita, zaokrągla się ją w dół z dokładnością do pełnej jednostki. Kontyngent zostaje zamknięty z dniem tego przydziału. Saldo pozostałe w wyniku zaokrąglenia w dół nie jest dostępne dla dalszych przydziałów w tym okresie obowiązywania kontyngentu i jest przenoszone na następny okres obowiązywania kontyngentu, chyba że dany okres obowiązywania kontyngentu jest ostatnim okresem obowiązywania kontyngentu w tym samym rocznym okresie stosowania.

Artykuł 3

1. Przywóz produktów wymienionych w załączniku III do niniejszego rozporządzenia podlega następczemu nadzorowi unijnemu zgodnie z rozporządzeniami (UE) 2015/478 i (UE) 2015/755.

2. Klasyfikacja wyrobów objętych niniejszym rozporządzeniem opiera się na Nomenklaturze scalonej i TARIC.

Artykuł 4

1. Pochodzenie wszelkich produktów, do których niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie, określa się zgodnie z obowiązującymi w Unii przepisami dotyczącymi niepreferencyjnego pochodzenia towarów i rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 952/2013 ([41]).

2. O ile nie określono inaczej, zastosowanie mają odpowiednie obowiązujące przepisy dotyczące należności celnych.

Artykuł 5

1. Korzystanie z kontyngentów, o których mowa w art. 1, na towary pochodzące z Chińskiej Republiki Ludowej jest uzależnione od przedstawienia podpisanego i opatrzonego pieczęcią świadectwa dotyczącego kontyngentu wywozowego wydanego przez Chińską Izbę Gospodarczą ds. Przywozu i Wywozu Maszyn i Produktów Elektronicznych (CCCME) Chińskiej Republiki Ludowej.

2. Świadectwo dotyczące kontyngentu wywozowego sporządza się na formularzu zgodnym ze wzorem przedstawionym w załączniku IV do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 6

Państwa członkowskie oraz Komisja ściśle współpracują ze sobą w celu zapewnienia przestrzegania niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 7

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 1 grudnia 2026 r.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 23 listopada 2026 r.

W imieniu Komisji
Przewodnicząca
Ursula VON DER LEYEN

([41]) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 952/2013 z dnia 9 października 2013 r. ustanawiające unijny kodeks celny (Dz.U. L 269 z 10.10.2013, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/952/oj).

ZAŁĄCZNIK I

I.1 — **Wykaz krajów rozwijających się, członków WTO, Algieria i Liban**

Afganistan, Albania, Algieria, Angola, Antigua i Barbuda, Arabia Saudyjska, Argentyna, Armenia, Bahrajn, Bangladesz, Barbados, Belize, Benin, Boliwia, Botswana, Brazylia, Brunei Darussalam, Burkina Faso, Burundi, Chile, Chiny, Czad, Czarnogóra, Demokratyczna Republika Konga, Dominika, Dominikana, Dżibuti, Egipt, Ekwador, Eswatini, Fidżi, Filipiny, Gabon, Gambia, Ghana, Grenada, Gruzja, Gujana, Gwatemala, Gwinea Bissau, Gwinea, Haiti, Honduras, Hongkong, Indie, Indonezja, Jamajka, Jemen, Jordania, Kambodża, Kamerun, Katar, Kazachstan, Kenia, Kirgistan, Kolumbia, Kongo, Kostaryka, Kuba, Kuwejt, Laotańska Republika Ludowo-Demokratyczna, Lesotho, Liban, Liberia, Macedonia Północna, Madagaskar, Makau, Malawi, Malediwy, Malezja, Mali, Maroko, Mauretania, Mauritius, Meksyk, Mjanma/Birma, Mołdawia, Mongolia, Mozambik, Namibia, Nepal, Niger, Nigeria, Nikaragua, Oman, Pakistan, Panama, Papua-Nowa Gwinea, Paragwaj, Peru, Republika Południowej Afryki, Republika Środkowoafrykańska, Republika Zielonego Przylądka, Rwanda, Saint Kitts i Nevis, Saint Lucia, Saint Vincent i Grenadyny, Salwador, Samoa, Senegal, Seszele, Sierra Leone, Sri Lanka, Surinam, Tadżykistan, Tajlandia, Tanzania, Timor Wschodni, Togo, Tonga, Trynidad i Tobago, Tunezja, Turcja, Uganda, Ukraina, Urugwaj, Vanuatu, Wenezuela, Wietnam, Wybrzeże Kości Słoniowej, Wyspy Salomona, Zambia, Zimbabwe, Zjednoczone Emiraty Arabskie.

I.2 — **Wykaz krajów rozwijających się, do których mają zastosowanie środki tymczasowe**

Chiny, Turcja, Meksyk i Maroko.

ZAŁĄCZNIK II

Wielkość kontyngentów

Produkt	Kody CN i TARIC	Przydział według kraju (w stosownych przypadkach)	Od 1 grudnia 2026 r. do 28 lutego 2027 r.	Od 1 marca 2027 r. do 31 maja 2027 r.	Od 1 czerwca 2027 r. do 18 czerwca 2027 r.	Nr porządkowy
			Wielkość kontyngentu (w szt.)	Wielkość kontyngentu (w szt.)	Wielkość kontyngentu (w szt.)	
Niektóre nowe pojazdy hybrydowe	8703 40 10 10, 8703 40 10 90, 8703 50 00 10, 8703 60 10 10, 8703 60 10 90, 8703 70 00 10	Chiny	86 301	88 219	17 260	090254
		Japonia	76 900	78 609	15 380	090255
		Turcja	56 844	58 107	11 369	090256
		Zjednoczone Królestwo	47 431	48 485	9 486	090257
		Republika Korei	30 566	31 245	6 113	090258
		Meksyk	15 640	15 987	3 128	090259
		Maroko	10 779	11 019	2 156	090260
		Serbia	8 709	8 902	1 742	090261
		Stany Zjednoczone Ameryki	8 317	8 502	1 663	090262
		Republika Południowej Afryki (*)	nie dotyczy	nie dotyczy	nie dotyczy	nie dotyczy
		Pozostałe kraje	370	378	74	090290

(*) Nie dotyczy z powodu zwolnienia Republiki Południowej Afryki na podstawie załącznika I.2.

ZAŁĄCZNIK III

Wykaz produktów podlegających następczemu (wstecznemu) nadzorowi

— Pojazdy przeznaczone zasadniczo do przewozu maksymalnie dziewięciu osób, łącznie z kierowcą, z silnikiem tłokowym wewnętrznego spalania, używane lub nowe, obecnie objęte kodami CN 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.

— W ramach kategorii, o której mowa powyżej – hybrydowe pojazdy elektryczne z układem mikrohybrydowym zaprojektowane zasadniczo do przewozu maksymalnie dziewięciu osób, łącznie z kierowcą, z silnikiem tłokowym wewnętrznego spalania jako silnikiem napędowym i źródłem energii elektrycznej, takim jak zintegrowany alternator lub rozrusznik, które jest wykorzystywane wyłącznie do funkcji innych niż napędowe; używane lub nowe, obecnie objęte kodami TARIC: 8703 21 10 10, 8703 21 90 10, 8703 22 10 10, 8703 22 90 10, 8703 23 11 10, 8703 23 19 10, 8703 23 90 10, 8703 24 10 10, 8703 24 90 10, 8703 31 10 10, 8703 31 90 10, 8703 32 11 10, 8703 32 19 10, 8703 32 90 10, 8703 33 11 20, 8703 33 19 20 i 8703 33 90 10.

— Pojazdy silnikowe do transportu towarów o masie brutto nieprzekraczającej 5 ton, używane lub nowe, niezależnie od mechanizmu napędowego, obecnie objęte kodami CN 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.

— Używane hybrydowe pojazdy silnikowe zaprojektowane zasadniczo do przewozu maksymalnie dziewięciu osób, łącznie z kierowcą, zarówno z silnikiem tłokowym wewnętrznego spalania, jak i co najmniej jednym silnikiem elektrycznym, jako silnikami do napędu, niezależnie od liczby kół w ruchu, nawet zdolne do ładowania przez podłączenie do zewnętrznego źródła energii elektrycznej, obecnie objęte kodami CN 8703 40 90, ex 8703 50 00, 8703 60 90, ex 8703 70 00 (kody TARIC 8703 50 00 90; 8703 70 00 90).

— Używane pojazdy wyłącznie z silnikiem elektrycznym do napędu, zasadniczo przeznaczone do przewozu maksymalnie dziewięciu osób, łącznie z kierowcą, obecnie objęte kodem 8703 80 90.

ZAŁĄCZNIK IV

ŚWIADECTWO DOTYCZĄCE KONTYNGENTU WYWOZOWEGO

CHIŃSKA IZBA GOSPODARCZA DS. PRZYWOZU I WYWOZU MASZYN I PRODUKTÓW ELEKTRONICZNYCH (CCCME)
ADRES: 8th Floor, Office Tower 2, No. 18 Jianguomennei Street, 100005, Beijing, CHINY
TEL: 0086-10-58280982
FAKS: 0086-10-58280870

NR ŚWIADECTWA DOTYCZĄCEGO KONTYNGENTU:	
DATA ŚWIADECTWA DOTYCZĄCEGO KONTYNGENTU:	
NAZWA SPRZEDAWCY:	
NAZWA IMPORTERA:	
NR FAKTURY HANDLOWEJ:	
DATA FAKTURY HANDLOWEJ:	

Lp.	KOD CN/TARIC	MARKA	MODEL	ILOŚĆ
1				
2				
3				
4				
5				
6				
7				
8				
9				
10				
11				
12				
13				
14				
15				
16				
17				
18				
19				
…(*)				
OGÓŁEM				

(*) CCCME może zwiększyć liczbę wierszy tabeli.

OŚWIADCZENIE

Ja, niżej podpisany, poświadczam, że niniejsze świadectwo dotyczy hybrydowych pojazdów elektrycznych objętych fakturą handlową wystawioną przez [NAZWA SPRZEDAWCY] na wywóz z Chin do Unii Europejskiej zgodnie z ustaleniami dotyczącymi kontyngentów w ramach unijnych środków ochronnych dotyczących hybrydowych pojazdów elektrycznych (rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2026/2614). Oświadczam, że informacje zawarte w niniejszym świadectwie są prawdziwe i dokładne oraz że ilość towarów objętych niniejszym świadectwem nie przekracza kontyngentu przyznanego Chinom w ramach środków ochronnych.

IMIĘ I NAZWISKO URZĘDNIKA:

PODPIS:

DATA: CCCME (PIECZĘĆ)